

洋光台地区
交通に関するアンケート調査
及び
駅前地区 交通実態調査
報告書

洋光台地区

交通に関するアンケート調査 及び 駅前地区交通実態調査 報告書

目次

A 交通に関するアンケート調査に関する報告	4
1 調査概要と調査の狙い	4
2 調査対象エリア	4
3 調査スケジュール	4
4 調査票及び回収について	4
5 調査票回収結果（個人属性の結果）	5
5.1 回答者について	5
5.1.1 性別	5
5.1.2 年代別	5
5.1.3 町丁目別	6
5.1.4 職業別	6
5.2 回答者世帯の総世帯員について	7
5.2.1 世帯員性別	7
5.2.2 世帯員年代別	7
5.2.3 世帯員町丁目別	7
5.2.4 世帯員職業別	8
5.3 世帯数、世帯構成員数、1世帯あたりの居住者数のまとめ	8
5.4 町丁目別保有運転免許と保有車両状況	9
5.4.1 町丁目別保有運転免許種類について	9
5.4.1.1 町丁目別の自動車免許保有率について	9
5.4.2 町丁目別の保有車両状況について	10
5.4.3 町丁目別の“免許保有者に対する自由に使える自動車を保有しない人” について	10
5.5 回答者属性についてのまとめ	10
6 調査票回収結果（鉄道利用が目的で洋光台駅を利用する人の駅までの移動について）	11
6.1 鉄道を利用する人の鉄道を利用する目的について	11
6.2 鉄道を利用する人の駅までの交通手段	11
6.2.1 利用交通手段の割合（交通手段分担率）及び頻度について	11
6.2.2 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別割合	12
6.2.3 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の	

居住地別年代別割合	12
6.2.4 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“自家用車（自分で運転して 駅付近に駐車）”について	13
6.2.5 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“自家用車（誰かに運転して もらい送ってもらう）”について	14
6.3 洋光台駅を利用する人の駅までの移動に関するまとめ	14
7 調査票回収結果（洋光台駅周辺地区施設に向かう人の移動について）	15
7.1 洋光台駅周辺地区での目的について	15
7.2 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段	15
7.2.1 利用交通手段の割合（交通手段分担率）及び頻度について	15
7.2.2 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段が“徒歩”である人の 居住地別割合	16
7.2.3 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段が“徒歩”である人の 居住地別年代別割合	16
7.3 洋光台駅周辺地区施設に向かう人の移動に関するまとめ	17
8 自由記載欄の結果	17
8.1 概要	17
8.2 記入内容の傾向	17
8.2.1 “駅前駐輪場”における交通実態	18
8.2.2 “ロータリー・停留所”における交通実態	19
8.2.3 “駅裏（ロータリーの反対側）の道路”における交通実態	20
8.2.4 “オリンピック”における交通実態	20
8.2.5 “ピーコック”における交通実態	20
B 駅前地区交通実態調査に関する報告	21
9 調査の目的と調査内容	21
10 調査概要	21
11 自動車の調査結果	21
11.1 駐車台数と駐車時間について	21
11.1.1 06/23(火)【晴天】の結果	22
11.1.2 07/02(木)【雨天】の結果	24
11.2 駐車台数と駐車時間についてのまとめ	26
11.3 駐車場所について	26
12 バスの調査結果	27
13 自転車の調査結果	28
13.1 駐輪場ごとの駐輪者に対する駅利用者割合	28
13.2 駐輪場ごとの占有率	28
14 タクシーの調査結果	29
15 駅前地区交通実態調査に関する報告のまとめ	30
C 調査報告のとりまとめ	31

A. 交通に関するアンケート調査に関する報告

1. 調査概要と調査の狙い

本調査は、洋光台地区（洋光台 1～6 丁目、県営日野団地）に住まう居住者に、洋光台駅前地区に訪れる際の交通手段に関して、自動車や自転車などの利用実態や駐輪・駐車実態等を把握するために行うものである。駅前地区の交通のあり方を考慮する上での基礎調査という位置付けで行った。

2. 調査対象エリア

「洋光台エリア会議」の検討対象地区である、横浜市磯子区洋光台 1～6 丁目 及び 横浜市港南区県営日野団地を対象地区とする。



▲ 図 1 調査対象エリア

3. 調査スケジュール

- 6月上旬 調査票作成
- 6/22～7/19 調査票配布及び回収期間（7/31 調査票回収締め切り）
- 8月 集計

4. 調査票配布及び回収について

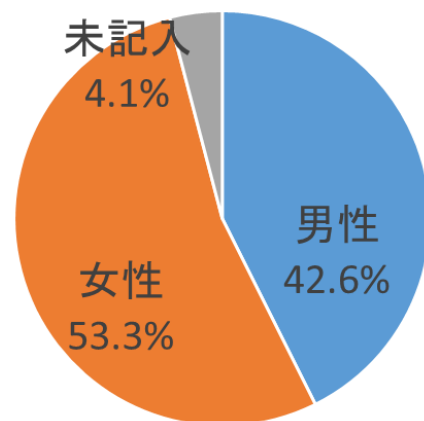
- 配布及び回収方法：郵送で調査票を配布・回収
- 対象エリア内 12,567 世帯に対して配布（H22 年国勢調査世帯数に対する配布率 98.0%）
- 回収結果：2,135 世帯票を回収（世帯回収率 約 17.0%）

5. 調査票回収結果 （ 個人属性の結果 ）

5.1 回答者について

5.1.1 性別

性別	回答者数	洋光台地区＋日野団地人口 (H22 年国勢調査結果)	総人口に対する 回収率
男性	910	12, 949	7. 0%
女性	1, 138	13, 807	8. 2%
未記入	87	×	×
総計	2, 135	26, 756	8. 0%



▲ 回答者男女比率

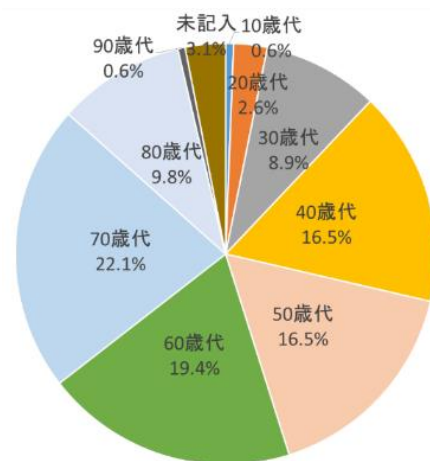
アンケートの回収数 2, 135 票に対し、“女性”の回答者数が半数以上であった。

対象地区の総人口に対しても“女性”の方が、回収率が高かった。

アンケートには回答したが性別に答えていないものには“未記入”とした。

5.1.2 年代別

年代	回答者数	洋光台地区＋日野団地人口 (H22 年国勢調査結果)	総人口に対する 調査票の回収率
10 歳代	13	2, 207	0. 6%
20 歳代	55	2, 573	2. 1%
30 歳代	190	3, 877	4. 9%
40 歳代	353	3, 683	9. 6%
50 歳代	352	3, 016	11. 7%
60 歳代	414	4, 091	10. 1%
70 歳代	471	3, 611	13. 0%
80 歳代	209	1, 414	14. 8%
90 歳以上	12	236	5. 1%
未記入	66	×	×
総計	2, 135	26, 756	8. 0%



▲ 年齢別回答者比率

回答者数が多い順に “70 歳代”、“60 歳代”、“40 歳代”

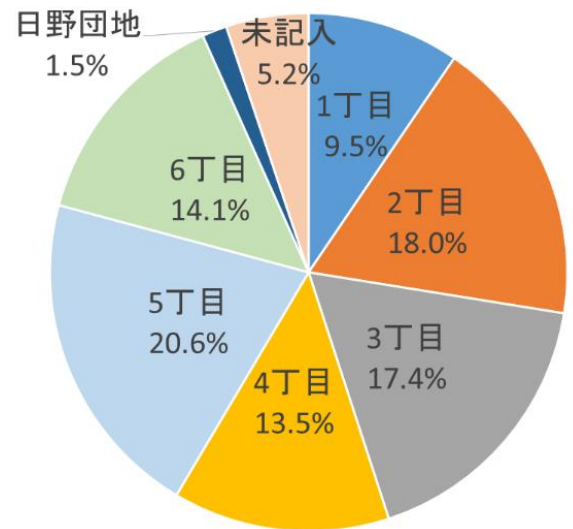
少ない順に “90 歳以上”、“10 歳代”、“20 歳代” であった。

総人口に対する調査票の回収率が多い順に “80 歳代”、“70 歳代”、“50 歳代”

少ない順に “10 歳代”、“20 歳代”、“30 歳代” であった。

5.1.3 町丁目別

町 名	回答者数	世帯数	総世帯数に対する 調査票の回収率
洋光台 1 丁目	203	1, 114	18. 2%
洋光台 2 丁目	384	2, 196	17. 5%
洋光台 3 丁目	372	2, 229	16. 7%
洋光台 4 丁目	289	1, 897	15. 2%
洋光台 5 丁目	440	2, 987	14. 7%
洋光台 6 丁目	301	1, 669	18. 0%
県営日野団地	33	774	4. 3%
未記入	110	×	×
総計	2135	12, 567	17. 0%



▲ 町丁目別回答者比率

(日野団地を除くと)

回答者数が多い順に “洋光台 5 丁目”、“洋光台 2 丁目”、“洋光台 3 丁目”

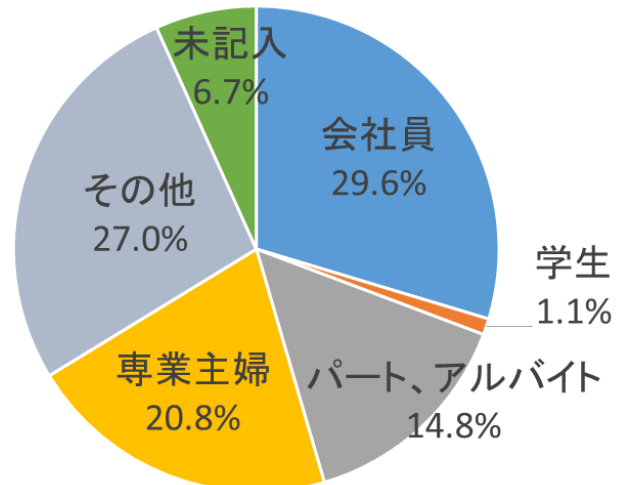
少ない順に “洋光台 1 丁目”、“洋光台 4 丁目”、“洋光台 6 丁目” であった。

総世帯数に対する調査票の回収率が多い順に “洋光台 1 丁目”、“洋光台 6 丁目”、“洋光台 2 丁目”

少ない順に “洋光台 5 丁目”、“洋光台 4 丁目”、“洋光台 3 丁目” であった。

5.1.4 職業別

職 業	回答者数
会社員	633
学生	23
パート, アルバイト	315
専業主婦	444
その他 (無職、就学前の子供を含む)	576
未記入	144
総計	2, 135



▲ 職業別回答者比率

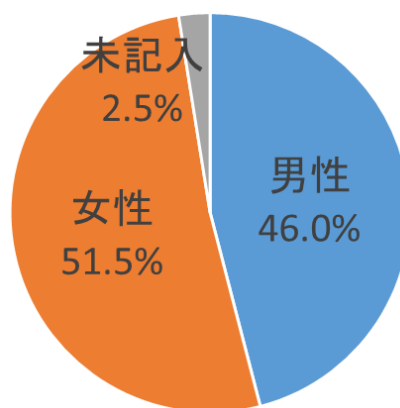
回答者数が多い順に “会社員”、“その他”、“専業主婦”、“パート、アルバイト”、“学生” であった。“その他” は退職した高齢者層の回答が多かったため高い割合を示した。

