

(4) 自動車交通

藤沢市では、この10年で、自動車利用が減少傾向となっていますが、将来の見通しとしては、増加傾向となっております。高齢者の自動車利用も増加傾向が続いていくと考えられます。

都市計画道路の整備率は、2013年（平成25年）4月時点で約74%となっています。未整備区間・路線が多い地区としては、鶴沼、辻堂、長後地区などとなっています。

辻堂駅周辺や観光拠点である江の島周辺地域では、特に、休日に交通渋滞が発生している傾向にあり、国道467号、国道1号などの幹線道路で混雑度が高い傾向となっています。

将来の見通しとしては、自動車交通の利用割合が増え、高齢者の自動車利用も増加傾向が続くと想定されています。また、交通渋滞については、将来的に都市計画道路などを整備していくことで、改善していく見通しとなっています。

このようなことから、公共交通の利用促進とあわせて、都市計画道路の整備を着実に進めていくことが重要となります。

(5) 公共交通

藤沢市民の周辺都市への移動は、東京区部などへの移動が多く、特に鉄道・地下鉄による移動が増加しています。この10年間で、鉄道、バス利用割合が増加しています。将来の見通しとしては、鉄道利用は減少傾向となっていますが、バス利用は増加傾向となっています。

また、公共交通のサービス圏としては、小田急江ノ島線沿線の一部、西北部地域などに鉄道、バスのサービス圏域から外れている地域が見られます。

(6) 自転車交通

藤沢市の自転車利用状況としては、地形の影響から、南部、北部地域内での移動手段として利用する傾向が見られます。放置自転車は、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺で多く見られます。特に、藤沢駅では、駐輪場収容枠に対し利用自転車数（駐輪場利用と放置自転車）が上回る状況が見られます。

このように、自転車交通については、利用実態を踏まえつつ、走行環境づくりや、藤沢駅周辺など鉄道駅周辺の駐輪対策などにも取り組んでいくことが重要となります。

【交通手段別の状況の視点から】

- 多様な交通ニーズへの対応を図るため、地域特性に応じた交通サービスの充実を図っていくことが求められます。
- 東京都区部・横浜市などや、藤沢市の都市拠点への移動の利便性向上を図るため、公共交通や広域的な道路ネットワークの充実が求められます。
- 藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、江の島周辺など都市拠点周辺の渋滞緩和を図るため、都市計画道路の整備などによる、道路交通の円滑化や、生活道路への通過交通排除などが求められます。
- 自転車利用実態を踏まえながら、自転車の利用環境の向上を図っていくことが求められます。

(7) 市民意識

1) 自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間に対する満足度の傾向

自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間については、15分未満の利用者であれば「満足」、「やや満足」の割合が8割を超える満足度が高い傾向となっています。最寄り駅まで15分程度で行きたいという市民意識が伺えます。

2) 自宅からバス停までの所要時間に対する満足度の傾向

自宅からバス停まで10分未満の利用者であれば「満足」、「やや満足」の割合が約8割を超える満足度が高い傾向となっています。最寄りのバス停まで10分程度で行きたいというバス利用に対する市民意識が伺えます。

3) 自動車からインターチェンジまでの所要時間に対する満足度の傾向

現時点では、自宅からインターチェンジに到着するまでの所要時間については、「不満」、「やや不満」が全体の約6割を占めています。自宅からインターチェンジまでの所要時間が30分未満であれば、「満足」、「やや満足」の割合が約7割となっています。最寄りのインターチェンジまで30分程度で行きたいという道路に対する市民意識が伺えます。

このように、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩のサービスに関する市民意識を把握し、交通施策を展開していくことが重要となります。

【市民意識の視点から】

- 最寄り駅まで15分程度であれば「満足」、「やや満足」が8割を超えており、公共交通サービスのめざすべき目標と考えられます。
- インターチェンジまで30分程度であれば、「満足」、「やや満足」が約7割となっています。高速道路などへのアクセス性を高めていく上でのめざすべき目標と考えられます。

3 藤沢市が抱える交通課題

「2. 藤沢市をとりまく状況」で整理した問題点を踏まえ、藤沢市の交通まちづくりを進める上での主要な交通課題を整理しました。

(1) 多様化する交通ニーズへの対応

少子高齢化の進行、人口減少など社会情勢が変化する中、今後とも、市民生活を支える、持続可能な地域公共交通を構築していくことが重要となります。また、高齢者、子育て世代、通勤・通学者、障がいのある方など、交通に対するニーズが多様化する中、多様な人々の円滑な移動を支援する取組みも重要となります。

そのため、既存交通サービスの確保・充実とともに、人口密度や地形など地域特性に応じた交通サービスの充実に向け、地域・交通事業者・関係機関などと連携を図りながら、多様な人々の移動ニーズに応じていく必要があります。

(2) 広域連携を支える交通ネットワークの強化

市民生活や産業活動を支える都市活力をさらに向上させていくためには、藤沢駅周辺などの都市拠点や、首都圏の主要都市などへの移動利便性を高めるとともに、周辺都市との交流・連携を促進する広域道路ネットワークの形成に向けて、引き続き取り組んでいくことが重要となります。

そのため、広域的な道路ネットワークの形成とともに、藤沢駅周辺の交通利便性向上・(仮)村岡新駅設置などによる公共交通ネットワークの活用や、いずみ野線延伸、(仮)新南北軸線などの新たな公共交通ネットワーク強化を図っていく必要があります。

(3) 環境にやさしい交通体系の構築

地球環境負荷への影響を軽減するため、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、江の島周辺など都市拠点周辺の渋滞緩和に取り組むことや、公共交通、自動車交通など運輸部門でも温室効果ガス排出量の削減に向けた取組みなども求められています。また、拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、地球環境など環境にやさしい交通体系を構築していくことも重要となります。

そのため、自動車利用から公共交通への利用促進、人や物の移動が円滑に行える道路ネットワーク形成、混雑緩和などによる自動車交通の円滑化、自転車利用の促進など、総合的に交通施策を展開しながら、環境にやさしい交通体系を構築していく必要があります。

(4) 安全で安心な移動しやすい環境づくり

近年、高齢者や自転車に関連する事故が注目されており、それらに対処するための交通安全対策などが重要となります。また、高齢化がさらに進んでいく中、高齢者などだれもが外出、移動しやすい環境づくりに取り組むことが重要となります。

そのため、高齢者をはじめとする歩行者や、自転車利用者などが、安全・安心して移動できる環境づくりとともに、生活道路への通過交通の排除なども取り組んでいく必要があります。

また、公共交通でも多様な人々が移動しやすい環境づくりとして、鉄道施設や交通結節施設のユニバーサルデザイン化とあわせて、バス、タクシーなど車両のユニバーサルデザイン化にも、取り組んでいく必要があります。

(5) 災害に強い交通体系への強化

津波浸水が予想されている沿岸部では、避難路として有効となる都市計画道路などの整備が重要となります。災害時の緊急輸送道路となる広域的な幹線道路ネットワークの確保など災害に強い道路ネットワークの形成も重要となります。また、多くの人が集まる主要な鉄道施設などの耐震化を図っていくことも重要となります。

そのため、首都直下型地震や南海トラフ地震などの大規模な地震などの災害に備えた減災、災害復旧に有効な多重性のある幹線道路などのネットワーク化、交通施設の耐震化、帰宅困難者対策などを進めていく必要があります。

(6) 既存の交通施設を生かした交通環境づくり

高齢化がさらに進む中、医療・介護費用の増加など財政状況も厳しさを増していますが、道路など既存の交通施設を生かしながら交通環境の整備を着実に進めていくことが重要となります。

藤沢市の主な交通施設としては、整備率が7割を超える都市計画道路、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールなど鉄道施設、バス交通などがあります。

これらの既存交通施設を有効活用する取組みを進めていくとともに、新規の交通施設整備についても、財政状況などを踏まえつつ、優先順位をつけながら進めていくことが必要となります。

4 重要視する視点

「藤沢市をとりまく状況と交通課題」から、将来の交通像を実現するため、特に重要視する視点として、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の4点に整理しました。

●交通まちづくりに関わる広域的な視点

<input type="radio"/> 自立して、健康にいきいきとらせる都市づくり
<input type="radio"/> 地域特性に応じたきめ細かなまちづくり
<input type="radio"/> 持続的な活力が創出されるまちづくり
<input type="radio"/> 低炭素社会構築に向けた都市づくり
<input type="radio"/> 安全・安心を高める都市づくり
<input type="radio"/> ユニバーサルデザインのまちづくり
<input type="radio"/> 広域的な連携を支える都市基盤づくり

●交通課題から整理した視点

<input type="radio"/> 多様化する交通ニーズへの対応
<input type="radio"/> 広域連携を支える交通ネットワークの強化
<input type="radio"/> 環境にやさしい交通の構築
<input type="radio"/> 安全で安心な移動しやすい環境づくり
<input type="radio"/> 災害に強い交通体系への強化
<input type="radio"/> 既存の交通施設を活かした交通環境づくり





