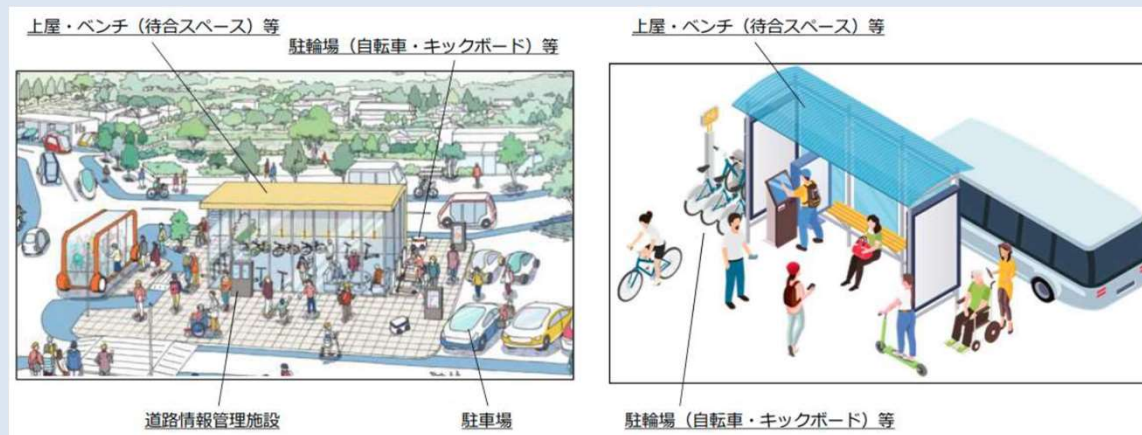
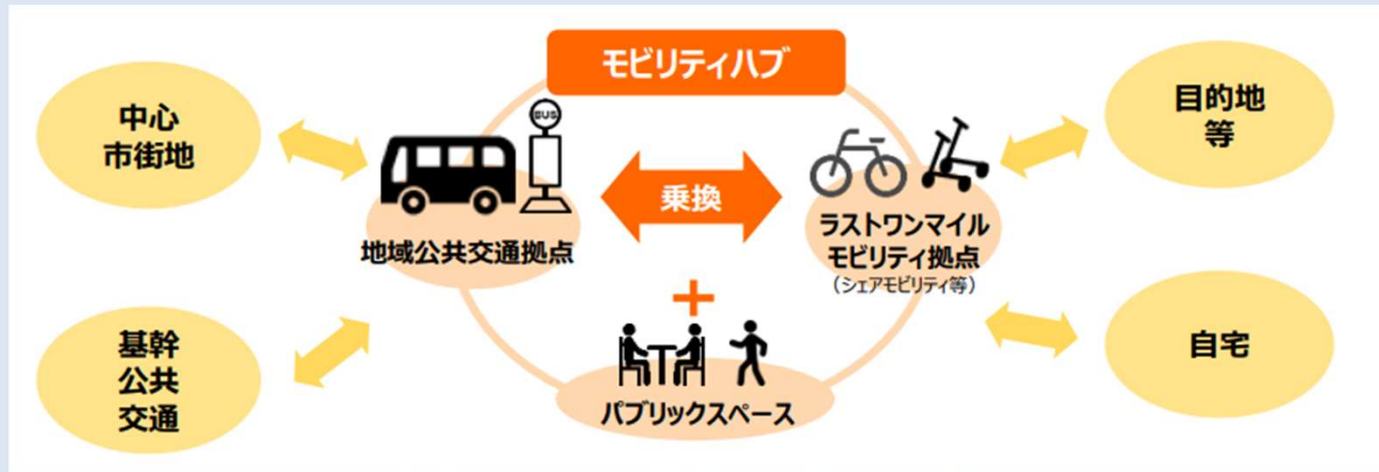


モビリティ・ハブの検討状況について



□モビリティ・ハブとは

- 様々な交通モードの接続・乗換拠点。



出典:国土交通省




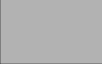

□ 藤沢市都市交通計画での位置付け













基本方針	取組方針	施策の方針	施策(太字は重点施策)	関連する取組方針
1 健康・幸福につながる外出を促進する	1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	① 外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブ*の整備推進 ✓ ICT*(情報通信技術)など新技術を活用した交通環境の整備促進 	2-1
		② 自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの交通手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> ✓ シェアモビリティ*など多様な交通モードの導入促進 ✓ 地域主体の公共交通等による持続可能な移動手段の確保・充実 ✓ インクルーシブ*なシェアモビリティの開発促進 	
	1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 歩行環境の整備・安全性の向上(バリアフリー化、歩道設置など) ✓ 自転車利用環境の整備・安全性の向上 	
2 日々の移動を支える	2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化	④ 最寄り駅まで 15 分圏の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 ✓ JR東海道本線の藤沢駅一大船駅間における村岡新駅の整備推進 ✓ 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化 ✓ (仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討 	1-1・1-2
		⑤ 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進 ✓ モビリティ・マネジメント*の推進 ✓ 公共交通利用に関する周知の推進(路線図、乗り方、割引制度、バス接近情報) ✓ シビックプライドを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信 	
	2-2 日常生活を支える道路環境の改善	⑥ 道路環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市計画道路等の整備推進 ✓ BtoC*(企業と一般消費者間)の物流におけるラストワンマイル*を支える取組の促進 ✓ 渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進 ✓ 狭あい道路の改善 ✓ 社会状況の変化に対応した未整備都市計画道路の必要性の再検証 	