一方で、学生の回答者が極端に少なかった。

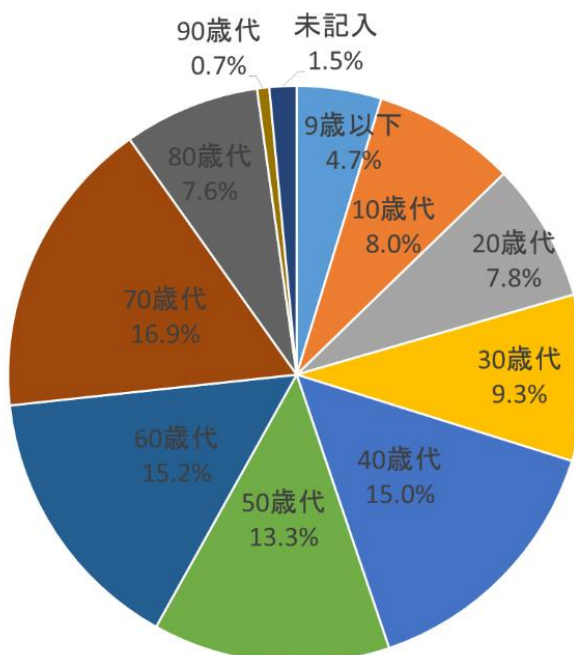
5.2 回答者世帯の総世帯員について

5.2.1 世帯員性別

性別	回答者の世帯人数
男性	2,217
女性	2,484
未記入	122
総計	4,823



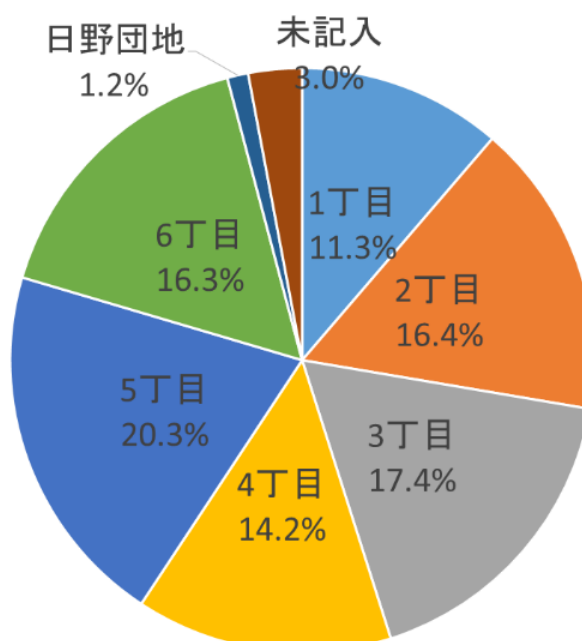
▲ 回答者世帯の世帯員男女比率



▲ 回答者世帯の世帯員年齢別比率

5.2.3 町丁目別

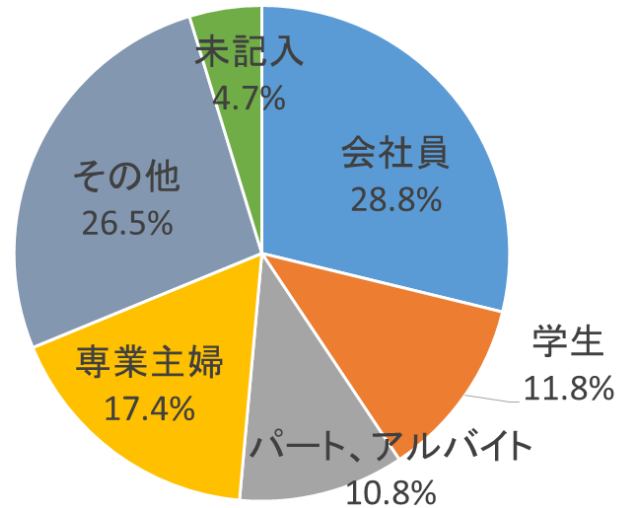
町 名	回答者の世帯人数
洋光台 1 丁目	544
洋光台 2 丁目	789
洋光台 3 丁目	839
洋光台 4 丁目	684
洋光台 5 丁目	977
洋光台 6 丁目	785
県営日野団地	62
未記入	143
総計	4,823



▲ 回答者世帯の世帯員町丁目別比率

5.2.4 職業別

職 業	回答者数
会社員	1,389
学生	571
パート、アルバイト	521
専業主婦	837
その他（無職、就学前の子供を含む）	1,277
未記入	228
総計	4,823



▲ 回答者世帯の世帯員職業別比率

5.3 世帯数、世帯構成員数、1世帯あたりの居住者数まとめ

町 名	世帯数	世帯構成員数	1世帯あたりの 居住者数	1世帯あたりの 居住者数 (H22 年国勢調査結果)
洋光台 1 丁目	203	544	2.68	2.40
洋光台 2 丁目	384	789	2.05	2.06
洋光台 3 丁目	372	839	2.26	2.02
洋光台 4 丁目	289	684	2.37	2.13
洋光台 5 丁目	440	977	2.22	2.27
洋光台 6 丁目	301	785	2.61	2.44
県営日野団地	33	56	1.70	1.79
未記入	110	143	×	×
合計	2,135	4,823	2.26	2.08

5.4 町丁目別保有運転免許と保有車両状況

5.4.1 町丁目別保有運転免許種類について

町 名	保有運転免許種類						
	自動車	自動車＋自動二輪車	自動二輪車	原付き	非保有	未記入	合計
洋光台 1 丁目	270	43	4	8	193	26	544
洋光台 2 丁目	349	51	21	8	291	69	789
洋光台 3 丁目	450	39	19	8	276	47	839
洋光台 4 丁目	355	42	14	3	235	35	684
洋光台 5 丁目	438	47	17	12	388	75	977
洋光台 6 丁目	417	48	17	8	253	42	785
県営日野団地	12	5	1	2	29	7	56
未記入	14	1	0	1	6	121	143
合計	2,310	276	93	50	1,672	422	4,823

5.4.1.1 町丁目別の自動車免許保有率について

町 名	保有運転免許種類		総免許保有者数	合計	回答者世帯の総世帯員数 に対する免許保有者の割合
	自動車	自動車＋自動二輪車			
洋光台 1 丁目	270	43	313	544	57.5%
洋光台 2 丁目	349	51	400	789	50.7%
洋光台 3 丁目	450	39	489	839	58.3%
洋光台 4 丁目	355	42	397	684	58.0%
洋光台 5 丁目	438	47	485	977	49.6%
洋光台 6 丁目	417	48	465	785	59.2%
県営日野団地	12	5	17	56	30.4%
未記入	14	1	15	143	×
合計	2,310	276	2586	4,823	53.6%

横浜市全体の人口に対する免許保有者の割合は 61.5%である¹⁾。一方で、磯子区全体の人口に対する免許保有者の割合は 57.5%である¹⁾。

上の表から、“洋光台 2 丁目”と“洋光台 5 丁目”の免許保有者の割合は他と比べて低かった。

1) H20 年東京都市圏パーソントリップ調査より集計

5.4.2 町丁目別の保有車両状況について

町 名	自由に使える自動車について				
	自分専用	家族共用	ない	未記入	合計
洋光台 1 丁目	102	145	263	34	544
洋光台 2 丁目	116	147	456	70	789
洋光台 3 丁目	130	196	454	59	839
洋光台 4 丁目	120	182	340	42	684
洋光台 5 丁目	142	158	593	84	977
洋光台 6 丁目	147	255	337	46	785
県営日野団地	6	3	39	8	56
未記入	3	9	10	121	143
合計	770	1,096	2,493	464	4,823

5.4.3 町丁目別の“免許保有者に対する自由に使える自動車を保有しない人”について

町 名	免許保有者に対する自由に運転できる車両を保有しない人（カッコ内：免許保有者数）	免許保有者に対する自由に運転できる車両を保有しない人の割合
洋光台 1 丁目	58（313）	18.5 %
洋光台 2 丁目	130（400）	32.5 %
洋光台 3 丁目	150（489）	30.7 %
洋光台 4 丁目	85（397）	21.4 %
洋光台 5 丁目	176（485）	36.3 %
洋光台 6 丁目	57（465）	12.6 %
県営日野団地	7（17）	41.2 %
合計	666（2,586）	25.8 %

とりわけ“洋光台 2 丁目”と“洋光台 3 丁目”と“洋光台 5 丁目”は免許保有者に対して、自由に運転できる車両を保有していない人が多いことがわかった

5.5 回答者属性についてのまとめ

- 性別で見ると、アンケートの回答には“女性”の方が、回答者数も多く、回答率も高かった。
- 年代別で見ると、アンケートの回答率は高齢になればなるほど高く、若年になればなるほど低くなっている。
- 町丁目別で見ると、アンケートの回答率はそれぞれで差はあるものの、大きな差は見られなかった。
- 職業別で見ると、“学生”の回答率が極端に低かった。
- 1世帯あたりの居住者数はどの地区も2.0人～2.4人ほどであった。
- 免許保有者の割合は“洋光台 2 丁目”と“洋光台 5 丁目”が他と比べて低かった。
- 免許保有者に対して、自由に使うことが出来る車両を持たない人の割合は“洋光台 2 丁目”と“洋光台 3 丁目”と“洋光台 5 丁目”が多かった

6. 調査票回収結果（鉄道利用が目的で洋光台駅を利用する人の駅までの移動について）

町 名	利用する	利用しない	合計		利用する	利用しない	人口	駅利用率
洋光台 1 丁目	171	32	203	⇒ 拡大	2,097	392	2,489	84. 2%
洋光台 2 丁目	348	36	384		4,111	425	4,536	90. 6%
洋光台 3 丁目	345	27	372		4,044	316	4,360	92. 7%
洋光台 4 丁目	273	16	289		3,480	204	3,684	94. 5%
洋光台 5 丁目	399	41	440		5,901	606	6,507	90. 7%
洋光台 6 丁目	278	23	301		3,505	290	3,795	92. 4%
県営日野団地	29	4	33		1,217	168	1,385	87. 9%
未記入	93	20	113		×	×	×	×
合計	1, 936	199	2,135		23,354	2,402	26,756	×

洋光台駅利用率はどの地区も高く“洋光台 1 丁目”は駅から離れており、他地区よりも利用率は下がった。

6.1 鉄道を利用する人の鉄道を利用する目的について

目 的	回答者数	目的別割合
通勤・通学・パート	907	46. 8%
買い物、習い事など私用	889	45. 9%
通院	63	3. 3%
その他（旅行、墓参り、ボランティア活動など）	77	4. 0%
未記入	199	×
合計	2, 135	×

性別（項目 5. 1. 1）や職業別（項目 5. 1. 4）で示したように“女性”の回答者数が多く、職業が“会社員”である人の回答が少なかったため、“通勤・通学・パート”を目的に鉄道を利用する人の割合は鉄道利用者の半分程度の割合であった。