表1-2 交通計画の概要

本計画は、本市の交通状況を把握し、交通計画の策定に資するため、交通計画の概要を整理する。

交通計画の概要	交通計画の概要
交通計画の目的	交通計画の目的は、本市の交通状況を把握し、交通計画の策定に資するため、交通計画の概要を整理することである。
交通計画の範囲	交通計画の範囲は、本市の交通状況を把握し、交通計画の策定に資するため、交通計画の概要を整理することである。
交通計画の期間	交通計画の期間は、本市の交通状況を把握し、交通計画の策定に資するため、交通計画の概要を整理することである。

第3章

藤沢市がめざす将来の交通像

第3章 藤沢市がめざす将来の交通像

1 将来の交通像

『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』

藤沢市が持つ都市活力を持続していくために、将来の市街地の方向性を見据えつつ、市民、交通事業者、関係機関、藤沢市が連携を図りながら、歩くことを第一に、だれもが暮らしやすく、働きやすい総合交通体系の確立をめざします。

2030年（平成42年）に向けて、将来の交通像『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』の実現をめざします。

重要視する4つの視点、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」に基づき、交通まちづくりを進めます。

～地域特性～

- ひとひとが交流・連携し、健康でいきいきと暮らせるよう、地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市をめざします。

～活力～

- 近隣都市と連携しながら広域的な交通ネットワークの構築により、持続的な活力を創造する都市をめざします。

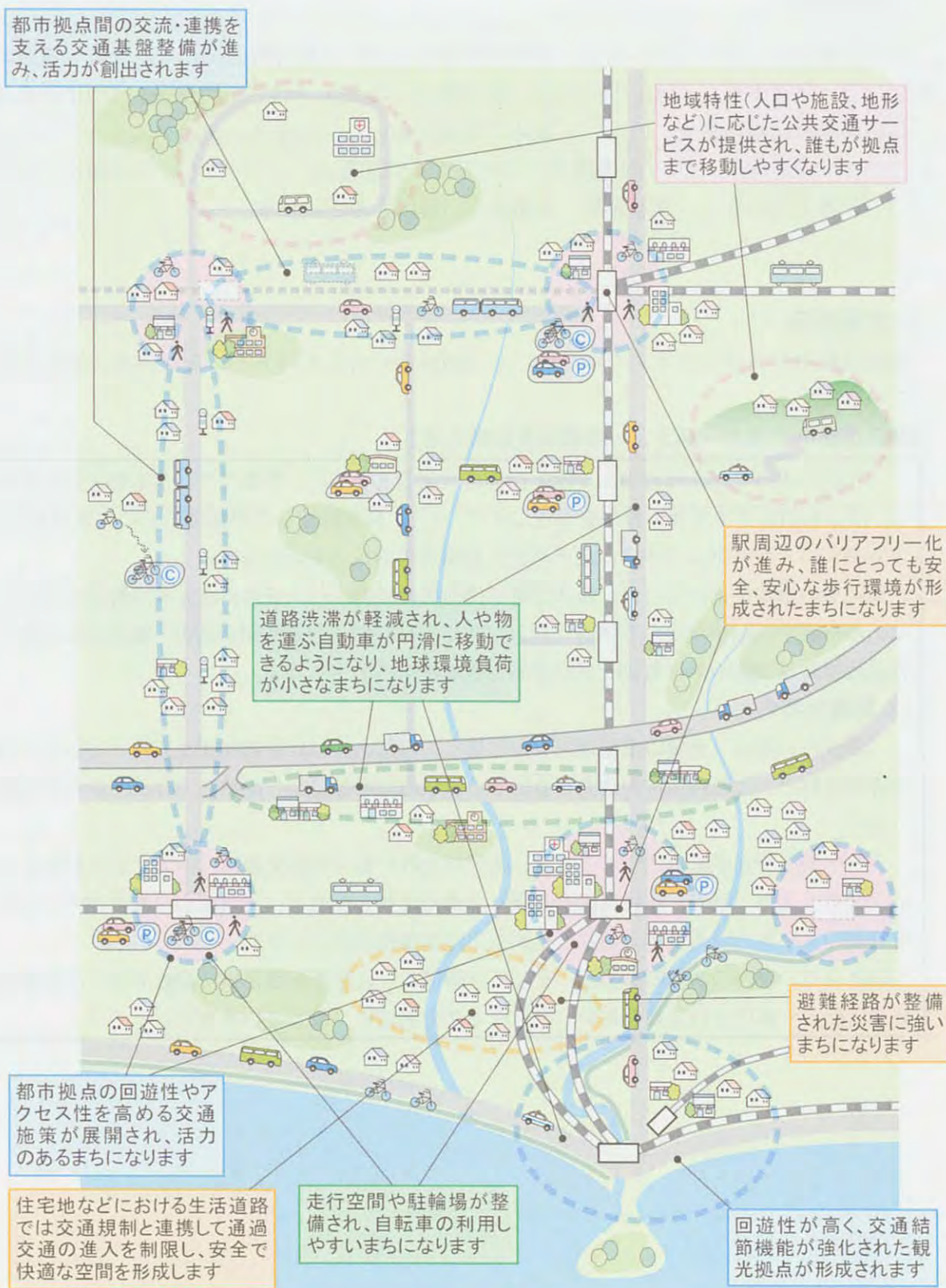
～環境にやさしい～

- 公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざします。

～安全・安心～

- だれもが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できるひとにやさしく・災害に強い都市をめざします。

2 将来の交通像のイメージ



■ 将来の交通像のイメージ

※ この将来の交通像のイメージ図は、藤沢市で取り組む各交通施策を強調してイメージ図に描いたものであり、実際の位置と一致するものではありません。

3 将来の交通体系

3-1 交通体系

藤沢市都市マスタープランでは、将来都市像を実現する都市構造として、交流・連携の骨格となる『交通体系』、交流の場となる『都市拠点』のほか、『自然空間体系』、『市街地構成』、『地区の構成と地区拠点』の5つの要素で構成するとしています。交通マスタープランで示していく「交通体系」と、『都市拠点』でもある「交通拠点」についても、この都市マスタープランの考え方のもと、交通体系・交通拠点の形成をめざします。

(1) 交通体系

藤沢市都市マスタープランで示している交通体系の考え方のもと、交通体系の形成をめざしていきます。

【藤沢市都市マスタープラン：交通体系の考え方】

「市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都拠点間、都市機能相互間を結び、活力を創造する交通の骨格を形成します。また、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざします。

交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざします。」

〈 配置の考え方 〉

「藤沢市の南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道・自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路を配置し、ラダー型の交通軸とします。

ラダー型の交通軸を形成することで、藤沢市を取り巻く高速交通網へのアクセス利便性を高め、産業、文化、観光、市民交流など様々な都市活動の側面で、東京都心や横浜はもとより、首都圏の主要都市や西日本方面など全国との連携強化をめざします。