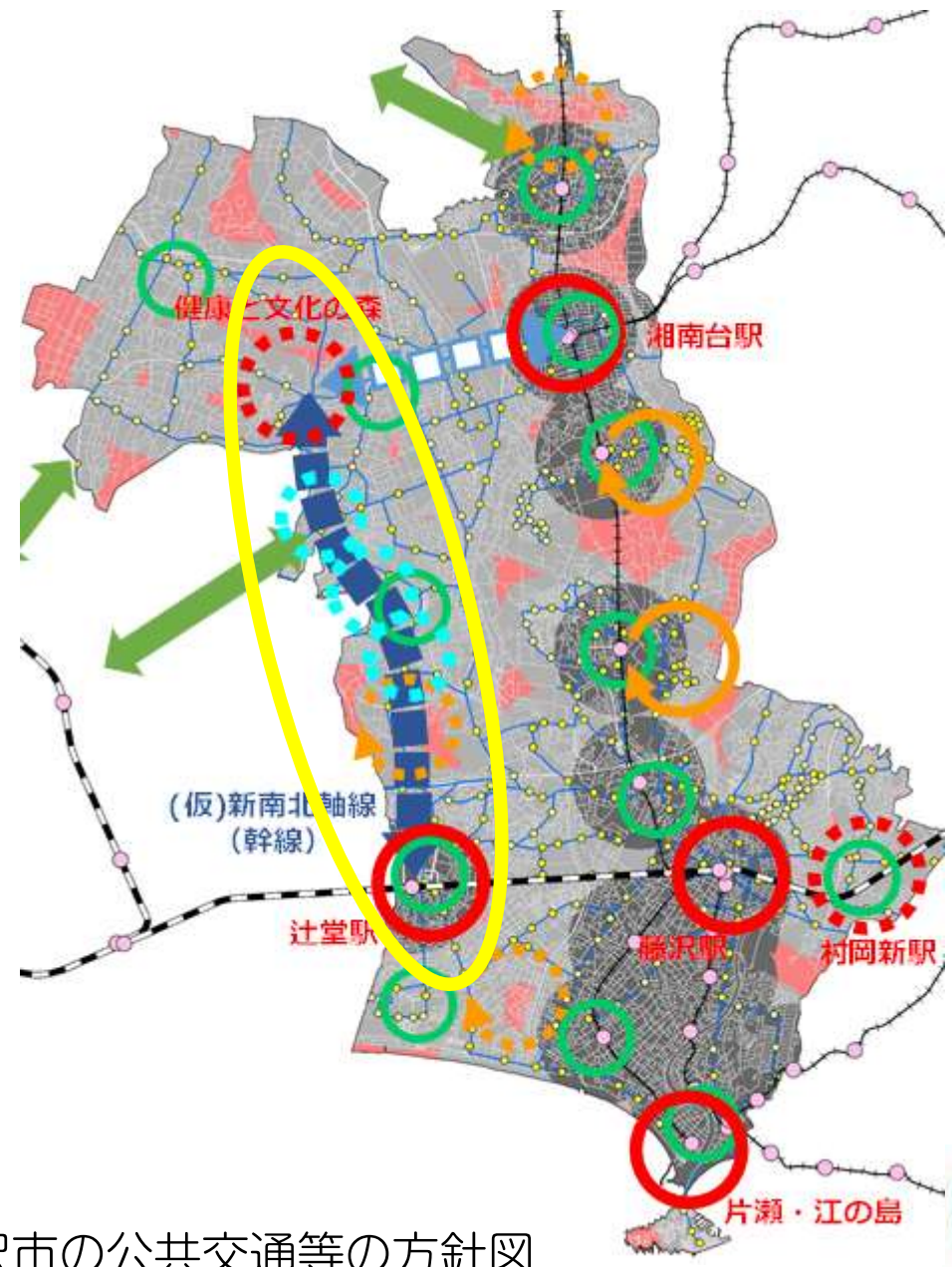


□モビリティ・ハブの整備エリア

辻堂駅と健康と文化の森を結ぶ本市西部の南北軸にモビリティ・ハブの整備が位置付けられている。

凡例	
	鉄道駅800m圏
	バス停400m圏
	地域内交通要検討エリア (交通空白地)