6.2 鉄道を利用する人の駅までの交通手段

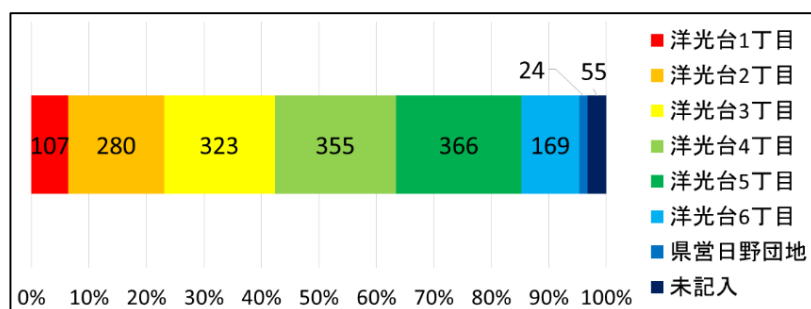
6.2.1 利用交通手段の割合（交通手段分担率）及び頻度について

交通手段	最も使う交通手段		⇒	頻度	
	回答者数	交通手段分担率			回答者数
徒歩	1, 579	83. 5%	⇒	10 回中 10 回	1, 207
自転車	98	5. 2%		10 回中 9～7 回	219
自動二輪車（原付きも含む）	17	0. 9%		10 回中 6～5 回	93
自家用車（自分で運転する）	10	0. 5%		10 回中 4～3 回	28
自家用車（送迎）	44	2. 3%		10 回中 2～1 回	7
バス	141	7. 5%		未記入	25
タクシー	1	0. 1%		合計	1, 579
電動カート	1	0. 1%			
未記入	244	×			
合計	2, 135	×			

駅まで最も使う交通手段は“徒歩”で、かつかなりの高頻度で徒歩を利用する傾向があることがわかった。

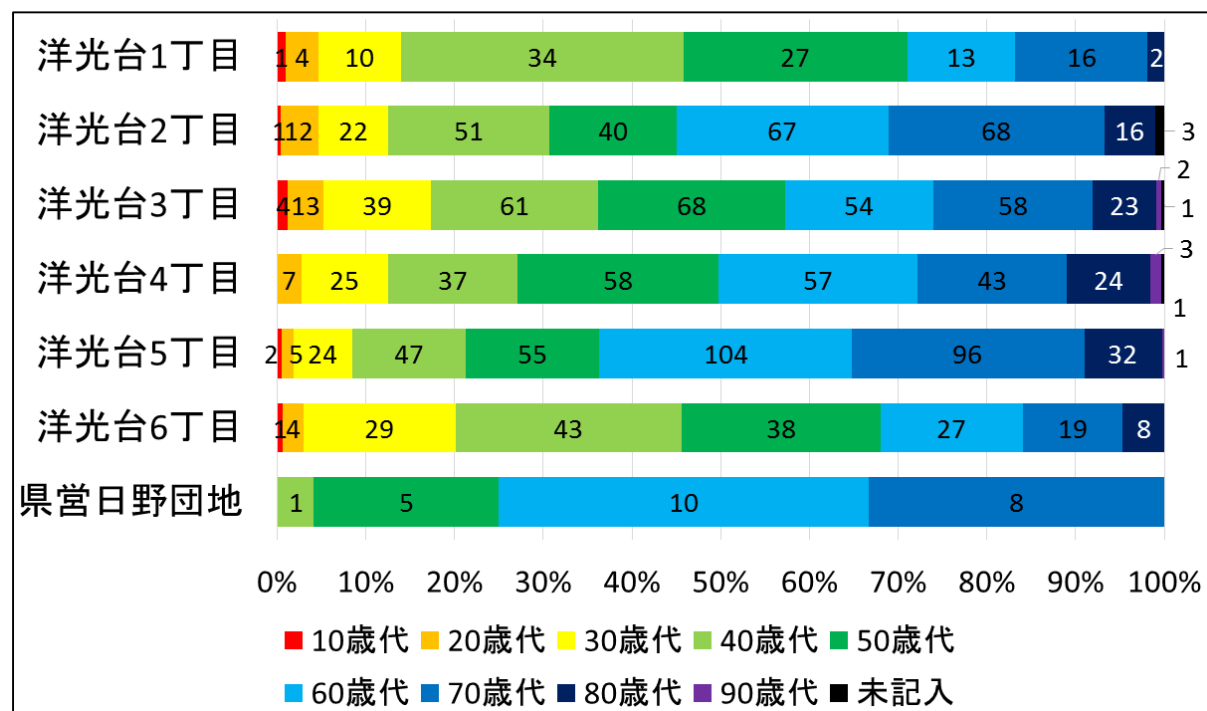
6.2.2 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別割合

町 名	回答者数	居住地別の割合
洋光台 1 丁目	107	6.4%
洋光台 2 丁目	280	16.7%
洋光台 3 丁目	323	19.2%
洋光台 4 丁目	355	21.1%
洋光台 5 丁目	366	21.8%
洋光台 6 丁目	169	10.1%
県営日野団地	24	1.4%
未記入	55	×
合計	1,579	×



▲ 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別割合
(グラフ内の数字は回答者の数を表している)

6.2.3 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別年代別割合



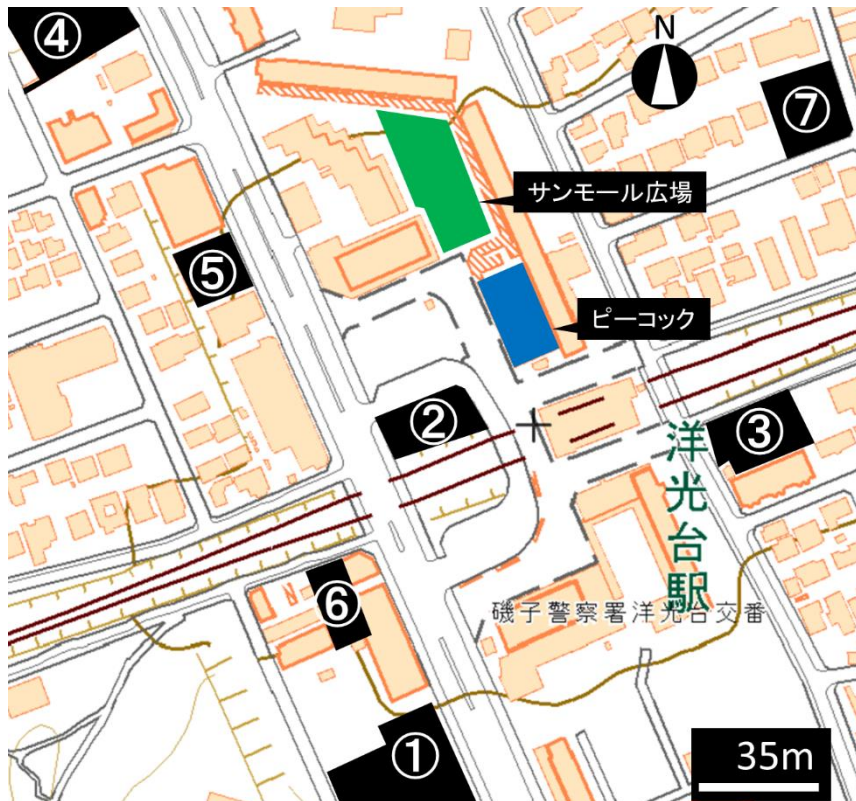
▲ 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別年代別割合
(グラフ内の数字は回答者の数を表している)

上のグラフより、

駅からの距離が離れている“洋光台 1 丁目”や“洋光台 6 丁目”ほど、若年層が徒歩を利用している割合が高い一方で、駅からの距離が近い地区ほど、若年層だけでなく年配層も徒歩を利用している割合が高い

6.2.4 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“自家用車（自分で運転して駅付近に駐車）”について

調査票において自分で運転して駐車する、主な駅付近の駐車施設を尋ねた。以下に、駐車施設とその数を示す

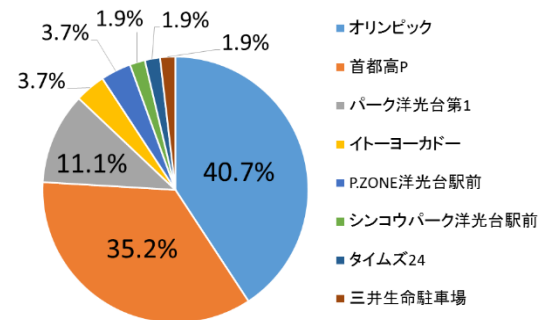


【※ 図の外側の駐車施設】

⑧ 三井生命駐車場（BOOKOFF 裏側）

← 洋光台駅前地図

上地図 番号	駐車施設	回答者数	駐車可能 台数
①	オリンピック	22	235
②	首都高 P	19	24
③	パーク洋光台第 1	6	19
④	イトーヨーカドー	2	77
⑤	P. ZONE 洋光台駅前	2	6
⑥	シンコウパーク洋光台駅前	1	16
⑦	タイムズ 24	1	11
⑧	三井生命駐車場	1	不明
	合計	54	×



▲ 駐車施設別回答者の割合

駐車施設として最も利用されるのが、“オリンピック”であった。

【駐車料金について】

- ① オリンピック : 入庫後 30 分無料、1,000 円以上 120 分、2,000 円以上の買い物で 180 分無料
- ② 首都高 P : 最大料金 1 日 1,500 円 全日 8:00-22:00 15 分 100 円 22:00-8:00 30 分 100 円
- ③ パーク洋光台第 1 : 入庫後 12 時間最大 1,400 円 全日 8:00-22:00 20 分 100 円 22:00-8:00 60 分 100 円
- ④ イトーヨーカドー : 1,000 円未満 30 分、2,000 円未満 1 時間、2,000 円以上の買い物で 2 時間無料

6.2.5 鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“自家用車（誰かに運転してもらい送ってもらう）”について

調査票において、日常誰かに運転してもらい洋光台駅まで送ってもらうときの駐車空間について尋ねた。

駐車空間	回答者数
駅表側	125
駅裏側	122
オリンピック前	7
交番前	5
みずほ銀行前	4
らーめん花月前	2
横浜銀行前	2
KONAMI 前	1
ケンタッキー前	1
駅表側 又は 交番前	2
駅表側 又は らーめん花月前	1
駅裏側 又は みずほ銀行前	1
駅裏側 又は らーめん花月前	1
合計	274

駐車空間はほとんどが“駅表側”もしくは“駅裏側”で、いずれも駅から歩いて僅かなところであった。一方で、駐車施設に一度駐車をして人を送ると答えた人はいなかった。

＜ 21 ページに、詳細な送迎実態について記す＞

6.3 洋光台駅を利用する人の駅までの移動に関するまとめ

- どの地区も高い割合で洋光台駅を利用している。駅から離れており、駅までのアクセスに上下移動が強いられる“洋光台 1 丁目”他地区よりも利用する人の割合は低い
- “通勤・通学・パート”、“買い物、習い事など私用”を目的に鉄道を利用する人の割合はそれぞれ半々であった
- 駅まで最も使う交通手段は“徒歩”で、かつかなりの高頻度で徒歩を利用する傾向がある
- 駅からの距離が離れている“洋光台 1 丁目”や“洋光台 6 丁目”ほど、若年層が徒歩を利用している割合が高い。一方で、駅からの距離が近い地区ほど、若年層だけでなく年配層も徒歩を利用している割合が高い
- “自家用車（自分で運転して駅付近に駐車）”の駐車実態について、駐車施設として最も利用されるのが、“オリンピック”であった。駅の目の前の“首都高 P”は容量に対して、利用すると回答した人が多かった
- “自家用車（誰かに運転してもらい送ってもらう）”の駐車実態について、駐車空間はほとんどが“駅表側”もしくは“駅裏側”であった。利用料金が発生する駐車施設に一度駐車をして人を送ると答えた人はいなかった。

7.1 洋光台駅周辺地区での目的について

The map shows the Yachikawa area in Tokyo, with various residential blocks and public facilities. Key locations include Yachikawa Station (日野駅), Yachikawa Central Park (洋光台中央公園), and Yachikawa South Park (洋光台南公園). The map also shows the surrounding area, including the Yamanote Line and the Sagami Line. A scale bar indicates 200m.