あわせて、市内の都市拠点相互、そして近隣都市との連携を強化し、藤沢市ならびに湘南広域都市圏の一体性と自立性を高め、さらなる活力創造につなげていきます。」

(2) 交通拠点

都市マスタープランで示している「都市拠点」の考え方のもと、交通拠点の形成をめざしていきます。

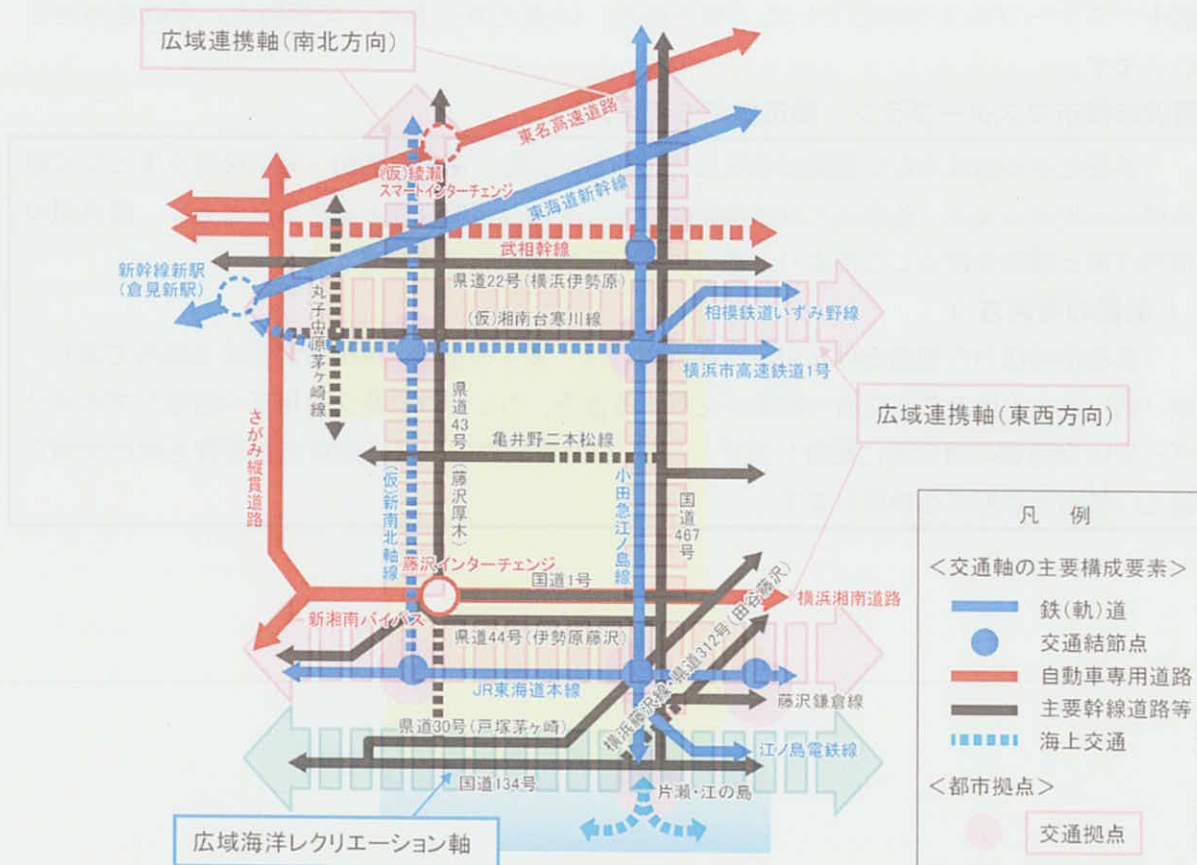
【藤沢市都市マスタープラン：都市拠点の考え方】

「多様化する市民生活や産業活動を支え、都市の文化や産業の創出・発信を担う場として都市拠点を形成します。各拠点では都市機能の充実を図り、拠点性を高めるとともに、拠点間の役割分担と連携を図ることにより、都市全体の活力創出をめざします。」

〈 配置の考え方 〉

「藤沢市の活力の創造をけん引する都市拠点は、多くの市民、来街者が集まる場所であり、鉄（軌）道を主体とする交通の軸線が交差する箇所、もしくは公共交通相互の結節点であるラダー型の交通軸の結節部に配置します。（仮）村岡新駅周辺では、鎌倉市と連携を図りながら新たな都市拠点形成を検討します。」

3-2 骨格的な交通体系の構成要素



<骨格的な交通体系の構成要素>

○広域連携軸 (東西方向)

- ・鉄(軌)道 東海道新幹線(倉見新駅) JR東海道本線((仮)村岡新駅)
相模鉄道いずみ野線 横浜市高速鉄道1号
- ・自動車専用道路 東名高速道路((仮)綾瀬スマートインターチェンジ) 新湘南バイパス
横浜湘南道路・高速横浜環状南線(首都圏中央連絡自動車道)
- ・主要幹線道路等 国道1号 県道44号(伊勢原藤沢) 県道30号(戸塚茅ヶ崎)
(仮)湘南台寒川線 県道22号(横浜伊勢原)

○広域連携軸 (南北方向)

- ・鉄(軌)道 小田急江ノ島線 江ノ島電鉄線 (仮)新南北軸線
- ・自動車専用道路 さがみ縦貫道路(首都圏中央連絡自動車道)
- ・主要幹線道路等 国道467号 横浜藤沢線・県道312号(田谷藤沢)
県道43号(藤沢厚木)

○広域海洋レクリエーション軸

- ・鉄(軌)道 江ノ島電鉄線 湘南モノレール
- ・主要幹線道路等 国道134号

○交通拠点(都市拠点) 藤沢駅周辺 辻堂駅周辺 湘南台駅周辺

健康と文化の森 片瀬・江の島 (仮)村岡新駅周辺

※国道467号は、都市計画道路名称が藤沢町田線と鎌倉片瀬藤沢線ですが、解りやすさを考慮した表記としました。

4 めざす交通体系

将来の交通体系を実現するため、4つのテーマで設定した「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」ごとに、めざす交通体系を設定します。

～地域特性～

○最寄り駅まで15分・藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系

地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市をめざし、徒歩、バス、自転車で最寄り駅まで15分以内に行ける交通体系、また、商業・業務・行政・文化・医療などの様々な都市機能が集積する藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内に行ける交通体系を目標とします。

～活力～

○インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）の交通体系

東京都心、横浜市など首都圏の主要都市や、全国との広域的な交通ネットワークの構築により、ひとやモノが円滑に移動できる都市をめざし、インターチェンジまで30分で行ける交通体系と、産業系市街地ではインターチェンジまで15分で行ける交通体系を目標とします。

～環境にやさしい～

○環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざし、環境にやさしい交通体系を目標とします。

～安全・安心～

○ひとにやさしく・災害に強い交通体系

だれもが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できる都市をめざし、ひとにやさしく・災害に強い交通体系を目標とします。

4-1 最寄り駅まで 15 分の交通体系

地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市をめざし、徒歩、バス、自転車以最寄り駅まで 15 分以内に行ける交通体系を目標とします。

そのため、いずみ野線延伸、(仮)新南北軸線など新たな公共交通軸や、(仮)村岡新駅設置による新たな交通拠点の形成、既存バス路線の再編・新設、幹線道路整備などを進めて「最寄り駅まで 15 分圏」の人口割合を高めていきます。

<最寄り駅まで 15 分圏域の考え方>

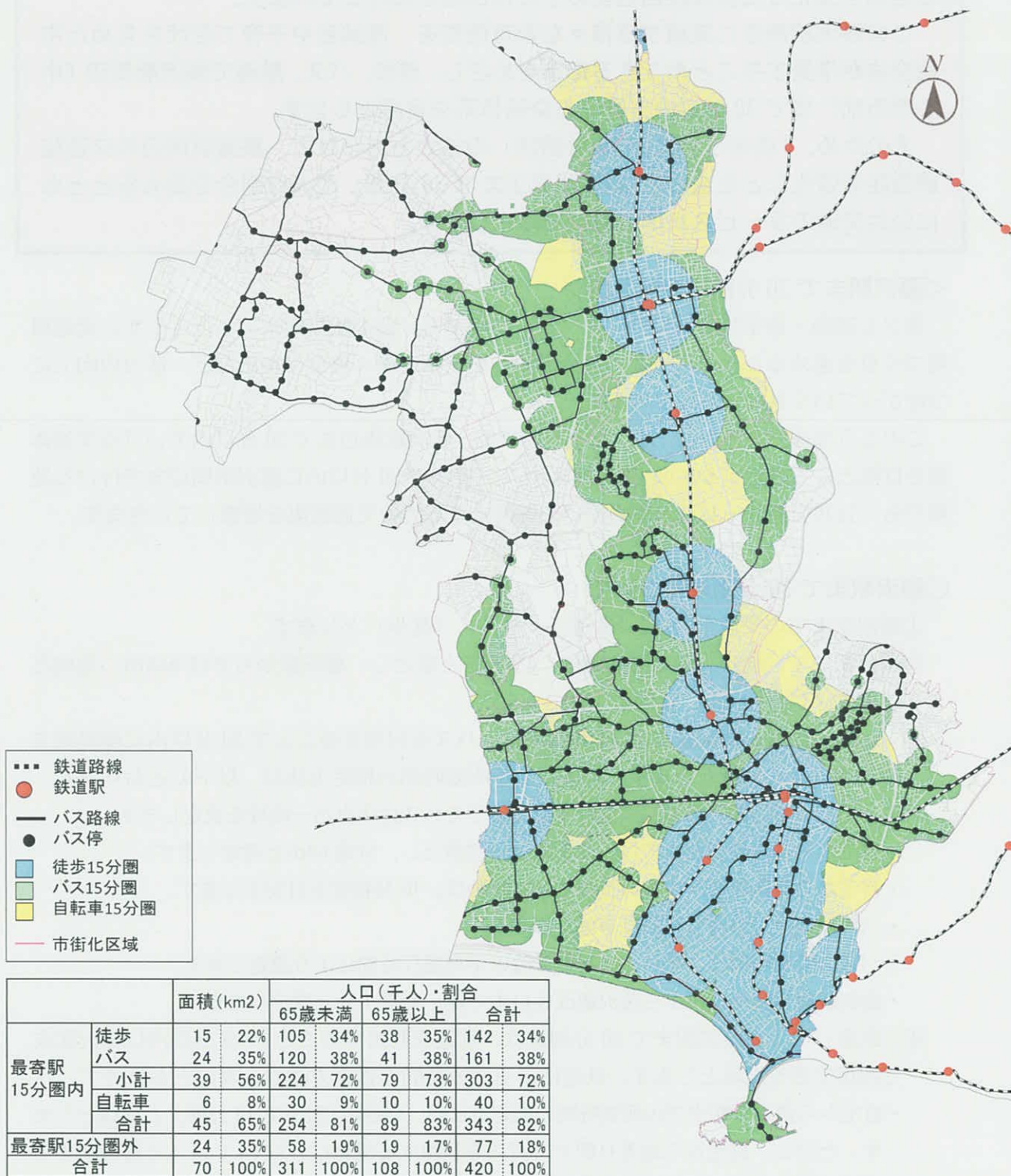
目標設定の考え方としては、交通に関する市民意識調査から、最寄り駅まで 15 分以内であれば満足度が 8 割を超えていることから、自宅から最寄り駅までの所要時間として 15 分を設定するものです。最寄りの鉄道駅への交通手段は、その利用割合が高い「徒歩」、「バス」を基本として 15 分圏域を設定しますが、晴天時には、「自転車」を利用することから、「自転車」を加えた 15 分圏域も参考として設定します。