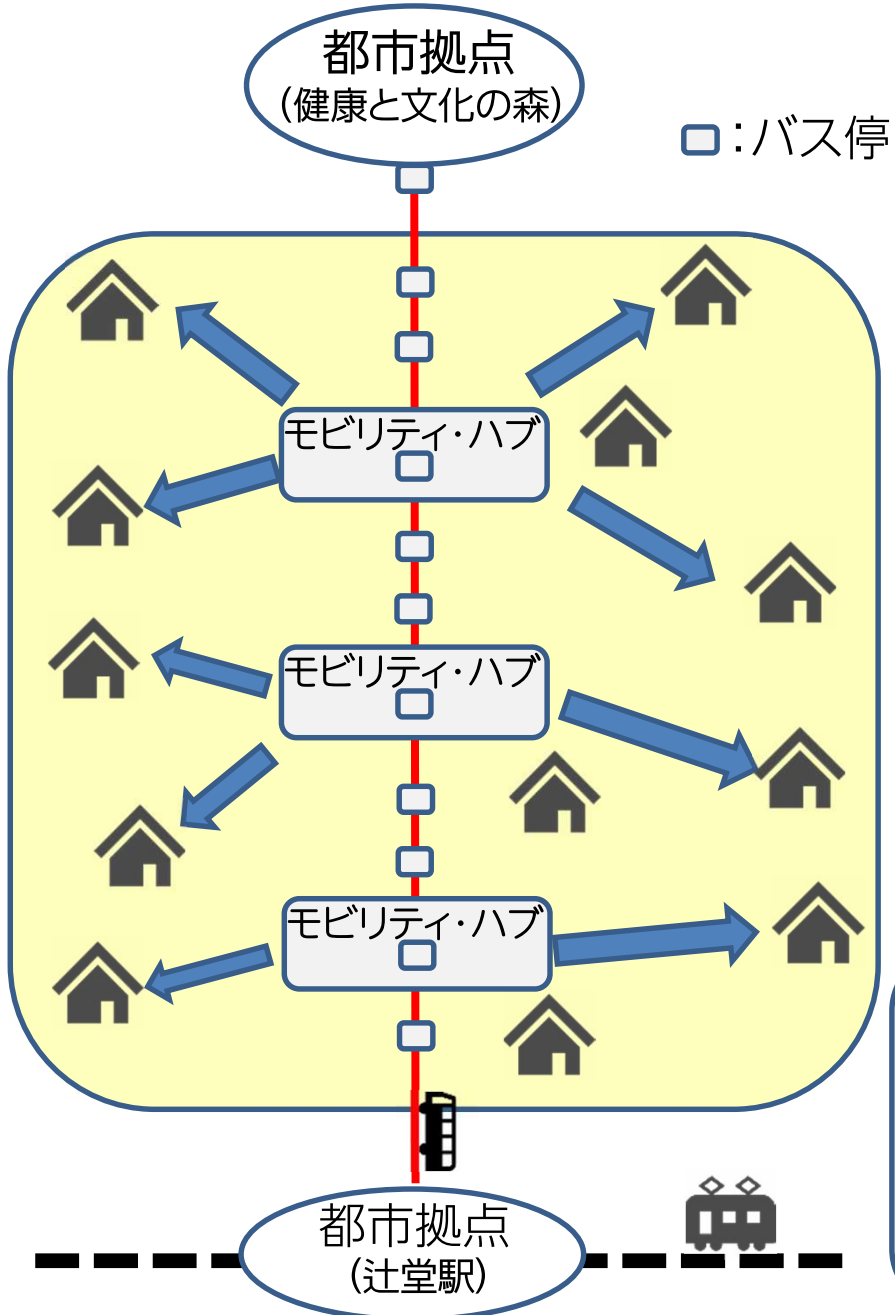
-  幹線 (新たな鉄道)
-  幹線 (新たな基幹交通)
-  近隣都市と連携
-  支線 (地域内交通)
-  都市拠点 (交通結節点)
-  地区拠点
-  モビリティハブ
-  鉄道駅
-  鉄道路線 (JR)
-  鉄道路線 (JR以外)
-  バス停
-  バス路線



藤沢市の公共交通等の方針図



□モビリティ・ハブ整備の目的



- 辻堂駅周辺と健康と文化の森を結ぶ南北軸は、BRTが運行されるなど幹線交通が充実している。
- 沿線には市民センターや買い物ができる生活拠点が存在するが、バス停からの移動手段が弱い状況にあり、自家用車に頼りがちな傾向である。



幹線交通が充実した地域の主要なバス停にモビリティ・ハブを設けることにより地域の利便性の向上を図る。

※BRT(バス高速輸送システム)

走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮するなど、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。



□ 湘南大庭地区の現状・課題

- 鉄道駅は無いが、幹線交通として辻堂駅遠藤線にBRTが導入されており、基幹交通が充実している。
- 13地区の中でバスの代表交通手段分担率が最も高い地区。
- 自動車の代表交通手段分担率が御所見、遠藤地区に続き、市内で3番目に高い地区。
- 市内で最も高齢化が進んでおり、今後も進展することが予想されている。
- 13地区の中で最も外出率が低い。