- 駅周辺地区もしくは洋光台通り沿いに商業施設が多くある
- 就学施設は各丁毎に存在
- 病院 / クリニックは地区内に点在
- ほとんどが居住施設
(戸建もしくはアパート)

目 的	回答者数
買い物	1, 752
通院	63
駅周辺の施設での仕事・就学	68
習い事	61
送迎	84
未記入	107
合計	2, 135

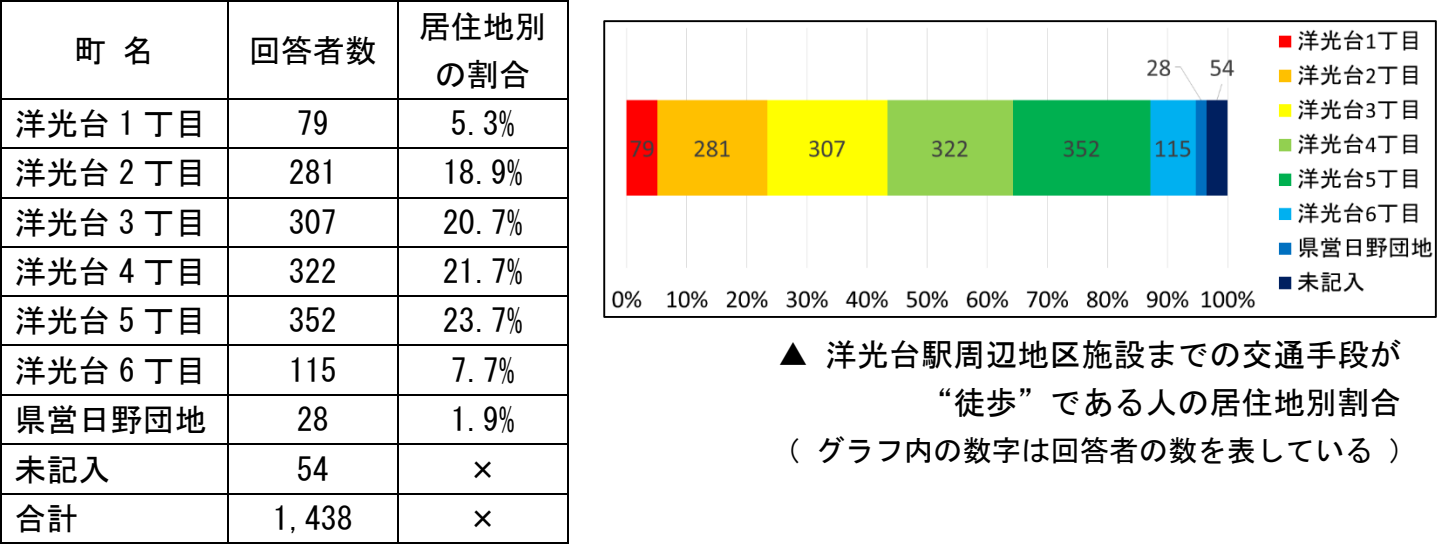
▲ 洋光台地区の施設地図

7.2.1 利用交通手段の割合（交通手段分担率）及び頻度について

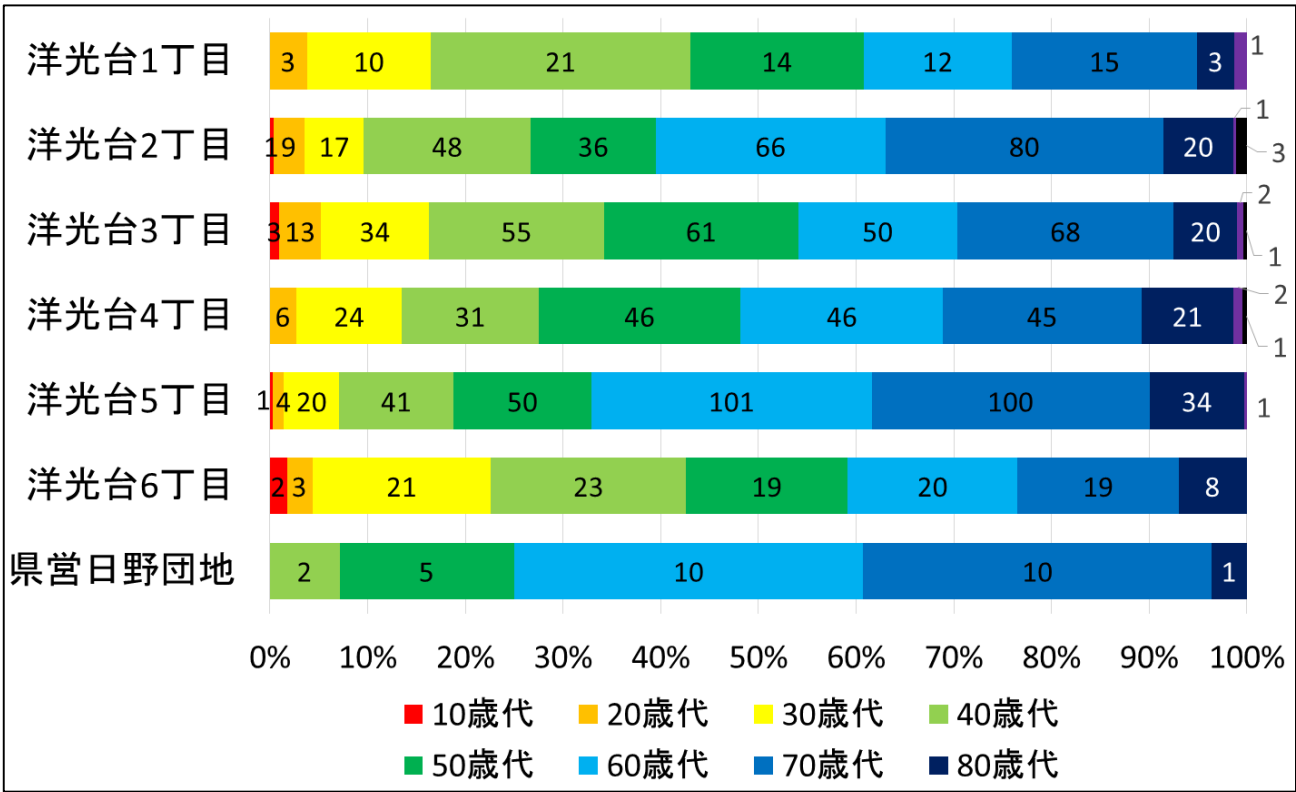
交通手段	最も使う交通手段				
	回答者数	交通手段分担率			
徒歩	1,438	71.7%	⇒	10 回中 10 回	980
自転車	164	8.2%		10 回中 9～7 回	195
自動二輪車（原付きも含む）	33	1.6%		10 回中 6～5 回	125
自家用車（自分で運転する）	203	10.1%		10 回中 4～3 回	72
自家用車（送迎）	33	1.6%		10 回中 2～1 回	27
バス	127	6.3%		未記入	39
タクシー	6	0.3%		合計	1,438
電動カート	1	0.1%			
未記入	130	×			
合計	2,135	×			

鉄道を利用する人の駅までの交通手段の割合（項目 6. 2. 1）と比較すると、“徒歩”の分担率が下がっている。一方で、“自転車”、“自家用車（自分で運転して駐車する）”人の割合が増えている。

7. 2. 2 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別割合



7. 2. 3 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別年代別割合



▲ 洋光台駅周辺地区施設までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別年代別割合
（グラフ内の数字は回答者の数を表している）

上のグラフより、
鉄道を利用する人の駅までの交通手段が“徒歩”である人の居住地別年代別割合（項目 6. 2. 3）と同様、駅からの距離が離れている“洋光台 1 丁目”や“洋光台 6 丁目”ほど、若年層が徒歩を利用している割合が高い
一方で、駅からの距離が近い地区ほど、若年層だけでなく年配層も徒歩を利用している割合が高い

7.3 洋光台駅周辺地区施設に向かう人の移動に関するまとめ

- 駅周辺地区もしくは洋光台通り沿いに商業施設があり、病院・クリニックは地区内に点在している
- 洋光台地区内の移動の目的としてほとんどが“買い物”であった
- 洋光台駅周辺地区施設までの移動手段として、ほとんどが“徒歩”であったが、鉄道端末交通手段と比べると“自転車”、“自家用車（自分で運転して駐車する）”人の割合が高い
- 駅からの距離が離れている“洋光台1丁目”や“洋光台6丁目”ほど、若年層が徒歩を利用している割合が高い。一方で、駅からの距離が近い地区ほど、若年層だけでなく年配層も徒歩を利用している割合が高い

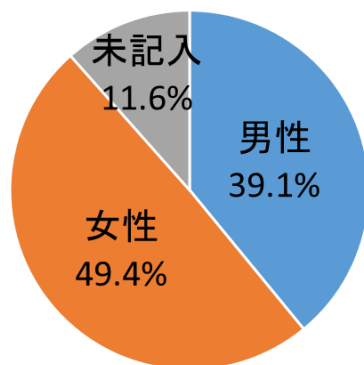
8. 自由記載欄の結果

8.1 概要

駅前地区の交通において危険に感じたことや駅前広場に対する要望に関する自由記載欄への記入者は909名で、回答者2135名に対し、半数弱の記入があった。

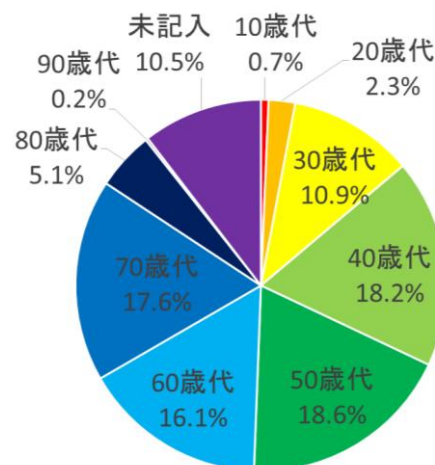
男女別では“女性”が半数を占めており、アンケート回答者の回答者割合と比べると“未記入”の人が自由記載欄に積極的に回答していた。年代構成別に関しても“未記入”の人が回答する傾向が見られた。

性別	回答者数	回答者割合
男性	355	39.1%
女性	449	49.4%
未記入	105	11.6%
合計	909	×



▲ 自由記載欄記入者の割合

記入者年代	回答者数	回答者割合
10 歳代	6	0.7%
20 歳代	21	2.3%
30 歳代	99	10.9%
40 歳代	165	18.2%
50 歳代	169	18.6%
60 歳代	146	16.1%
70 歳代	160	17.6%
80 歳代	46	5.1%
90 歳代	2	0.2%
未記入	95	10.5%
合計	909	×



▲ 自由記載欄記入者の年代の割合

8.2 記入内容の傾向

自由記載欄に登場する単語を頻度別にまとめると以下のようになった。

【交通手段について】

	回答者数
自転車	372
自動車	303
徒歩	137
バス	84
タクシー	62
バイク（原付きも含む）	45

【場所・施設名について】

	回答者数
駅前広場	104
駅前駐輪場	90
ロータリー、停留所	84
駅裏（ロータリーの反対側）の道路	77
オリンピック	26
ピーコック	21
団地（UR, 日野）	17
横浜銀行	11
ケンタッキー	11
みずほ銀行	9
ドトール	7
東急ストア	5
コナミ	1