○最寄り駅まで 15 分圏域について

- ①最寄り駅までの交通手段は、「徒歩」、「バス」、「自転車」とします。
 - ②「徒歩」による 15 分圏は、最寄り駅から半径 643m の地域とします。
(分速 60m、迂回率 1.4^{*1})
 - ③「自転車」による 15 分圏は、最寄り駅から半径 1,548m の地域とし、自転車の利用割合が多い駅を対象とします。(時速 10km、迂回率 1.4^{*1})
 - ・最寄り駅の駐輪場から駅改札口までは、徒歩 2 分と設定します。
 - ④「バス」による 15 分圏は、徒歩圏以外で、バス利用で 15 分以内に最寄り駅まで到達できる地域とします。バスによる所要時間の推定方法は、次のとおりです。
 - ・自宅から最寄りバス停留所までは、徒歩による移動とし、分速 60m と設定します。
 - ・自宅から最寄りのバス停留所までの徒歩による移動は、10 分程度を目安とします。
 - ・最寄りのバス停留所での待ち時間は考慮しません。
 - ・バスの乗車時間は、平日 7 時台の平均運行時間^{*2}により設定します。
 - ・駅前バス停留所から駅改札口までは、徒歩 1 分と設定します。
 - ⑤将来にわたって住宅地にならない地域は除きます。(大規模な公園緑地、ゴルフ場など)
- ※1：迂回率は移動距離と直線距離の比率であり、最も迂回した場合を想定し、設定。
 ※2：バス IC データより設定。(時間 0 分、速度 2km/h 未満または 50km/h 以上の運行を除く) データがない区間については、事業者ヒアリング結果より設定。

■現在の最寄り駅まで15分圏の状況

現在、バス・徒歩によって最寄り駅まで15分で行ける圏域の人口割合は、約7割となっています。バス・徒歩に自転車を加えると、8割を超えます。15分圏域から外れている地域としては、村岡地区、湘南大庭地区の一部、遠藤、御所見地区などがあります。



人口：H22国勢調査の町字別夜間人口×町字別圏域種類別面積比の合計
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

4-2 藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分の交通体系

藤沢駅周辺は、商業・業務・行政・文化・医療などの様々な都市機能が集積する藤沢市の中心市街地であり、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざしています。

この藤沢駅周辺に集積する様々な都市機能を、高齢者や子育て世代を含めた市民全体が享受することができる都市をめざし、徒歩、バス、鉄道で藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分以内に行ける交通体系を目標とします。

そのため、「最寄り駅まで 15 分圏域」の拡大とあわせて、鉄道駅周辺の交通結節機能の強化などを進め、「藤沢駅周辺まで 30 分圏」の人口割合を高めるとともに公共交通のサービス水準の向上をめざします。

<藤沢駅まで 30 分圏域の考え方>

朝夕の通勤・通学時間帯以外のオフピーク時でも、藤沢駅周辺まで、行きやすい交通環境づくりを進めることで、市民の社会活動への参画や働く機会の創出など、活力の向上につながっていくものと考えています。

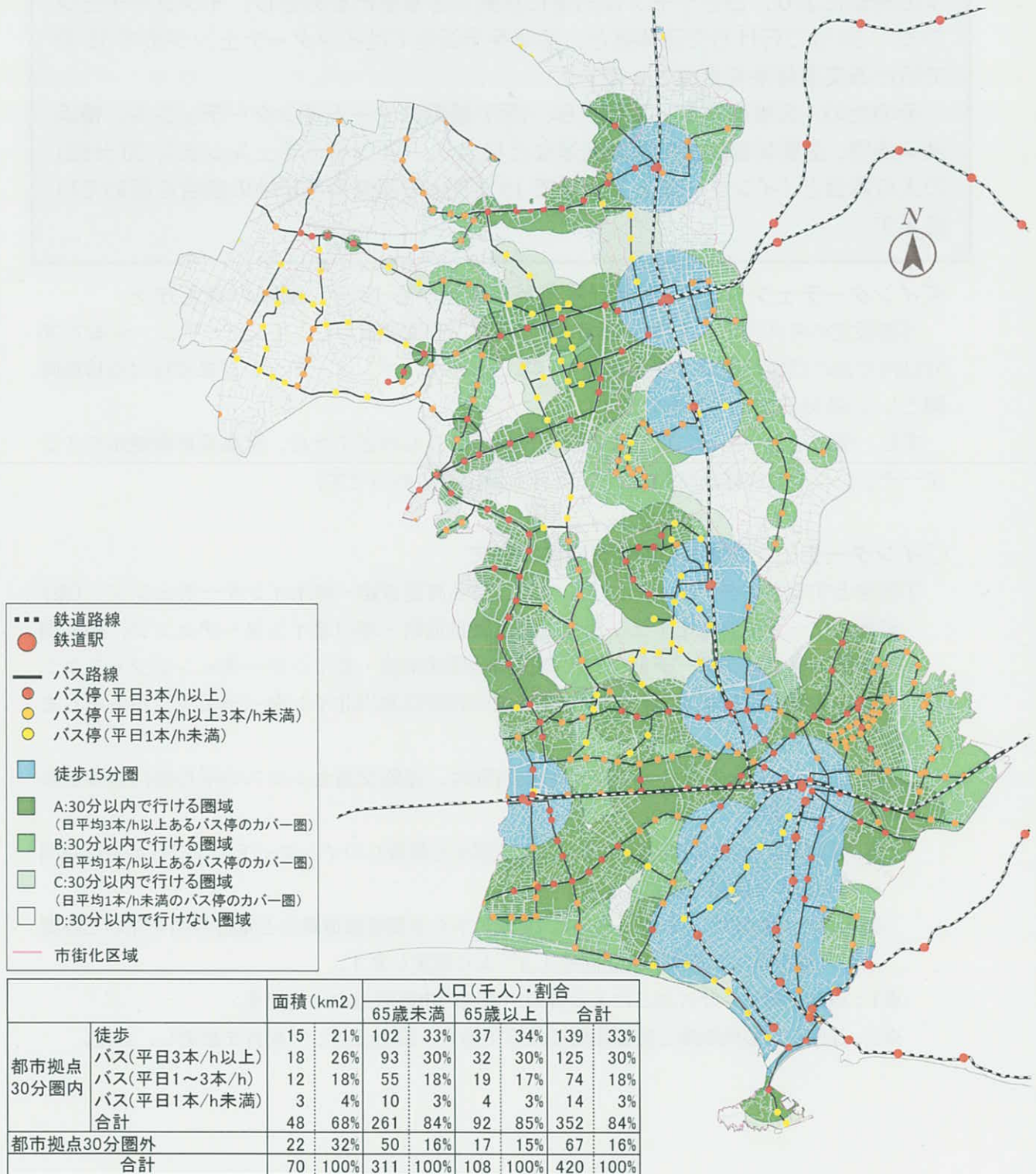
このような考え方のもと、オフピーク時でも、藤沢駅周辺まで 30 分以内に行ける交通体系を目標として設定するものです。あわせて、現状で 30 分以内に藤沢駅周辺まで行ける地域でも、公共交通サービス水準の違いを解消するための交通施策を展開していきます。

○藤沢駅まで 30 分圏域について

- ① 藤沢駅までの交通手段は、「鉄道」、「バス」、「徒歩」とします。
- ② 藤沢駅まで「徒歩」による移動は、15 分を上限とし、藤沢駅から半径 643m の地域とします。（分速 60m、迂回率 1.4）
- ③ 「バス」による藤沢駅まで 30 分圏域は、バスを利用することで 30 分以内に藤沢駅まで到達できる地域とします。バスによる所要時間の推定方法は、以下のとおりです。
 - ・ 日平均 1 時間あたりのバス運行本数に応じてバス停のカバー圏域を設定します。
 - ・ 自宅からバス停留所までは、徒歩による移動とし、分速 60m と設定します。
 - ・ 自宅からバス停留所までの徒歩による移動は、10 分程度を目安とします。
 - ・ バス停留所での待ち時間は考慮しません。
 - ・ バスの乗車時間は、平日オフピーク時の平均運行時間により設定します。
 - ・ 藤沢駅前バス停留所から藤沢駅改札口までは、徒歩 1 分と設定します。
- ④ 「鉄道」による藤沢駅まで 30 分圏域は、鉄道を利用することで 30 分以内に藤沢駅まで到達できる地域とします。鉄道による所要時間の推定方法は、次のとおりです。
 - ・ 自宅から最寄り駅までの所要時間の推定方法は、『最寄り駅まで 15 分圏』と同様とします。ただし、自宅から最寄り駅までバスを利用する場合は、「バス」による藤沢駅まで 30 分圏域における所要時間の推定方法と同様とします。
 - ・ 最寄り駅での待ち時間は、 $60 \text{分} \div \text{平日オフピーク時 1 時間あたりの運行本数（鉄道時刻表より設定）} \div 2$ とします。
 - ・ 鉄道の乗車時間は、各駅停車における運行時間と設定します。