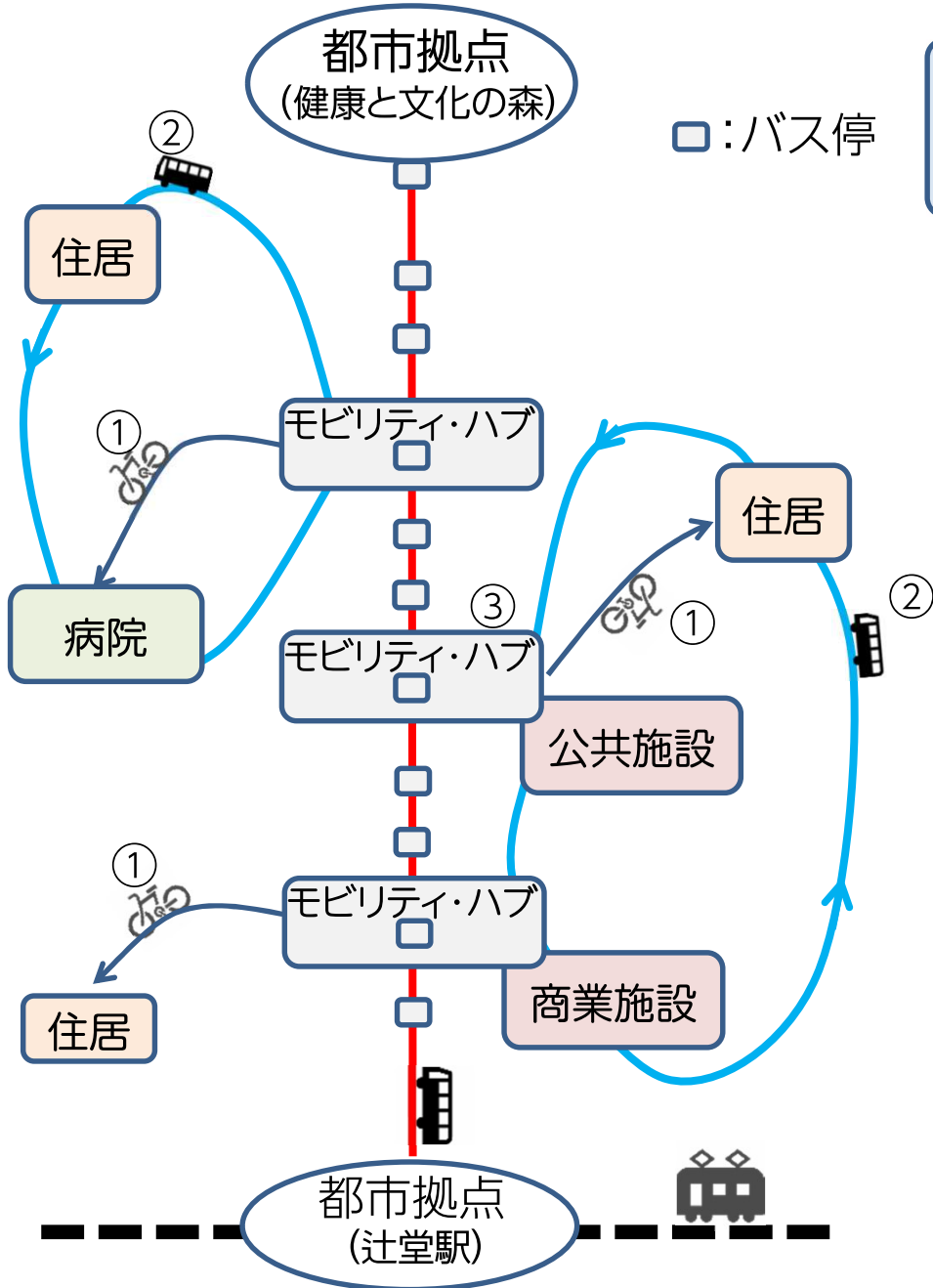
モビリティ・ハブを整備することにより



地域全体の移動しやすさ、生活しやすさの向上を目指す



□モビリティ・ハブに導入を検討する交通機能



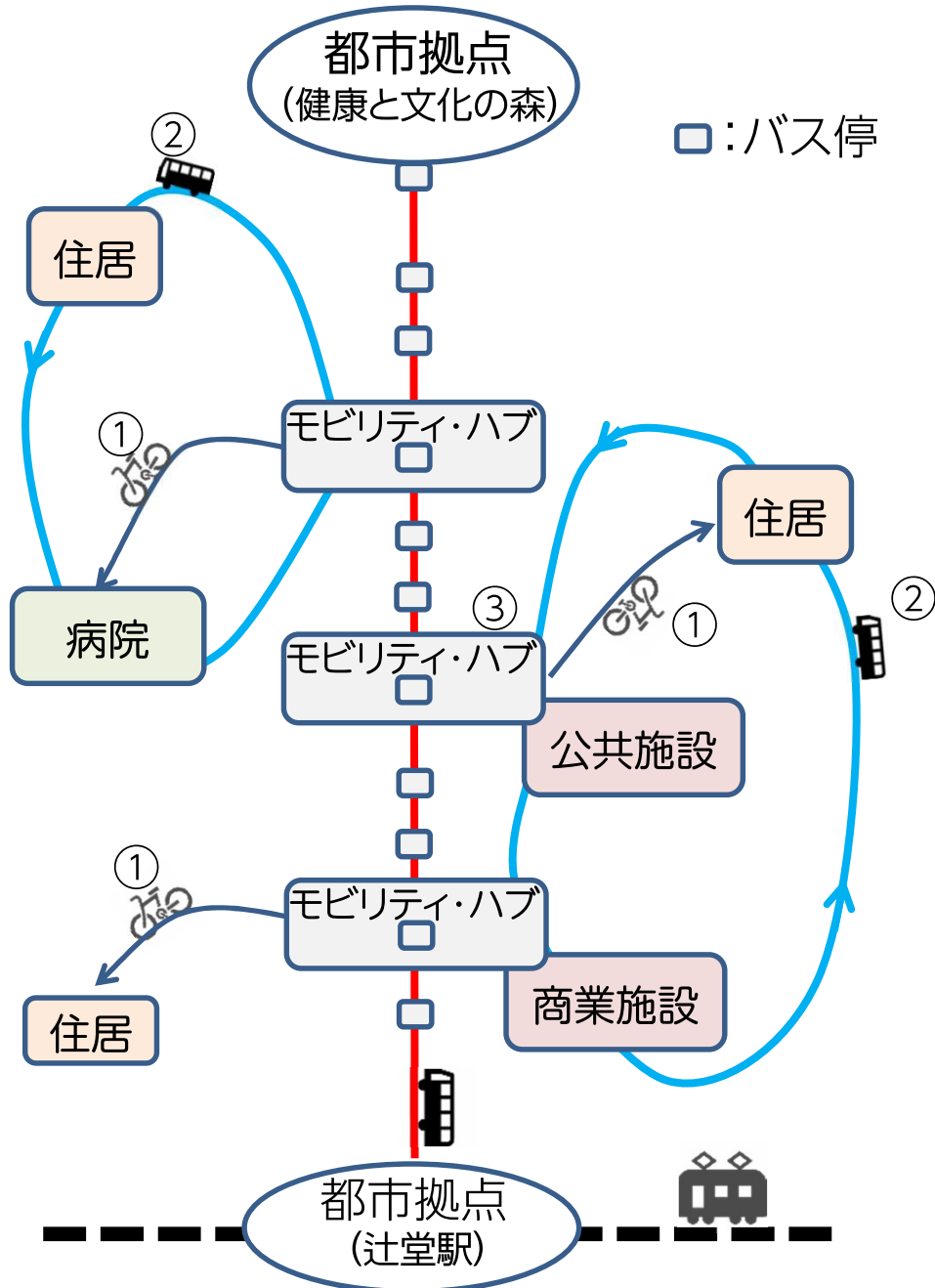
様々な交通モードを段階的に配置

- ①ラストワンマイルを担う交通の導入
(1) 自転車
(2) 特定小型原動機付き自転車
(3) シェアカー
- ②地域内を循環する乗合交通
- ③その他、交通結節点に必要な機能

※技術・サービスの進展に合わせて導入



□モビリティ・ハブに導入を検討する交通機能



①バス停からラストワンマイルを担う交通の導入

(1) 自転車

- 必要な時に何時でも貸出・返却が可能なシェアサイクルの設置。
- バス停まで自転車で移動し、バス等の公共交通を移動するサイクルアンドバスライド用の駐輪施設の設置。