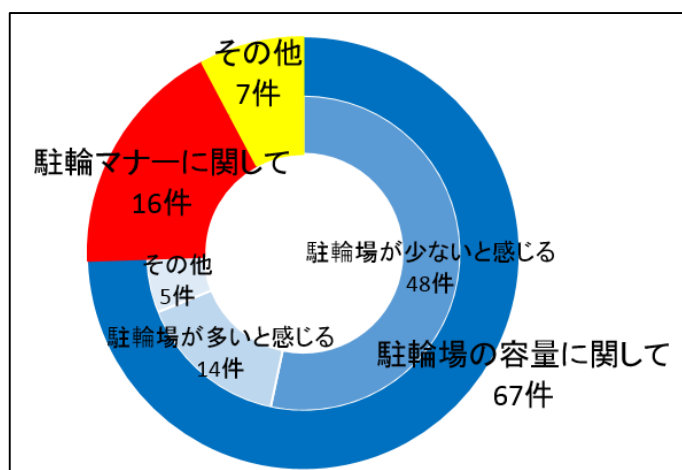
【その他の用語について】

	回答者数
スピード、速度	104
送迎	102
坂	45
雨	32
違法	10
椅子	7

以下に、場所・施設名で登場回数が多かった“駅前駐輪場”、“ロータリー・停留所”、“駅裏（ロータリーの反対側）の道路”、“オリンピック”、“ピーコック”について、交通実態を把握する

8.2.1 “駅前駐輪場”における交通実態

駐輪場の容量に関する声と駐輪マナーに関する声があり、駐輪場の容量に関する声が 67 件存在した。その内、駐輪場に立体式にしたほうが良いという声が 10 件あった。



▲ “駅前駐輪場”に関する内容の回答者割合（全 90 件）

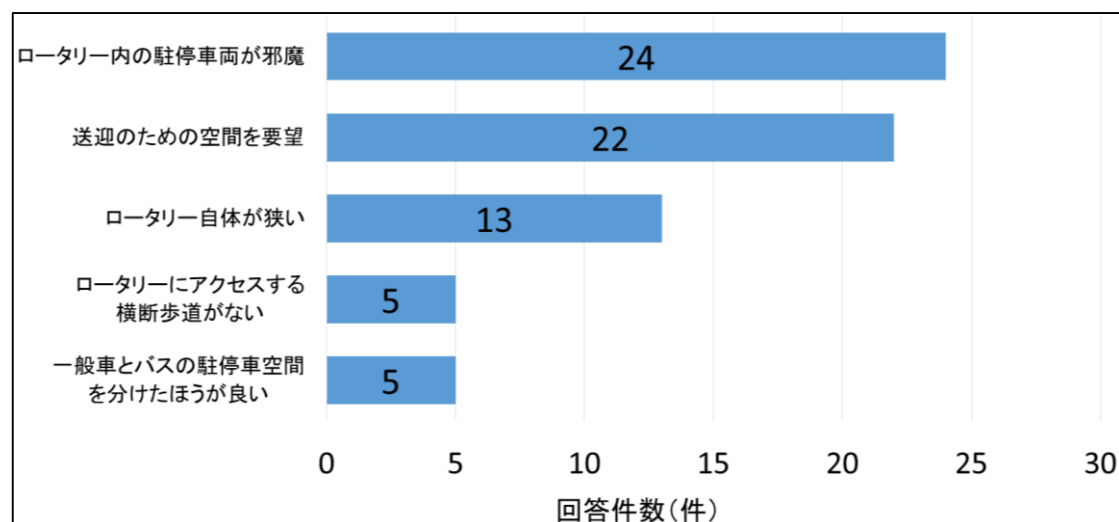
更に、この容量に関する意見を見てみると、駐輪場が足りていないという声と駐輪場は多すぎるという、相反する意見があったが、現状では駐輪場が不足しているという声がほとんどであった。現状のままで良いと答えた人はいなかった。

➤ 代表的な意見

女性	40 歳代	一般の駐輪場をもっと増やしてほしい。すぐ満車になり、出かける時に困る。
未記入	10 歳代	駐車場・駐輪場が狭い。置けない。とめられなくてオリンピックへ行ったりする。
女性	50 歳代	駅前広場がいつの間にか、自転車駐輪場だらけになって、見苦しくて不快です。自転車利用者のための広場ではありません。駐輪場は無くしてください。
女性	40 歳代	ピーコックの前に停めている自転車は禁止か所に停めているので、どこかへやってほしい（ジャマ！！）駐輪場に向う自転車は歩行者を見ないでつっこんでいくから朝は特にこわい。
男性	50 歳代	洋光台駅開通当時は、駐輪場も無く広々とした駅前であったが、今は自転車の数が多く見栄えがよい。例として資金はかかるが二階建てのようにして下が駐輪場、タクシーバスロータリー、2階を緑地広場公園のような憩いの場所にして利用できる場所になればよいのか？

8.2.2 “ロータリー・停留所”における交通実態

ロータリー内の一般の駐停車両を邪魔と感じる人と、送迎のための一時駐停止するためのスペースを要望する人はほぼ同数であった。一方で、そもそもロータリー自体が狭いと感じている人もいた。他にはアクセスのしにくさから、多少迂回して、ロータリーにアクセスすることを不便に感じている人もいた。



▲ “ロータリー・停留所”に関する内容の回答件数（全 84 件）

➤ 代表的な意見

男性	30 歳代	駅裏の道路は路上駐車がが多く危険。駅前のロータリーに送迎用の一時停車エリアが必要
女性	70 歳代	駅裏の道は送迎を含め駐停車している車が多く、歩行者として渡る時も自動車を通るときも危険を感じる。駅前ロータリーではバスの降車位置付近で自家用車をとめ送迎する人が時々いて到着したバスがお客さんを降ろすことができずにいることが度々ある。
女性	40 歳代	線路沿いのショップ27側からロータリーにむけた横断歩道が欲しい。横断する人が多く危ない。
女性	30 歳代	バスロータリーを渡れる様に、歩道橋をつけて欲しい。附属幼稚園方面から駅前に行くのに遠回りしなくてはならないから。
男性	40 歳代	ロータリーに送迎待ちの車がずっと動かず止まっていて、バスが止まれず何度も電車に乗り遅れた事がある。一般の車はロータリーに入らないか止まるのはやめてほしいです。

8.2.3 “駅裏（ロータリーの反対側）の道路”における交通実態

駅裏の交通に関して、ほぼ全員が路上駐車車両が危険であると指摘した。片側1斜線ずつしかないため見通しが悪く、事故に繋がることを懸念する人もいた。

➤ 代表的な意見

男性	40 歳代	駅の裏に迎える車が駐車していて通れないことがあります。特に横断歩道周辺に止まっていると、歩行者が見えずに危険です。
女性	40 歳代	駅裏の道は送迎車がよくとまっている。横断する人も結構いて、危ないと感じることがある。
男性	60 歳代	駅の裏の横断歩道の停止線が近すぎ、道の間中まで出ないと車がみえない。停止線を離さないと事故につながる！
女性	30 歳代	駅ロータリーの裏側へ路上駐車し、送迎されている方が多数あり、横断歩道を渡る際など視えづらく死角になってしまい、とてもあぶない事が多くありました。ロータリーでの送迎車スペースをきちんと確保していただかないと、駅ウラへの路上駐車はいつこうに減らないと思います。

＜ 21 ページに、詳細な駅裏の交通実態について記す＞

8.2.4 “オリンピック”における交通実態

オリンピック前の交差点に関して、歩行者のための青時間が短いことを懸念する声が非常に多かった。更に、オリンピック前は坂になっているため自転車がスピードを出しやすく、歩行者と接触しかけた人も多かった。

➤ 代表的な意見

男性	70 歳代	オリンピック前の坂道を駅に向かって歩いている時、後ろから来た自転車に接触しかけた。
女性	50 歳代	オリンピック横の横浜こども科学館へ行く所の信号における歩行者の時の青信号は短い。お年寄りには渡れない。
未記入	未記入	オリンピック前の3叉路、歩行者信号の時間を10秒延長願います。年配者が渡り切れない。
女性	60 歳代	駅周辺に駐車場が少なく(オリンピックがないと本当に少ないです)路駐している車が多く自転車の通行など見ても不安です。洋光台(駅)は行政・区役所・図書館利用にもJR・バスが必要で特に洋光台1丁目、6丁目のように「はし」の方から駅前への移動には今は徒歩ですが、マイカーも乗らなくなると、バスを利用しないと今後は出られなくなるのが不安です。

8.2.5 “ピーコック”における交通実態

“ピーコック”に関して、専用の駐車場と駐輪場が不足している声が多かった。結果として、ピーコック前の空間に自転車を停めて、ピーコック利用者の自転車が邪魔であるという意見も複数あった。

➤ 代表的な意見

男性	60 歳代	・自家用車で駅へ送迎する際の車の待機場所が無く、駅周辺のショッピング施設(東急、ピーコック、サンモール、ショップ21)を利用する場合、駐車場が無い。
女性	60 歳代	ピーコックと東急ストアにも専用の駐輪場を作って欲しい。
女性	30 歳代	ピーコック前の駐輪に非常に迷惑している。ベビーカーで段差のない所から店内に入ろうとしても、店前にずらっと隙間なく停められているため、かなり迂回しないと入口にたどり着かない。違法駐輪を厳しくとりしまって欲しい。

B. 交通に関するアンケート調査に関する報告

9. 調査の目的と調査内容

洋光台駅前における交通実態を把握し、駅前交通について基礎的なデータを得ることを調査の狙いとしている。そして、交通手段ごとに以下の内容を調査した。

- 【自動車について】：自動車の送迎車両の駐車場所 及び 平均駐車時間
- 【バスについて】：送迎車両により通行の障害をされたバス台数 及び 損失時間
- 【自転車について】：駐輪後の駅利用者数（駐輪箇所 3 箇所）
- 【タクシーについて】：時間ごとのタクシーの利用状況 及び 平均待ち台数

10. 調査概要

【調査日時】

平成 27 年 06 月 23 日 （火）

7:00～9:00 と 18:00～20:00 天候：晴れ

平成 27 年 07 月 02 日 （木）

7:00～9:00 と 18:00～20:00 天候：雨

【調査人数】

10 人

【調査手法】

地上において交通量を観測し、補助的にビデオにより記録

11. 自動車の調査結果

11.1 駐車台数と駐車時間について

下地図の駅表側（ロータリー内）と駅裏側の自動車の送迎車両台数と平均駐車時間と最大・最小駐車時間を集計した。以下に記す。



▲ 洋光台駅前地図

11.1.1 06/23(火)【晴天】の結果

			駅表側	駅裏側
06/23(火) 朝【晴天】	送 り	送迎車両台数	274 台	213 台
		平均駐車時間	9.25 秒	15.56 秒
		最大駐車時間	215.99 秒(3 分 36 秒)	97.68 秒(1 分 38 秒)
		最小駐車時間	2.29 秒	2.62 秒
	迎 え	送迎車両台数	1 台	12 台
		平均駐車時間	25.07 秒	256.19 秒
		最大駐車時間	25.07 秒	799.45 秒
		最小駐車時間	25.07 秒	7.73 秒