■藤沢駅まで30分圏の状況（現状）

現状での藤沢駅まで30分圏の人口割合は、約8割となっており、湘南大庭地区の一部、遠藤、御所見地区が30分圏域から外れています。



人口：H22国勢調査の町字別夜間人口×町字別圏域種類別面積比の合計
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

4-3 インターチェンジまで 30 分（産業系市街地から 15 分）の交通体系

東京都心、横浜市など首都圏の主要都市や、全国との広域的な交通ネットワークの構築により、ひとやモノが円滑に移動できる都市をめざし、インターチェンジまで 30 分で行ける交通体系と、産業系市街地ではインターチェンジまで 15 分で行ける交通体系を目標とします。

そのため、広域連携を図りながら、（仮）綾瀬スマートインターチェンジ、横浜湘南道路、主要幹線道路の整備促進などにより、「インターチェンジまで 30 分圏」の人口割合と「インターチェンジまで 15 分圏」の産業系市街地の割合を高めていきます。

<インターチェンジまで 30 分（産業系市街地から 15 分）圏域の考え方>

目標設定の考え方としては、交通に関する市民意識調査から、インターチェンジまで 30 分以内であれば満足度が 8 割を超えていることから、インターチェンジまで行ける移動時間として 30 分を設定するものです。

また、都市活力の向上に寄与する交通環境づくりもめざすため、産業系市街地からインターチェンジまでの移動時間として 15 分を設定するものです。

○インターチェンジまで 30 分圏域について

①対象とするインターチェンジとしては、東名高速道路・厚木インターチェンジ・（仮）綾瀬スマートインターチェンジ、さがみ縦貫道路・寒川北インターチェンジ、横浜湘南道路・藤沢インターチェンジ、高速横浜環状南線・栄インターチェンジジャンクションの 5 箇所とします。現在の 30 分圏域の状況は寒川北インターチェンジからとします。

②最寄りのインターチェンジまでの移動時間は、道路交通センサスの平均旅行速度を参考に算定します。

・移動時間は、主要幹線道路などの各交差点から最寄りのインターチェンジへの走行時間 + 細街路走行時間と設定します。

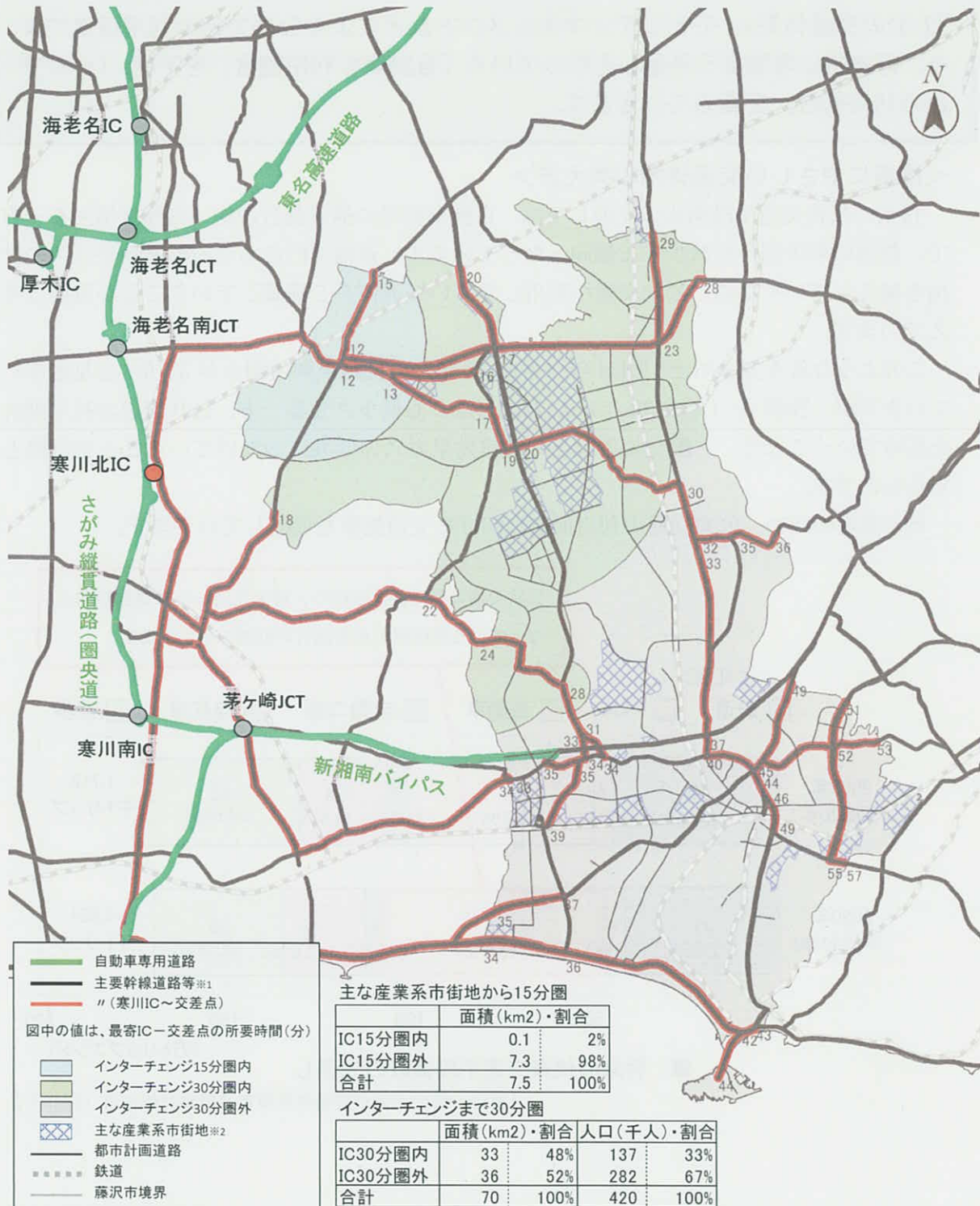
・細街路走行時間は、30 分（または 15 分）から主要幹線道路など走行時間を除いた時間とし、細街路走行速度^{※1}、迂回率 1.4^{※2}より設定します。

※1：道路交通センサスなどによる神奈川県内の市町村道の平均速度。

※2：迂回率は移動距離と直線距離の比率であり、最も迂回した場合を想定し、設定。

■現在のインターチェンジまで30分圏（産業系市街地から15分圏）の状況

現状のインターチェンジのサービス圏域は、主に藤沢市北部をカバーしており、30分圏の人口割合は33%、15分圏内の産業系市街地割合は、2%となっています。



※1 H22道路交通センサ観測区間
※2 準工業地域、工業地域、工業専用地域

4-4 環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざし、環境にやさしい交通体系を目標とします。

そのため、「最寄り駅まで15分の交通体系」、「藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系」、モビリティマネジメントなどによる公共交通の利用促進により、将来的に増加する見通しとなっている「自動車の利用割合」を下げ、「公共交通の利用割合」を高めていきます。

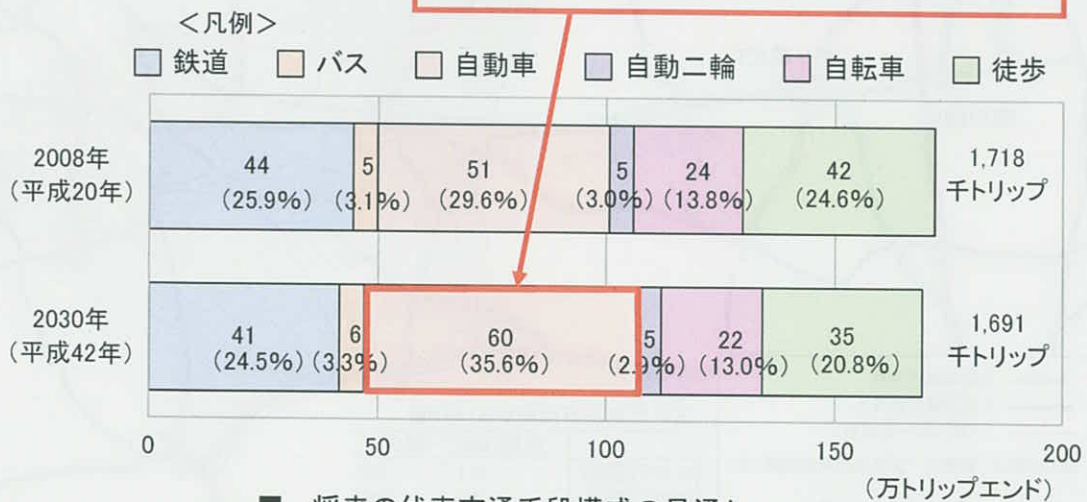
<環境にやさしい交通体系の考え方>

将来の代表交通手段構成の見通しでは、自動車利用の構成割合が約6%程度増える一方で、鉄道の利用割合が減少する傾向となっています。運輸部門における温室効果ガスの排出を減らしていくため、公共交通が利用しやすい交通体系を構築していくことが重要と考えています。