(2) 特定小型原動機付自転車

- 様々なモビリティの開発が進んでいることから、今後の動向を注視しつつ導入を検討。

(3) シェアカー

- 日常は公共交通を利用するが、必要な時に利用可能な自動車のシェアリングサービスの検討。

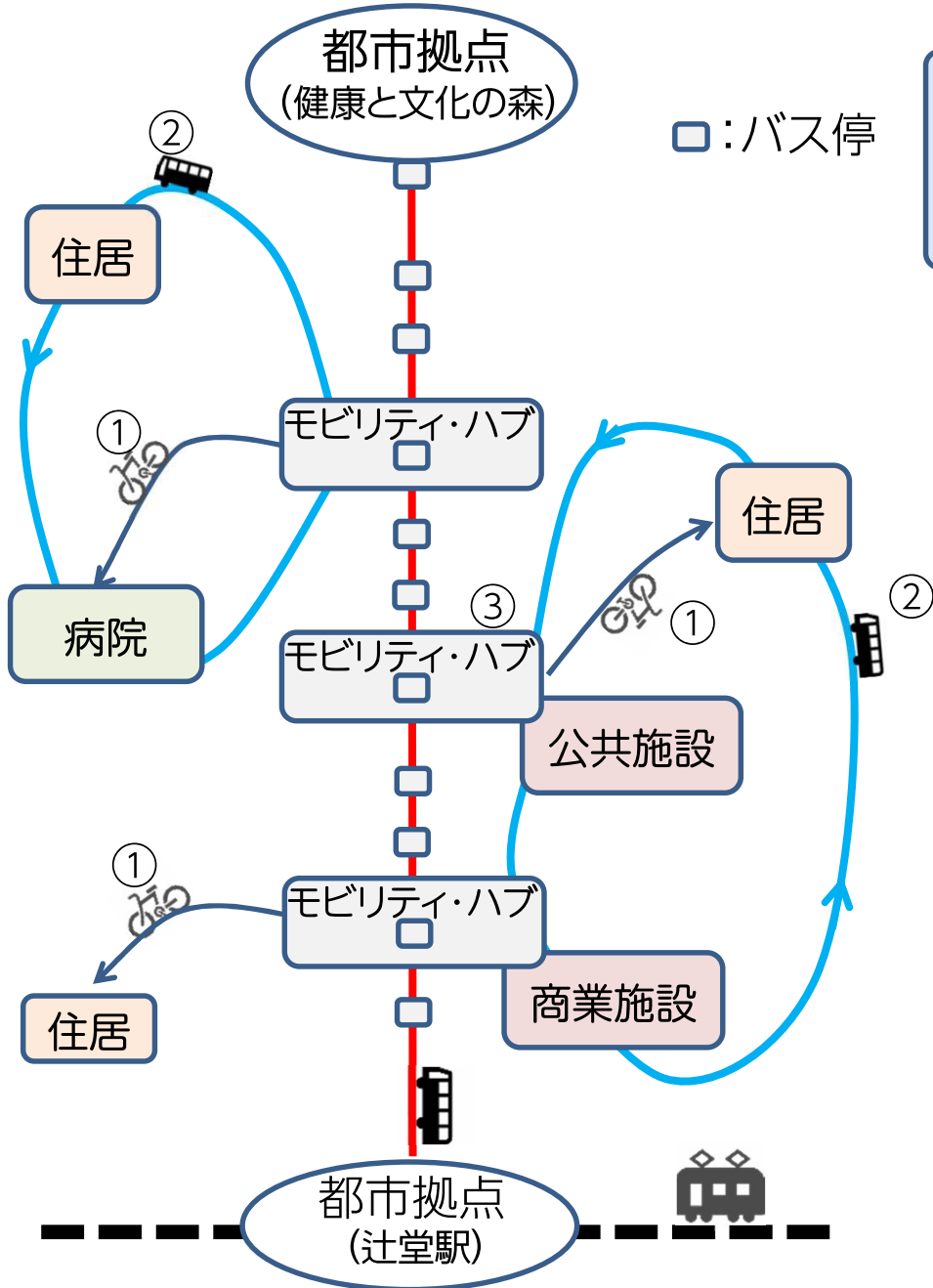
②地域内を循環する乗合交通

(1) 地域内を循環する乗合交通

- 主要なバス停から、自宅や買い物先等を循環する地域内交通等の導入を検討。



□モビリティ・ハブに導入を検討する交通機能



①バス停からラストワンマイルを担う交通の導入
②地域内交通等の導入



- BRT (バス) 利用者の利便性が向上する。
- 地域内の移動の利便性が向上する。



期待される効果

- 外出の促進
- 自家用車に依拠しない移動の実現



□モビリティ・ハブに導入を検討する交通機能



③その他、交通結節点に必要な機能

- 休憩・憩いの場・待合施設の設置
- 情報発信設備の設置
- 宅配ボックスの設置
- 簡易的な販売施設の誘致等



- 地域のニーズに合わせて段階的に導入。
外出の促進、利用者のさらなる利便性の向上。



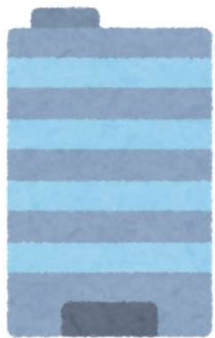
□モビリティ・ハブの活用例

今までは…

朝は自家用車で自宅から鉄道駅まで送迎。



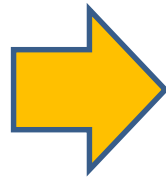
シェアサイクルでモビリティ・ハブまで移動しバスで通勤。帰りはモビリティ・ハブから徒歩で帰宅。