▲ 06/23 (火) 朝【晴天】の 7:00~9:00 2 時間あたりの集計結果

			駅表側	駅裏側
06/23(火) 夜【晴天】	送 り	送迎車両台数	37 台	13 台
		平均駐車時間	9.25 秒	28.03 秒
		最大駐車時間	36.38 秒	189.17 秒(3 分 9 秒)
		最小駐車時間	6.22 秒	3.20 秒
	迎 え	送迎車両台数	119 台	100 台
		平均駐車時間	147.26 秒(2 分 27 秒)	295.63 秒(4 分 56 秒)
		最大駐車時間	1192.64 秒(19 分 53 秒)	1527.50 秒(25 分 28 秒)
		最小駐車時間	4.64 秒	6.41 秒

▲ 06/23 (火) 夜【晴天】の 18:00~20:00 2 時間あたりの集計結果

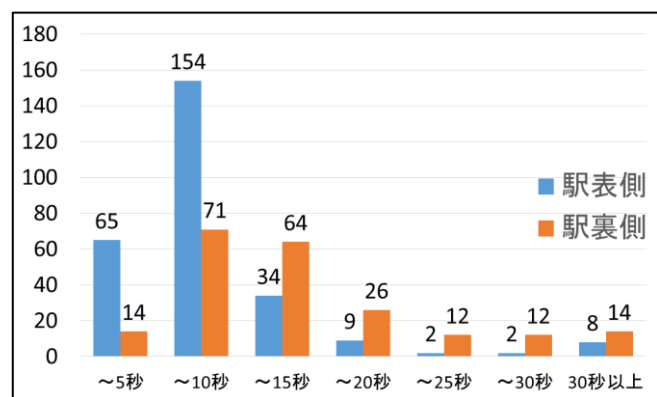
特に朝の送迎において駅へ人を送る車両が多く、夜の送迎交通において駅から人を迎える車両が多いため太枠内の詳細について以下に記す。

6/23(火) 送り車両台数	駅表側	駅裏側
～5 秒	65	14
～10 秒	154	71
～15 秒	34	64
～20 秒	9	26
～25 秒	2	12
～30 秒	2	12
30 秒以上	8	14
合計台数	274	213
最大駐車時間	215.99 秒 (3 分 36 秒)	97.68 秒 (1 分 38 秒)
最小駐車時間	2.29 秒	2.62 秒
平均駐車時間	9.25 秒	15.56 秒
分散 ^{※)}	202.51	215.58
標準偏差 ^{※)}	14.23 秒	14.68 秒

▲ 06/23 (火) 朝【晴天】の 7:00～9:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間ごとの台数
集計結果

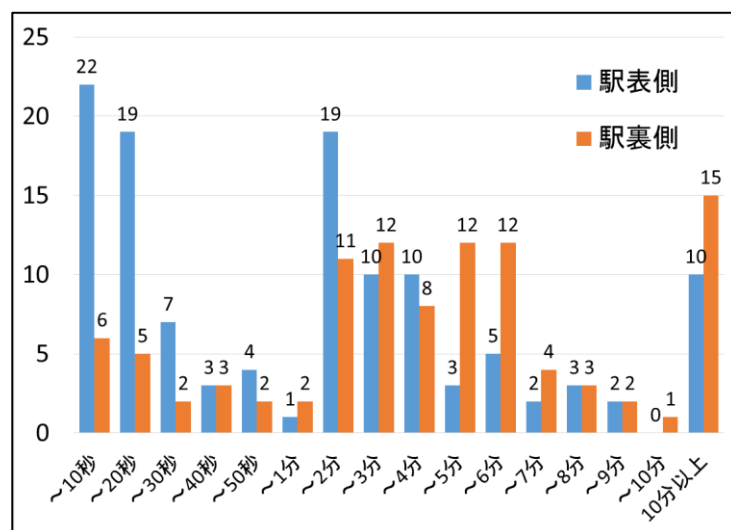
⇒ 06/23 (火) 夜【晴天】の 18:00～20:00
2 時間あたりの迎え車両の駐車時間ごとの台数
集計結果

※) 分散・標準偏差は平均駐車時間からの駐車時間の
ばらつきを表す指標である。



▲ 06/23 (火) 朝【晴天】の 7:00～9:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間
ごとの台数グラフ

6/23(火) 迎え車両台数	駅表側	駅裏側
～10 秒	22	6
～20 秒	19	5
～30 秒	7	2
～40 秒	3	3
～50 秒	4	2
～60 秒(1 分)	1	2
～120 秒(2 分)	19	11
～180 秒(3 分)	10	12
～240 秒(4 分)	10	8
～300 秒(5 分)	3	12
～360 秒(6 分)	5	12
～420 秒(7 分)	2	4
～480 秒(8 分)	3	3
～540 秒(9 分)	2	2
～600 秒(10 分)	0	1
600 秒～(10 分以上)	10	15
合計台数	119	100
最大駐車時間	1192.64 秒 (19 分 53 秒)	1527.50 秒 (25 分 28 秒)
最小駐車時間	4.64 秒	6.41 秒
平均駐車時間	147.26 秒 (2 分 27 秒)	295.63 秒 (4 分 56 秒)
分散 ^{※)}	69009.15	83790.85
標準偏差 ^{※)}	262.70 秒	289.47 秒



▲ 06/23 (火) 夜【晴天】の 18:00～20:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間
ごとの台数グラフ

11.1.2 07/02(木)【雨天】の結果

			駅表側	駅裏側
07/02(木) 朝【雨天】	送り	送迎車両台数	313 台	188 台
		平均駐車時間	9.58 秒	14.15 秒
		最大駐車時間	73.68 秒(1 分 13 秒)	69.21 秒(1 分 9 秒)
		最小駐車時間	2.95 秒	2.88 秒
	迎え	送迎車両台数	11 台	6 台
		平均駐車時間	197.97 秒(3 分 18 秒)	275.36 秒(4 分 35 秒)
		最大駐車時間	753.99 秒(12 分 34 秒)	639 秒(10 分 39 秒)
		最小駐車時間	10.97 秒	13.06 秒

▲ 07/02 (木) 朝【雨天】の 7:00~9:00 2 時間あたりの集計結果

			駅表側	駅裏側
07/02(木) 夜【雨天】	送り	送迎車両台数	34 台	17 台
		平均駐車時間	9.49 秒	18.73 秒
		最大駐車時間	19.70 秒	43.47 秒
		最小駐車時間	3.23 秒	9.08 秒
	迎え	送迎車両台数	103 台	92 台
		平均駐車時間	107.37 秒(1 分 47 秒)	280.15 秒(4 分 40 秒)
		最大駐車時間	1119.65 秒(13 分 39 秒)	1130 秒(13 分 50 秒)
		最小駐車時間	3.22 秒	7.84 秒

▲ 07/02 (木) 夜【雨天】の 18:00~20:00 2 時間あたりの集計結果

06/23 (火)と同様、特に朝の送迎において駅へ人を送る車両が多く、夜の送迎交通において駅から人を迎える車両が多いため太枠内の詳細について以下に記す。

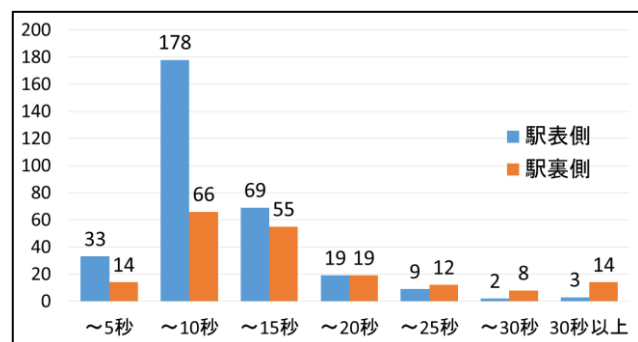
07/02(火) 送り車両台数	駅表側	駅裏側
～5 秒	33	14
～10 秒	178	66
～15 秒	69	55
～20 秒	19	19
～25 秒	9	12
～30 秒	2	8
30 秒以上	3	14
合計台数	313	188
最大駐車時間	73.68 秒 (1 分 13 秒)	69.21 秒 (1 分 9 秒)
最小駐車時間	2.95 秒	2.88 秒
平均駐車時間	9.58 秒	14.15 秒
分散 ^{※)}	37.37	105.38
標準偏差 ^{※)}	6.11 秒	10.27 秒

▲ 07/02 (木) 朝【雨天】の 7:00～9:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間ごとの台数
集計結果

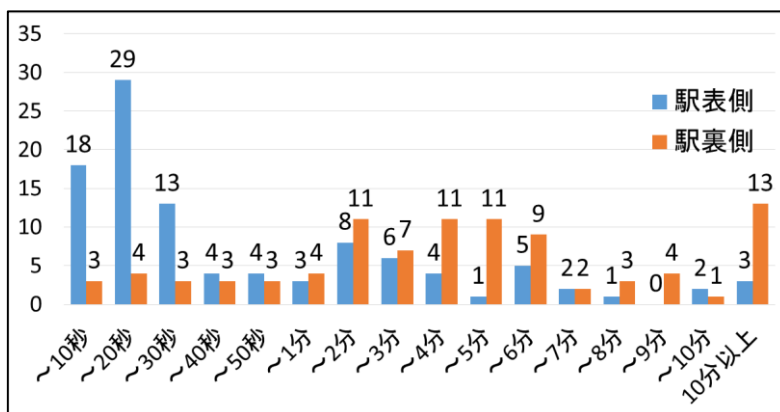
⇒ 07/02 (木) 夜【雨天】の 18:00～20:00
2 時間あたりの迎え車両の駐車時間ごとの台数
集計結果

※) 分散・標準偏差は平均駐車時間からの
駐車時間のばらつきを表す指標である。

07/02(火) 迎え車両台数	駅表側	駅裏側
～10 秒	18	3
～20 秒	29	4
～30 秒	13	3
～40 秒	4	3
～50 秒	4	3
～60 秒 (1 分)	3	4
～120 秒 (2 分)	8	11
～180 秒 (3 分)	6	7
～240 秒 (4 分)	4	11
～300 秒 (5 分)	1	11
～360 秒 (6 分)	5	9
～420 秒 (7 分)	2	2
～480 秒 (8 分)	1	3
～540 秒 (9 分)	0	4
～600 秒 (10 分)	2	1
10 分以上	3	13
合計台数	103	92
最大駐車時間	1119.65 秒 (13 分 39 秒)	1130 秒 (13 分 50 秒)
最小駐車時間	3.22 秒	7.84 秒
平均駐車時間	107.37 秒 (1 分 47 秒)	280.15 秒 (4 分 40 秒)
分散 ^{※)}	38150.74	62567.14
標準偏差 ^{※)}	195.32 秒	250.13 秒



▲ 07/02 (木) 朝【雨天】の 7:00～9:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間
ごとの台数グラフ