このような考え方のもと、2030年（平成42年）の自動車利用割合が35.6%と見込まれていますが、2008年（平成20年）の29.6%よりも低下させる一方、公共交通の利用割合を高めていくことで、二酸化炭素などの温室効果ガスの低減につなげていくことを目標とするものです。

その実現のため、公共交通の利用促進に向けた交通施策を展開していきます。

公共交通の利用促進を図り、将来見通しでは増加傾向となっている自動車の利用割合の低減をめざします。



■ 将来の代表交通手段構成の見通し

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

4-5 ひとにやさしく・災害に強い交通体系

だれもが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できる都市をめざし、ひとにやさしく・災害に強い交通体系を目標とします。

そのため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針（バリアフリー法）」を踏まえ、鉄道施設のユニバーサルデザイン化、ノンステップバスの導入などを進めていくとともに、災害避難路として有効な都市計画道路などの道路ネットワークの形成を進めていきます。

＜ひとにやさしく・災害に強い交通体系の考え方＞

○ひとにやさしい交通体系について

ひとにやさしい交通体系としては、だれもが歩きやすい環境づくりとともに、鉄道、バスなどの交通施設や車両のユニバーサルデザイン化を進めていくことが重要と考えています。

このような考え方のもと、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針（バリアフリー法）」では、「1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化を2020年（平成32年）までに100%にすること」、「ノンステップバスの導入率を2020年（平成32年）までに70%以上にすること」などを目標として設定していることから、これらの2つをひとにやさしい交通体系の目標として設定するものです。

○災害に強い交通体系について

災害に強い交通体系としては、災害時にも安全・安心・円滑に移動できる交通環境づくりを進めていくことが重要と考えています。

このような考え方のもと、災害時にも移動しやすい交通体系をめざし、「緊急輸送道路（避難路）に架かる橋梁の耐震補強整備率」、「都市計画道路の整備率」を、災害に強い交通体系の目標として設定するものです。

本市域内道路整備計画（平成27年度から平成31年度）

本市域内道路整備計画（平成27年度から平成31年度）は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。

本計画は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。

本計画は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。

本計画は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。

本計画は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。

本計画は、本市域内の道路の整備を目的として、平成27年度から平成31年度までの5年間の計画期間を設定し、その間に実施するべき道路整備事業の概要を明らかにするとともに、その実施に要する経費の概算を算出している。



第4章

基本方針と交通施策

第4章 基本方針と交通施策

1 将来の交通像に対応した基本方針

藤沢市がめざす将来の交通像を実現するため、4本の基本方針を設定し、交通まちづくりを進めていきます。

○ 基本方針1 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり

- 人口、地形、交通サービス状況、施設立地など地域特性を踏まえ、既存の交通サービスの確保・充実を図りながら、それぞれの地域特性に応じた移動しやすい交通体系の構築を進めます。
- 15分以内で最寄り駅まで、30分以内で藤沢駅周辺（中心市街地）まで移動できる交通体系の実現をめざし、地域、交通事業者、関係機関、行政などが協力・連携を図りながら、地域交通の充実に向け交通施策を進めます。

○ 基本方針2 都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり

- 都市拠点における回遊性及びアクセス性の向上や、拠点間や周辺都市との交流を促進する広域交通網を整備し、ひと・モノが都市拠点や周辺都市まで快適、円滑に移動できる交通体系の構築により、持続的な活力の創造を進めます。
- インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）で移動できる交通体系の実現をめざし、交通施策を進めます。

○ 基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり

- 拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、公共交通・自転車の利便性向上や、自動車利用から環境負荷の小さな交通への転換を促すための意識啓発などにより、環境にやさしい交通体系の構築を進めます。
- 渋滞箇所の解消、都市計画道路の整備などによる道路交通の円滑化を図り、ひとが円滑に移動できる地球環境負荷の小さな交通体系の構築を進めます。

○ 基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり

- だれもが歩きやすく、安全で、快適に、健康でいきいきと暮らせる環境づくりをめざし、道路や、鉄道駅周辺施設のユニバーサルデザイン化を進めます。
- 災害に強いまちづくりをめざし、避難路として有効な道路ネットワークの形成を図るため、都市計画道路などの整備を進め、災害に強い交通体系の構築を進めます。
- 既存の交通施設の耐震化など災害に強い交通環境づくりを進めます。

2 基本方針を実現するための交通施策

2-1 基本方針1 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり

- 人口、地形、交通サービス状況、施設立地など地域特性を踏まえ、既存の交通サービスの確保・充実を図りながら、それぞれの地域特性に応じた移動しやすい交通体系の構築を進めます。
- 15分以内で最寄り駅まで、30分以内で藤沢駅周辺（中心市街地）まで移動できる交通体系の実現をめざし、地域、交通事業者、関係機関、行政などが協力・連携を図りながら、地域交通の充実に向け交通施策を進めます。

(1) 最寄り駅まで15分の交通体系づくり

バスや徒歩で最寄り駅まで15分以内で行ける交通圏域は、現在、既存鉄道網を中心に広がっており、人口割合で約7割となっています。最寄り駅まで15分圏域から外れている地域を見ると、南部地域では辻堂地区、片瀬地区、村岡地区などの一部があります。北部地域では、湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区などの一部があります。

今後とも、通勤・通学時のピーク時において、地域特性に応じた移動しやすい交通体系を構築していくため、最寄り駅まで15分圏域の拡大とともに、15分圏域の維持・確保に向けた交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

① 鉄道網の整備・充実による15分圏域の拡大

- ・ いずみ野線の延伸や（仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実
- ・ 鉄道網の整備・充実にあわせたバス路線の再編

② 主要なバス路線の充実

- ・ 辻堂駅～湘南ライフタウン～湘南台駅間など主要なバス路線の充実
- ・ 公共交通優先システム（PTPS）の導入促進
- ・ バス優先レーン、専用レーンなどの導入促進

③ 鉄道駅までの交通手段の充実

- ・ 既存バス路線の確保・再編と、地域提案型バス路線の新設
- ・ 土地区画整理事業など面的開発にあわせたバス路線の再編・新設
- ・ 乗合タクシー（ワゴン）やデマンド交通などの導入支援
- ・ 利用者の多いバス停環境の整備・改善
- ・ バス乗降方法の改善促進

④ 幹線道路などの整備による15分圏域の拡大

- ・ 最寄り駅まで15分圏域の拡大につながる幹線道路などの整備
- ・ ボトルネックとなる渋滞交差点の改善
- ・ バス路線の走行環境整備・改善

(2) 藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり

現在、藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分圏の人口割合が約8割となっています。今後とも、藤沢駅周辺に集積する様々な都市機能を市民全体で享受できる都市をめざし、朝夕の通勤・通学時間以外のオフピーク時でも、30分以内で藤沢駅周辺に行ける交通体系に向けた交通施策を展開します。

また、現在、30分圏域にあっても、バス交通については、その運行本数が様々であり、サービス水準に違いが生じています。このようなバス交通のサービス水準の違いを解消していくことも必要と考えています。このため、人口の集積状況などを踏まえながら、サービス水準の向上に向けた交通施策を、最寄り駅まで15分の交通体系づくりとあわせて進めます。