□モビリティ・ハブの活用例

今までは…

小さな子供を連れて
の外出は自家用車で
移動。



地域内交通でモビリティ・ハブへ行き、
バスへ乗換えて、駐車場や渋滞の心配
なく駅での買い物や遠くの目的地へ移
動。



□モビリティ・ハブの活用例

今までは・・・

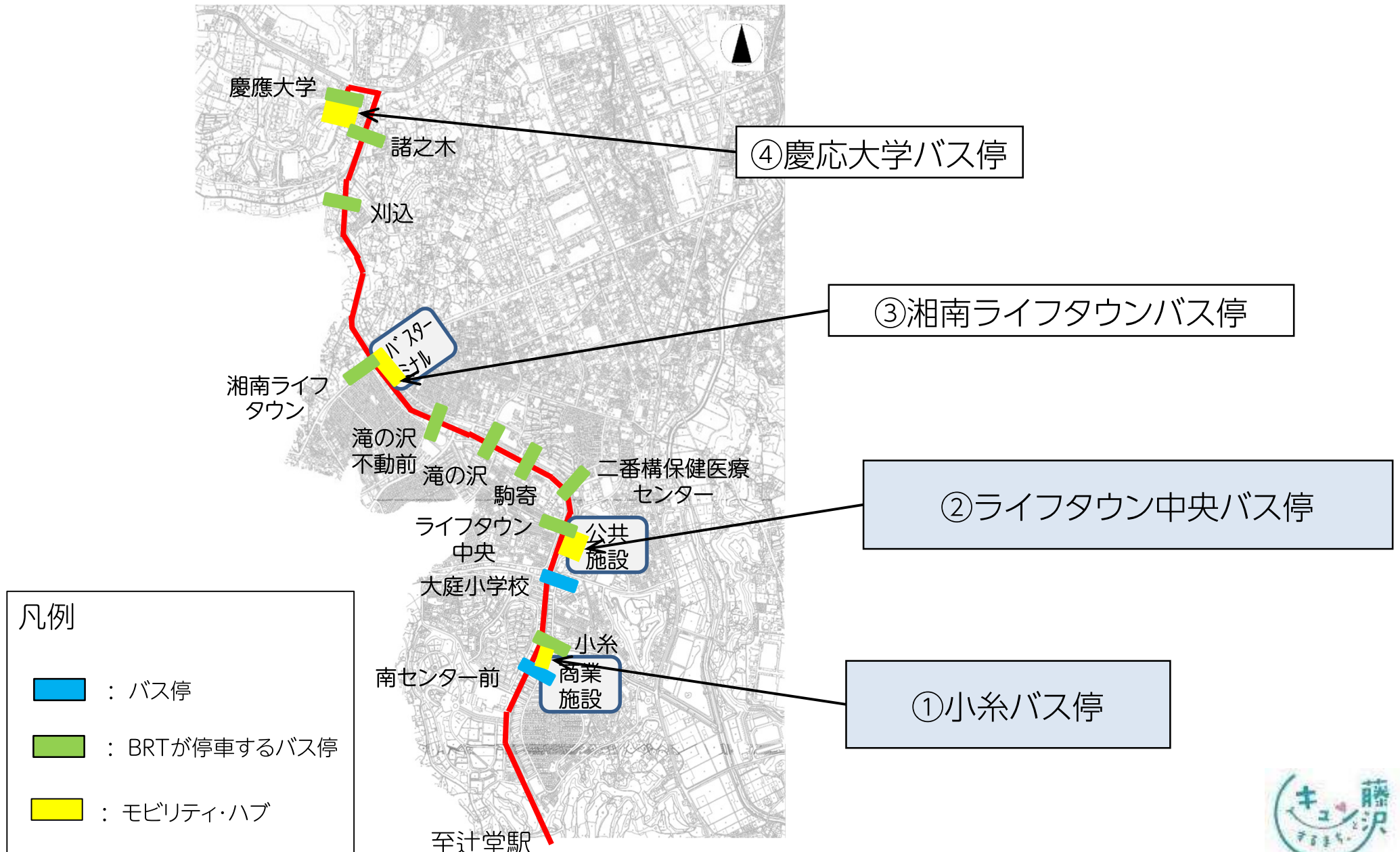
歩くのが大変で外出
がしづらい・・・。



自宅近くの停留所から気軽に外出。
知り合いにばったり会って話が弾ん
でお茶をしながらおしゃべり。

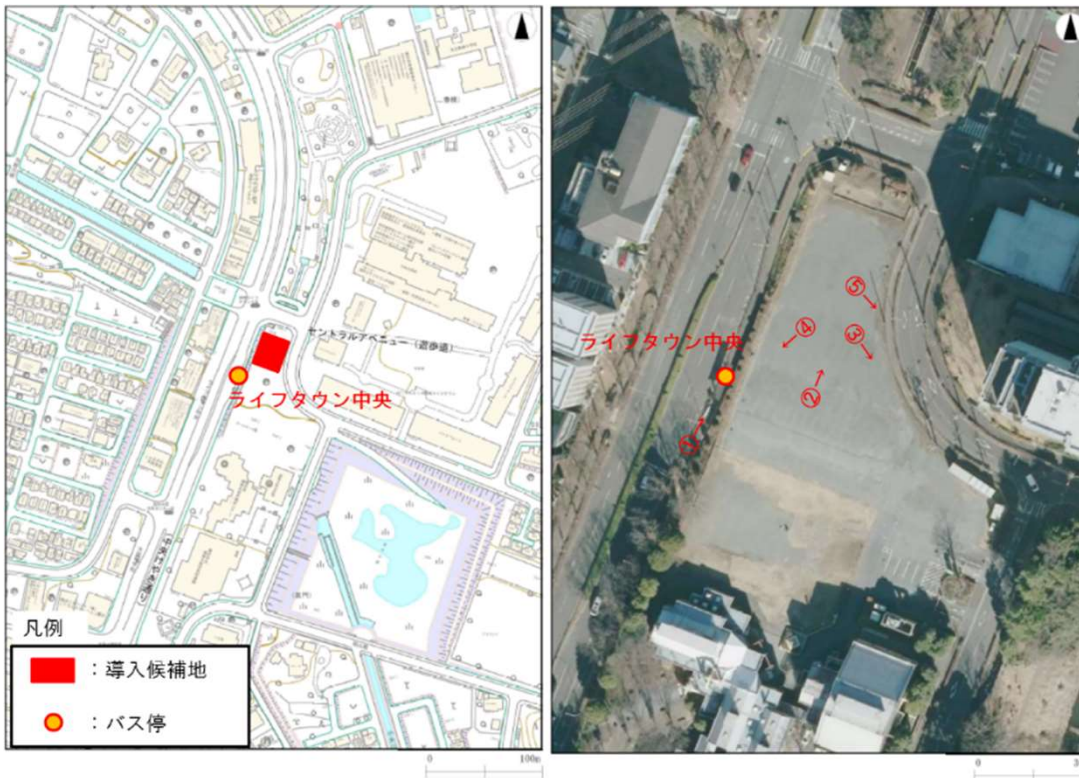


□モビリティ・ハブの整備予定箇所



□モビリティ・ハブの整備予定箇所

②湘南大庭市民センター駐車場(ライフタウン中央バス停)