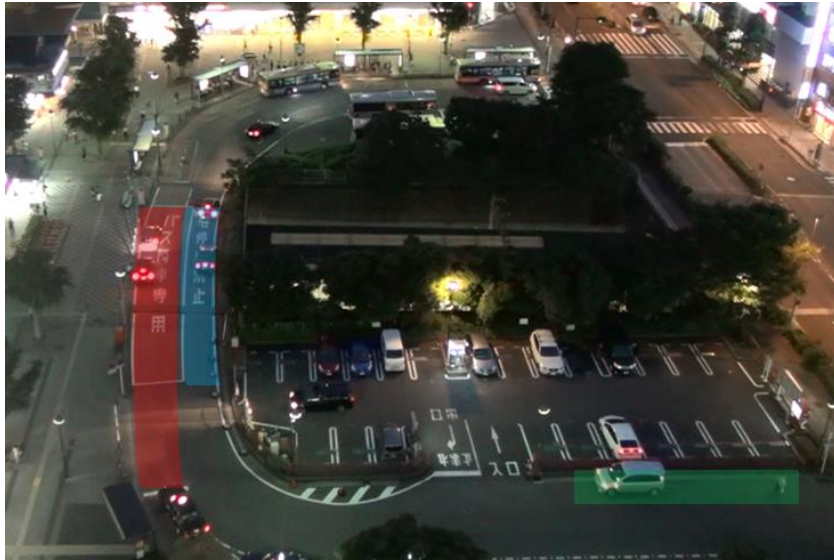


▲ 07/02 (木) 夜【雨天】の 18:00～20:00
2 時間あたりの送り車両の駐車時間
ごとの台数グラフ

11.2 駐車台数と駐車時間についてのまとめ

- “駅表側”と“駅裏側”だと“駅表側”の方が送迎する車両の台数が多いが、駐車時間は短い
- “晴天時”と“雨天時”で送迎車両台数に大きな差は見られなかった
- さらに晴天時も雨天時も“迎え車両”の方が、平均時間が長く分散の値も大きかった。

11.3 駐車場所について



▲ 洋光台駅表側 写真

【駅表側についての考察】

- 左写真赤部分は、駐車時間が短い
が駐車する台数は多かった
- 左写真青部分は、駐車時間が長
く、多いと5台が駐車していた
- 左写真緑部分は、一時的に自動車
を停めており、迎える人を見つけ
次第、赤部分に車をつけるか、緑
部分で人を迎え入れていた
- 首都高速道路協会管理の時間貸し
駐車場に停める送迎車両は存在し
なかった



▲ 洋光台駅裏側 写真

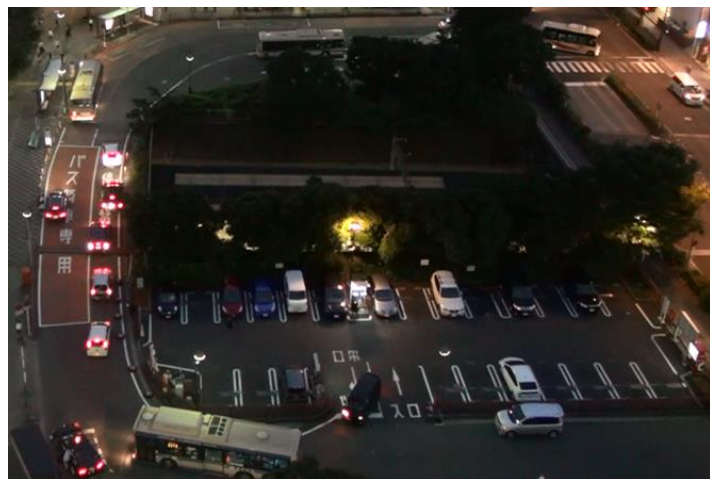
【駅裏側についての考察】

- 片側1車線ずつの両方に停めてしま
うので、送迎に関係のない車両の
通行も邪魔している
- 東急ストアもしくはピーコックで
買い物をするために、駅裏側に駐車
する車両もあった

12. バスの調査結果

洋光台駅前に乗り入れるバスに関して、以下に、自家用車によるバスの乗降を阻害している図を記す。図の左下を見れば分かるようにバスが到着できずにいる。

さらに、“ロータリー・停留所”における交通実態（項目 8.2.2）での代表的な意見にもあるようにバスの乗客がスムーズに乗り降りできないことによる障害も起こっている。そこで、洋光台駅に乗り入れるバス 1 台あたりの遅れ時間を導出した。



▲ 送迎車両による、バスの通行阻害の様子

【2 時間あたりの調査結果】

06/23(火)	通行阻害されたバスの台数	12 台(133 台通過)
朝【晴天】	バス 1 台あたりの遅れ時間	12.33 秒
06/23(火)	通行阻害されたバスの台数	10 台(98 台通過)
夜【晴天】	バス 1 台あたりの遅れ時間	18.38 秒
07/02(木)	通行阻害されたバスの台数	16 台(133 台通過)
朝【雨天】	バス 1 台あたりの遅れ時間	15.37 秒
07/02(木)	通行阻害されたバスの台数	8 台(98 台通過)
夜【雨天】	バス 1 台あたりの遅れ時間	16.76 秒

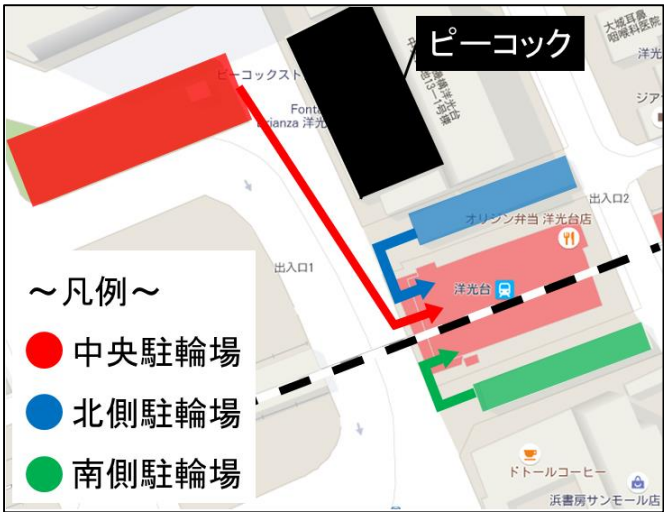
上記の結果から、

- 朝と夜とでは夜の方がバスの遅れ時間が大きくなる傾向がある（夜の方が迎える車両が多いため、一般車が長居しやすいから）
- バスが 3, 4 台かたまってしまうことがあり、降車専用スペースをはみ出して降車させていた

13. 自転車の調査結果

13.1 駐輪場ごとの駐輪者に対する駅利用者割合

はじめに駐輪場ごとの全駐輪者数を集計し、その内、洋光台駅を利用する人数を集計した。そして、駐輪場ごとの駐輪者に対する駅利用者割合を導出した。以下に結果を記す。



▲ 洋光台駅前地図

【駐輪に関する考察】

- 駐輪した人たちの行き先はほとんど“洋光台駅”であった
- 中には自転車ラック外に駐輪している人もいた
- 雨天日になると駐輪者数が減少し、駐輪者に対する駅利用者割合は北側駐輪場と南側駐輪場は3～5%の減少であったのに対し、中央駐輪場は10%近く減少した（北側、南側の方が改札口から近いから）

【2時間あたりの調査結果】

中央駐輪場（収容台数 バイク 570台 自転車 230台）		
	駐輪者数 （括弧内：駅利用者数）	駐輪者に対する 駅利用者割合
06/23(火) 【晴天】	415人（383人）	92.3%
07/02(木) 【雨天】	361人（299人）	82.8%

北側駐輪場（収容台数 自転車 218台）		
	駐輪者数 （括弧内：駅利用者数）	駐輪者に対する 駅利用者割合
06/23(火) 【晴天】	105人（88人）	83.8%
07/02(木) 【雨天】	93人（75人）	80.6%

南側駐輪場（収容台数 自転車 293台）		
	駐輪者数 （括弧内：駅利用者数）	駐輪者に対する 駅利用者割合
06/23(火) 【晴天】	116人（101人）	87.1%
07/02(木) 【雨天】	98人（81人）	82.7%

13.2 駐輪場ごとの占有率

駐輪場ごとの朝ピーク時（7:00、9:00 時点）と夜ピーク時（18:00、20:00 時点）の駐輪場の占有率（収容台数に対する駐輪台数）を導出した。カッコ内は収容台数に対する駐輪台数の割合を表している。

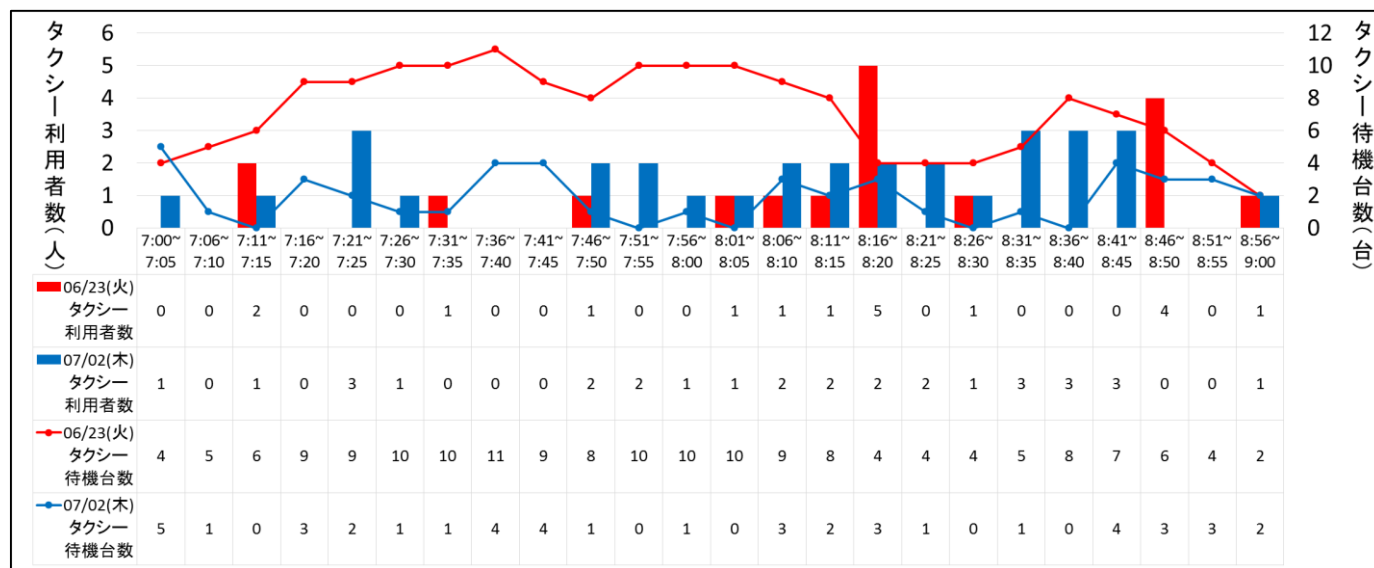
		中央駐輪場 （収容台数 800 台）	北側駐輪場 （収容台数 218 台）	南側駐輪場 （収容台数 293 台）
06/23(火) 朝【晴天】	7:00 時点での駐輪台数	152（19.0%）	62（28.4%）	48（16.4%）
	9:00 時点での駐輪台数	527（65.9%）	164（75.2%）	164（56.0%）
06/23(火) 夜【晴天】	18:00 時点での駐輪台数	643（80.4%）	170（78.0%）	143（48.8%）
	20:00 時点での駐輪台数	264（33.0%）	112（51.4%）	102（34.8%）
07/02(木) 朝【雨天】	7:00 時点での駐輪台数	163（20.4%）	62（28.4%）	44（15.0%）
	9:00 時点での駐輪台数	507（63.4%）	179（82.1%）	142（48.5%）
07/02(木) 夜【雨天】	18:00 時点での駐輪台数	593（74.1%）	157（72.0%）	117（39.9%）
	20:00 時点での駐輪台数	279（34.9%）	115（52.8%）	78（26.6%）