<展開する交通施策>

①30分圏域の拡大

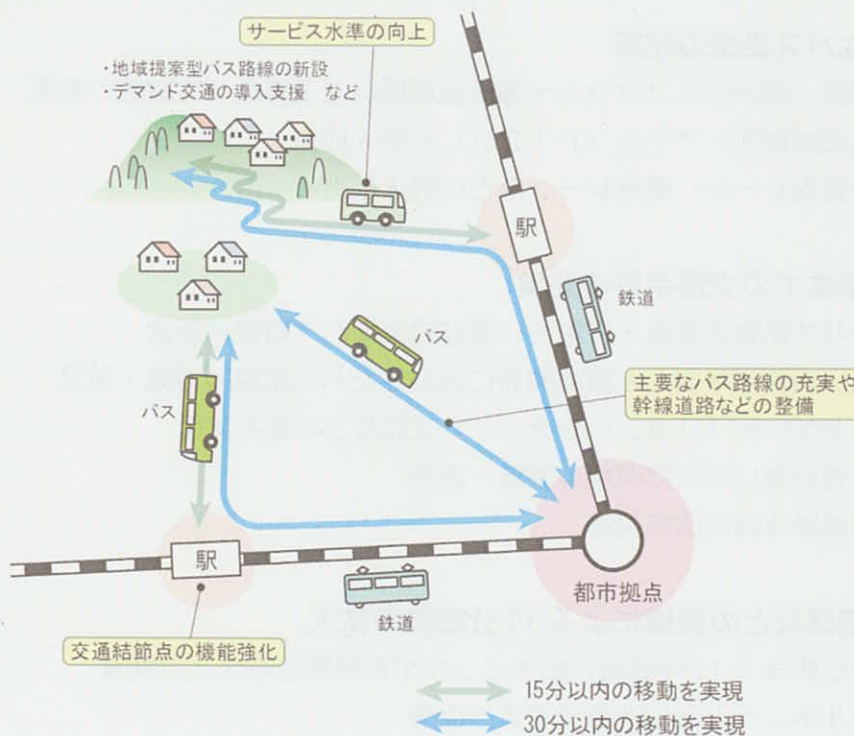
- ・最寄り駅まで15分の交通体系づくりの推進

②30分圏の拡大に向けた交通結節点の機能強化

- ・乗り継ぎしやすい交通結節点の環境整備
- ・ICカードなどによる乗り継ぎ利便性の向上
- ・鉄道・バスのシームレス化(運行の接続性・情報など)の促進

③30分圏域のサービス水準の向上

- 1日1時間当たり平均1本未満のバス路線のカバー圏域
 - ・人口が多い地域 → 既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設による充実
 - ・人口が少ない地域 → 乗合タクシー(ワゴン)やデマンド交通などの導入支援
- 1日1時間当たり平均3本以上・平均1本以上のバス路線のカバー圏域
 - ・既設バス路線の確保・充実



■ 最寄り駅や藤沢駅周辺(中心市街地)までの交通体系づくりのイメージ

(3) 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

南部地域や小田急江ノ島線の沿線地域の一部、西北部地域などには、既存のバス停まで遠いことや、高低差があることでバスが利用しにくい地域があります。高齢化が進行する中、最寄りの鉄道駅やバス停まで移動が困難な方が増えつつあり、高齢者などの移動支援に向けた取組みが地域主体で進められているところも見られます。

地域の身近な足となる地域交通を充実していくため、既存バス路線の維持・確保・再編とともに、地域特性やニーズにあった地域交通サービスの向上に向けた交通施策を展開します。

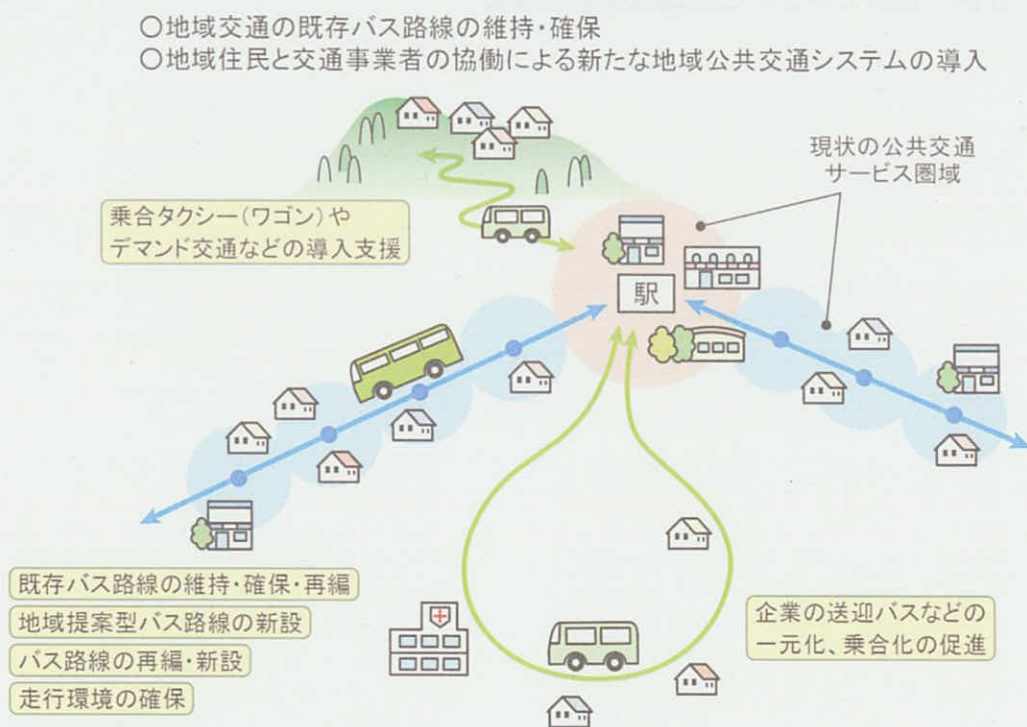
<展開する交通施策>

①地域交通の既存バス路線の維持・確保

- ・ 既存バス路線の維持・確保・再編と地域提案型バス路線の新設
- ・ 近隣都市との広域連携によるバス路線の再編・新設などの検討
- ・ 走行環境の確保（路面補修、バス停の改善、看板撤去など）
- ・ 企業の送迎バスなどの一元化、乗合化の促進

②地域住民と交通事業者の協働による新たな地域公共交通システムの導入

- ・ 乗合タクシー（ワゴン）やデマンド交通などの導入支援



■ 地域特性に応じた地域交通サービス充実のイメージ

(4) 地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携

少子高齢化、人口減少の進展や、都市活力の低下など社会情勢が大きく変わる中、今後とも、地域の多様な人々の移動を支える地域交通を維持・確保し、充実していくことが重要となっています。

そのため、地域、交通事業者、関係機関、行政などが協力・連携を図りつつ、地域交通の充実に向け様々な交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

①地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携体制づくり

- ・地域公共交通会議の運営・充実
- ・自転車などの交通施策の実施に向けた連携体制づくりの検討

②地域と交通事業者の協働による地域交通導入への支援

- ・地域主体による新たな地域公共交通システムの導入制度の検討
- ・地域提案型バス導入に向けた支援
- ・既存路線バスの維持・確保・再編に向けた支援

③交通施策を推進するための庁内体制づくり

- ・関係機関などとの連携体制の強化
- ・庁内、市民センターとの連携体制の強化

2-2 基本方針2 都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり

- 都市拠点における回遊性及びアクセス性の向上や、拠点間や周辺都市との交流を促進する広域交通網を整備し、ひと・モノが都市拠点や周辺都市まで快適、円滑に移動できる交通体系の構築により、持続的な活力の創造を進めます。
- インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）で移動できる交通体系の実現をめざし、交通施策を進めます。

(1) インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）の交通体系づくり

現在、藤沢市周辺では、首都圏、全国の他都市と連絡する、首都圏中央連絡自動車道（さがみ縦貫道路・横浜湘南道路・高速横浜環状南線）や東名高速道路・（仮）綾瀬スマートインターチェンジの設置など自動車専用道路の整備が進められています。

ひとやモノが円滑に移動でき、持続的な都市活力を創造していくために、インターチェンジまで30分の交通体系づくりに向けた交通施策を展開していきます。また、産業の活性化を図っていくため、産業系市街地では、インターチェンジまで15分の交通体系づくりに向けた交通施策を展開していきます。

＜展開する交通施策＞

①広域的な自動車専用道路の整備促進

- ・さがみ縦貫道路・横浜湘南道路・高速横浜環状南線（首都圏中央連絡自動車道）
- ・新湘南バイパス
- ・東名高速道路（（仮）綾瀬スマートインターチェンジ）

②主要幹線道路（国道・県道など）の整備促進

- ・国道1号、国道467号、横浜藤沢線・県道312号（田谷藤沢）、
県道43号（藤沢厚木）、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、（仮）湘南台寒川線、
他都市計画道路など

③幹線道路などの整備

- ・鶴沼奥田線、藤沢石川線、善行長後線、石川下土棚線、高倉下長後線、
（仮）遠藤葛原線、他都市計画道路など

(2) 広域的な公共交通ネットワークの強化

都市間の交流・連携を支え、首都圏、全国の他都市や藤沢駅周辺（中心市街地）などの都市拠点まで快適に移動できる活力ある移動環境を構築していくため、広域的な鉄道ネットワークの強化や、新たな広域連携軸（公共交通）の形成などに向けた交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①広域的な鉄道ネットワークの強化

- ・ 東海道新幹線倉見新駅の設置促進
- ・ リニア中央新幹線の整備促進
- ・ 神奈川東部方面線による相鉄・JR線及び相鉄・東急線の相互直通運転の促進

②広域連携軸（公共交通）の整備

- ・ いずみ野線の湘南台以西への延伸促進
- ・ (仮) 新南北軸線への新たな交通システムの整備推進

③交通拠点（都市拠点）の整備

- ・ 藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業の推進
- ・ JR東海道本線への(仮)村岡新駅の設置推進
- ・ いずみ野線延伸にあわせた健康と文化の森の整備推進