- 駐輪場、シェアサイクル、小型モビリティを配置予定。
- 将来的に多様なモビリティ、待合室等の空間を整備できるようスペースの確保。



□モビリティ・ハブの整備予定箇所

②湘南大庭市民センター駐車場(ライフタウン中央バス停)



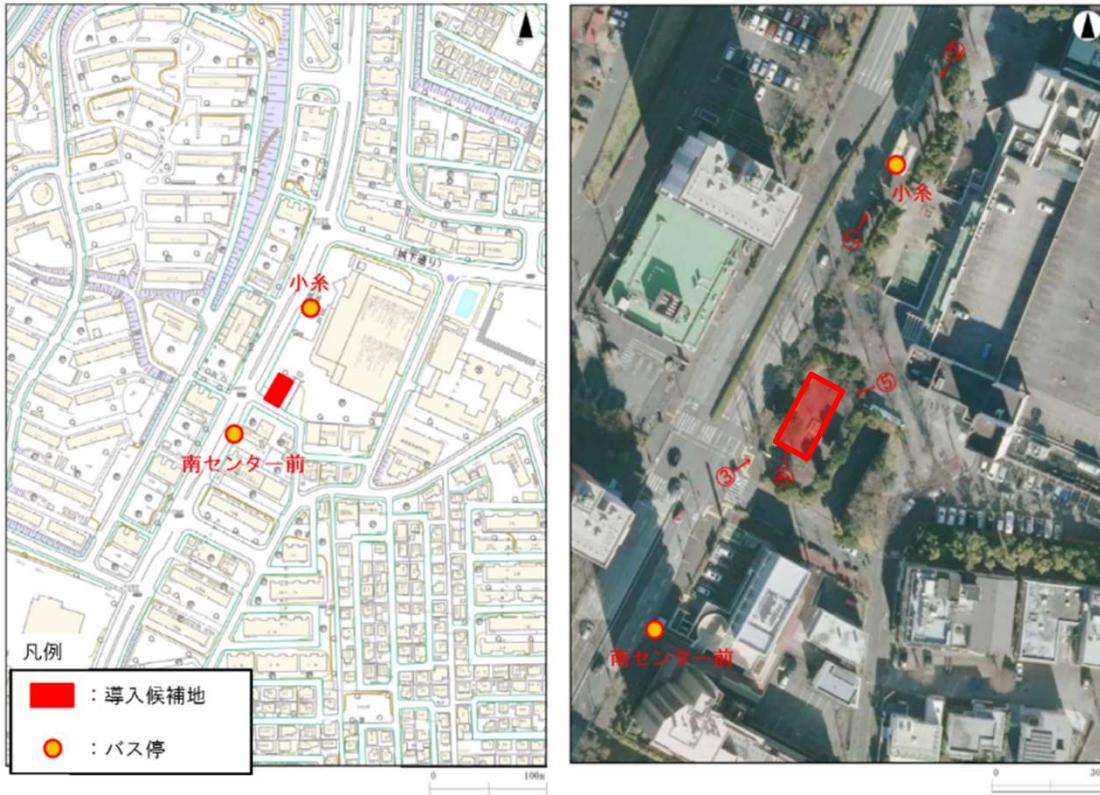
凡例

- 駐輪場・シェアサイクル
- 多目的施設
- 小型モビリティ等
- 地域内交通
- スロープ・階段



□モビリティ・ハブの整備予定箇所

①大庭5059番地先(小糸バス停)



・駐輪場、シェアサイクルを配置予定



□今後の予定

整備予定箇所	令和7年～
① 小糸バス停	整備
② ライフタウン中央バス停	整備
③ 湘南ライフタウンバス停	整備
④ 慶応大学バス停	調査・検討