ピーク時になると中央駐輪場と北側駐輪場の占有率は 70～80%に達した。一方で、南側駐輪場の占有率は前者と比べて低かった。

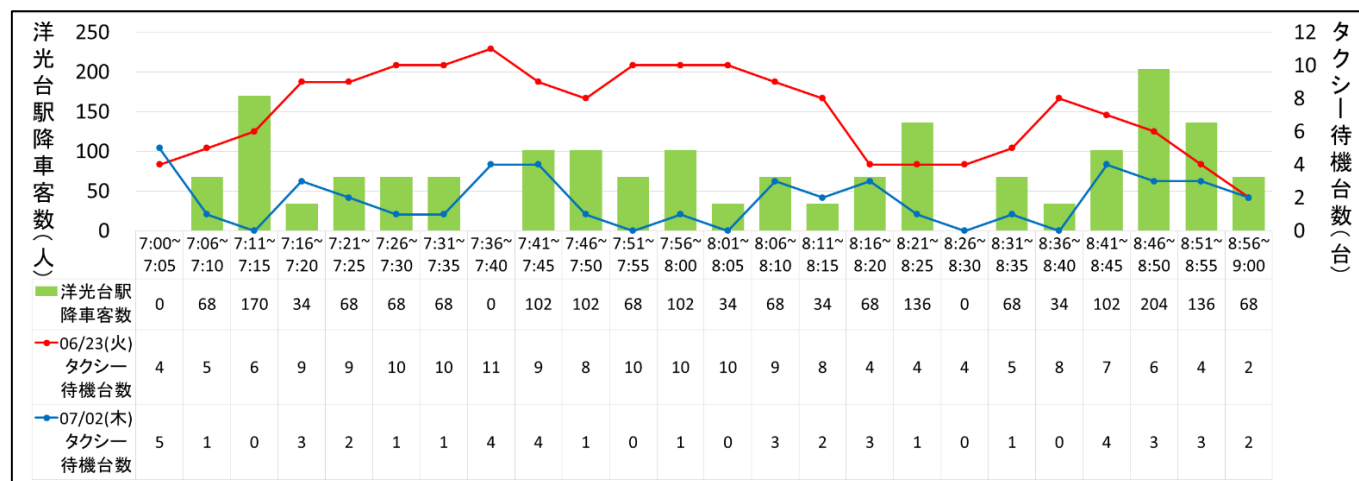
14. タクシーの調査結果

洋光台駅前に配車可能なタクシー会社は、“神奈川個人タクシー協同組合”、“京急文庫タクシー株式会社”、“湘南交通株式会社”、“京急横浜自動車株式会社”、“神奈川都市交通株式会社”、“アサヒタクシー株式会社”、“平和交通株式会社”、“飛鳥交通神奈川株式会社”、“横浜個人タクシー協同組合”の9件であり、民間のタクシーも個人のタクシーも混在して運営されていた。

以下に、タクシー利用客数とタクシー待機台数の関係と洋光台駅降車客数とタクシー待機台数の関係のグラフを記す。



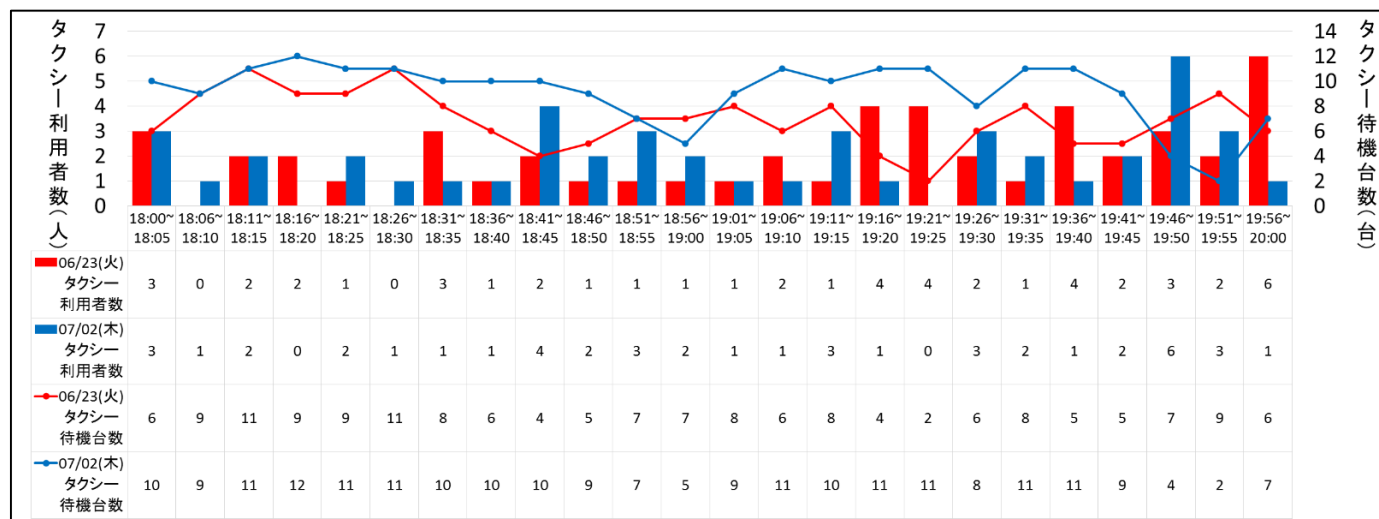
▲ 朝 7:00～9:00 のタクシー利用客数とタクシー待機台数の関係



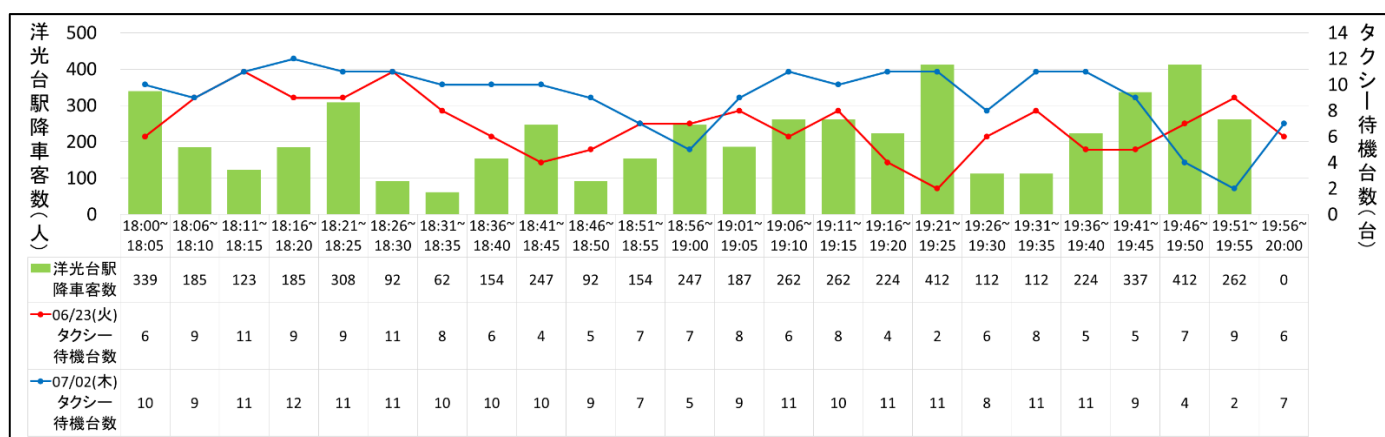
▲ 朝 7:00～9:00 の洋光台駅降車客数とタクシー待機台数の関係

朝 7:00～9:00 は晴天時と雨天時でタクシー利用客数に差が見られた。雨天時のほうが、利用者が継続的におり、タクシー待機台数も雨天時の方が少なく、よく回転していた。晴天時はタクシーの待機スペース 11～12 台のうち、10 台ほどが常に停まっていた。夜 18:00～20:00 は朝ほどタクシー利用客数と待機台数に大きな差がなかった。

両日とも、洋光台駅降車客数とは特別な関係が見当たらなかった。



▲ 夜 18:00~20:00 のタクシー利用客数とタクシー待機台数の関係



▲ 夜 18:00~20:00 の洋光台駅降車客数とタクシー待機台数の関係

15. 駅前地区交通実態調査に関する報告のまとめ

【自動車について】

- ◆ 自動車の送迎は駅のロータリーでも行われており、駅裏側の道路でも多数行われていることがわかった
- ◆ 結果、横断歩道を渡りにくく感じている人もおり、危険な目に会う可能性もあることがわかった
- ◆ “晴天時”と“雨天時”で送迎車両台数に大きな差は見られなかったが、“迎え車両”の方が、平均時間が長く分散の値も大きかった。

【バスについて】

- ◆ 一般の駐車車両とタクシーの出入りでバスの到着が遅れていることがわかった
- ◆ 夜は人を迎える車両が多いため、一般車が長居しやすくバスの遅れ時間が大きくなる傾向がある

【自転車について】

- ◆ 雨天日になると、駐輪者は駅に近いほうの駐輪場に駐輪する傾向が見られた
- ◆ 駐輪した人たちの行き先はほとんど“洋光台駅”であった
- ◆ 中央駐輪場と北側駐輪場の占有率の方が、南側駐輪場の占有率と比べて高かった

【タクシーについて】

- ◆ 民間タクシーも個人タクシーも洋光台駅で運営されている
- ◆ 雨天時はタクシーの回転率が高かったが、洋光台駅降車客数との関係はなかった

C. 調査報告のとりまとめ

【アンケート調査の総括】

- アンケートの回答率は町丁別で見ると大差がないが、年代で見ると若年層の回答率が低い
- 免許保有者の割合は“洋光台 2 丁目”と“洋光台 5 丁目”が他と比べて低く、また、自由に使うことが出来る車両を持たない人の割合も“洋光台 2 丁目”と“洋光台 5 丁目”が多かった
- 対象地区内の居住者は、洋光台駅を高い割合で利用しており、その移動はほとんど徒歩である。また、駅から離れる“洋光台 1 丁目”や“洋光台 6 丁目”は駅利用率が他地区よりも下がり、年配層ほど徒歩で駅に行かない傾向がある
- 洋光台地区内の移動の目的としてほとんどが“買い物”で移動手段として、ほとんどが“徒歩”であった。一方で、自家用車利用と自転車利用は鉄道端末交通手段よりも利用割合が高い
- 短時間利用の無料駐輪場を要望する人が多かった。現状は、駐輪者の大部分が洋光台駅利用者のため、ピーcock前などの駐輪区域ではないところに駐輪されている
- 駐車に関して、駅周辺施設が管理する駐車施設が欠乏していると感じている人は多かった。
- 送迎などの一時的な駐車に関しては、駅表側だけでなく駅裏側でも行われており、見通しが悪さから事故に繋がることを懸念する人が多くいた
- 駅表側はバス・タクシー・一般車が入り乱れており、ロータリーを狭く感じさせ、バス利用者側と一般車利用者側ではどちらもほぼ同数の改善希望や苦情があった。

【駅前地区 現地調査の総括】

- “駅表側”と“駅裏側”では時間や台数など、一般車の駐車実態は異なっている
- “駅表側”では、一般車の駐車がバスの乗降を阻害している場面が多々あった
- ピーク時になると中央駐輪場と北側駐輪場の占有率は、南側駐輪場の占有率と比べて高く、南側駐輪場は収容台数の約半数程度しか停められていなかった
- 晴天の朝夕ピーク時は待機スペースに対し、一杯のタクシーが高い割合で待機していた