④鉄道の輸送力増強の促進

- ・ JR東海道本線、小田急江ノ島線など輸送力増強の促進
- ・ 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じた要望活動の推進

(3) 都市拠点における交通機能の強化

藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内で移動できる交通体系づくりとあわせて、都市拠点の機能強化を図り、拠点としての魅力を高めつつ、安全・快適に移動できるような移動環境を構築していくため、都市拠点における回遊ネットワークの形成、アクセス性の向上など交通機能の強化に向けた交通施策を展開していきます。

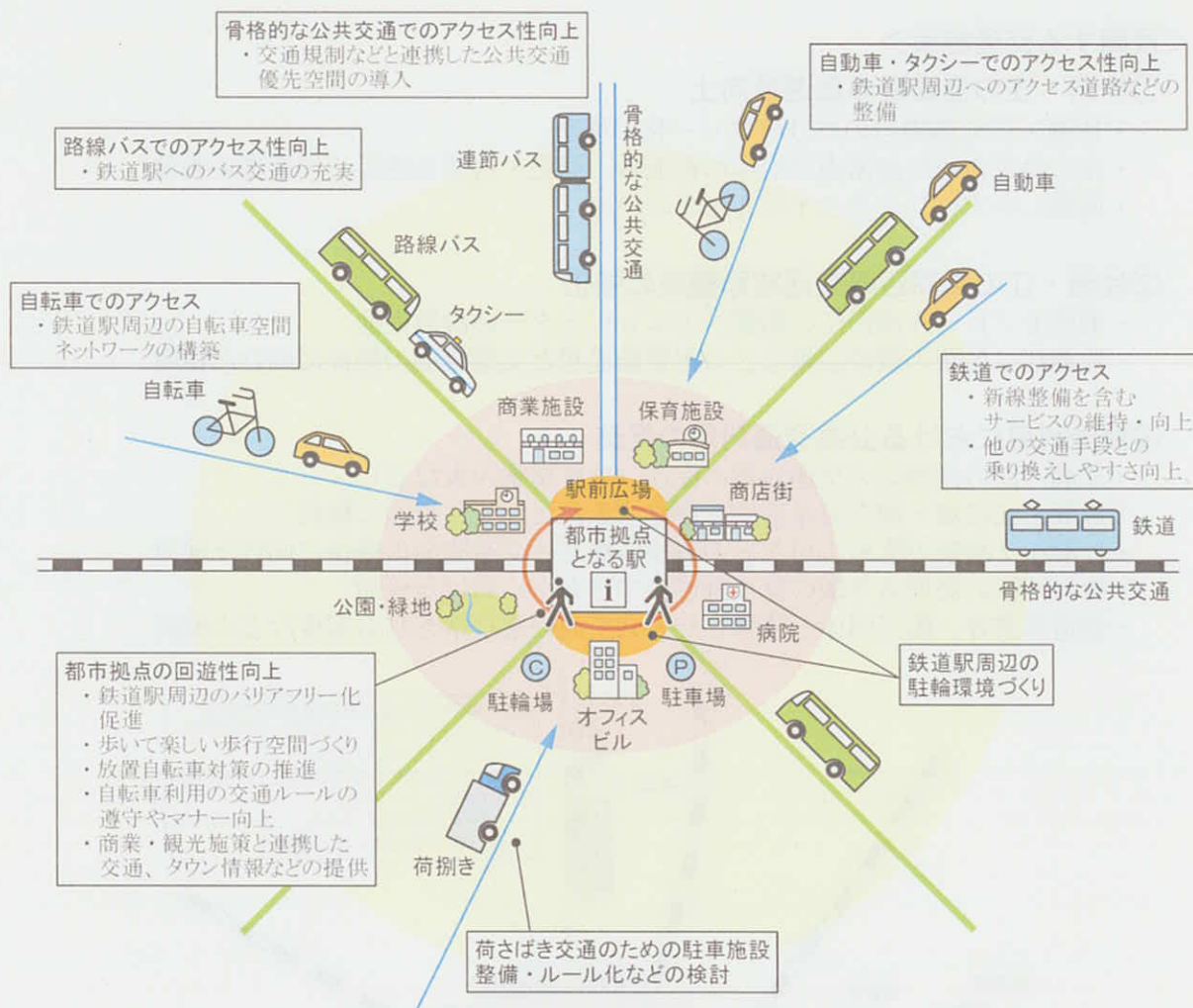
<展開する交通施策>

①都市拠点の回遊性向上

- ・ 鉄道駅周辺のバリアフリー化推進
- ・ 歩いて楽しい歩行空間づくり
- ・ 放置自転車対策の推進
- ・ 自転車利用の交通ルールの遵守やマナー向上
- ・ 商業・観光施策と連携した交通、タウン情報などの提供

②都市拠点へのアクセス性向上

- ・ 鉄道駅周辺へのアクセス道路などの整備
- ・ 鉄道駅へのバス交通の充実
- ・ 交通規制などと連携した公共交通優先空間の導入
- ・ 交通需要マネジメントの推進
- ・ 荷さばき交通のための駐車施設整備・ルール化などの検討
- ・ 鉄道駅周辺の自転車空間ネットワークの構築
- ・ 鉄道駅周辺の駐輪環境づくり



■ 都市拠点における交通機能の強化のイメージ

(4) 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

片瀬・江の島は、首都圏の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、多くの観光客が訪れ、都市のにぎわいと活力の向上をもたらす観光・交流機能を有する都市拠点として位置付けています。近年、訪れる観光客数も、全体的に増加傾向となっております。今後とも、このにぎわいと活力を維持、創出していくことが重要です。

そのため、片瀬・江の島周辺の回遊性・アクセス性の向上などの交通施策を、「湘南江の島魅力アップ・プラン」と連携を図りながら展開していきます。

<展開する交通施策>

①片瀬・江の島周辺の回遊性向上

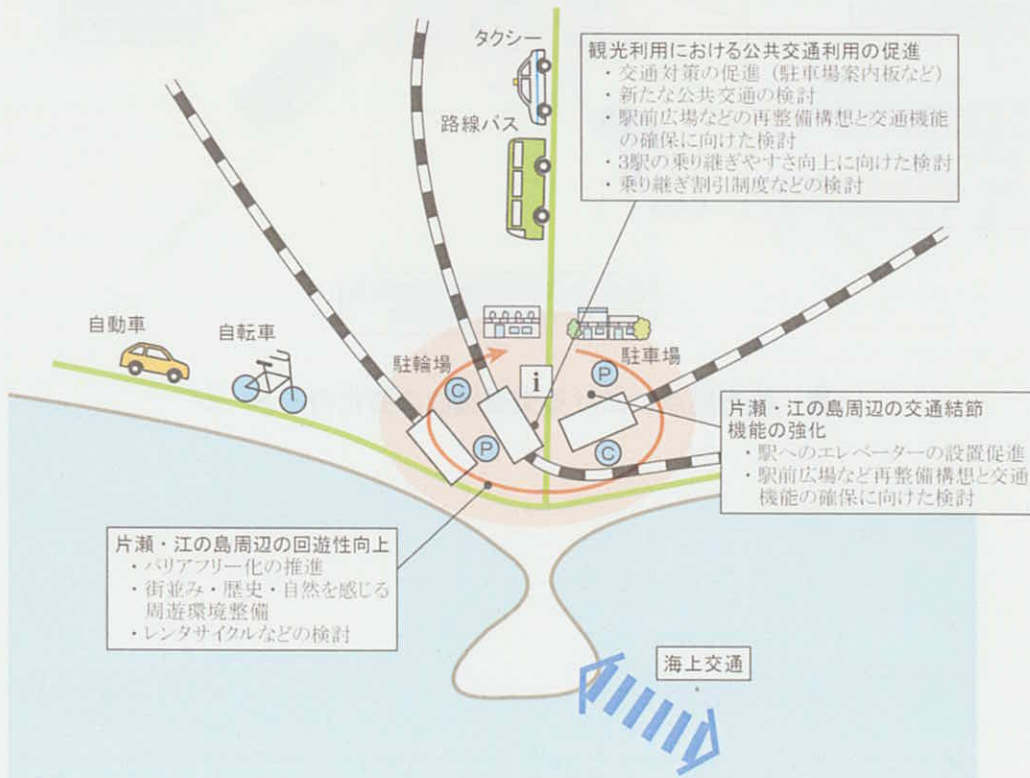
- ・片瀬・江の島周辺のバリアフリー化の推進
- ・江の島を含めた湘南海岸沿岸の街並み・歴史・自然を感じる周遊環境整備
- ・周遊しやすいレンタサイクルなどの検討

②片瀬・江の島周辺の交通結節機能の強化

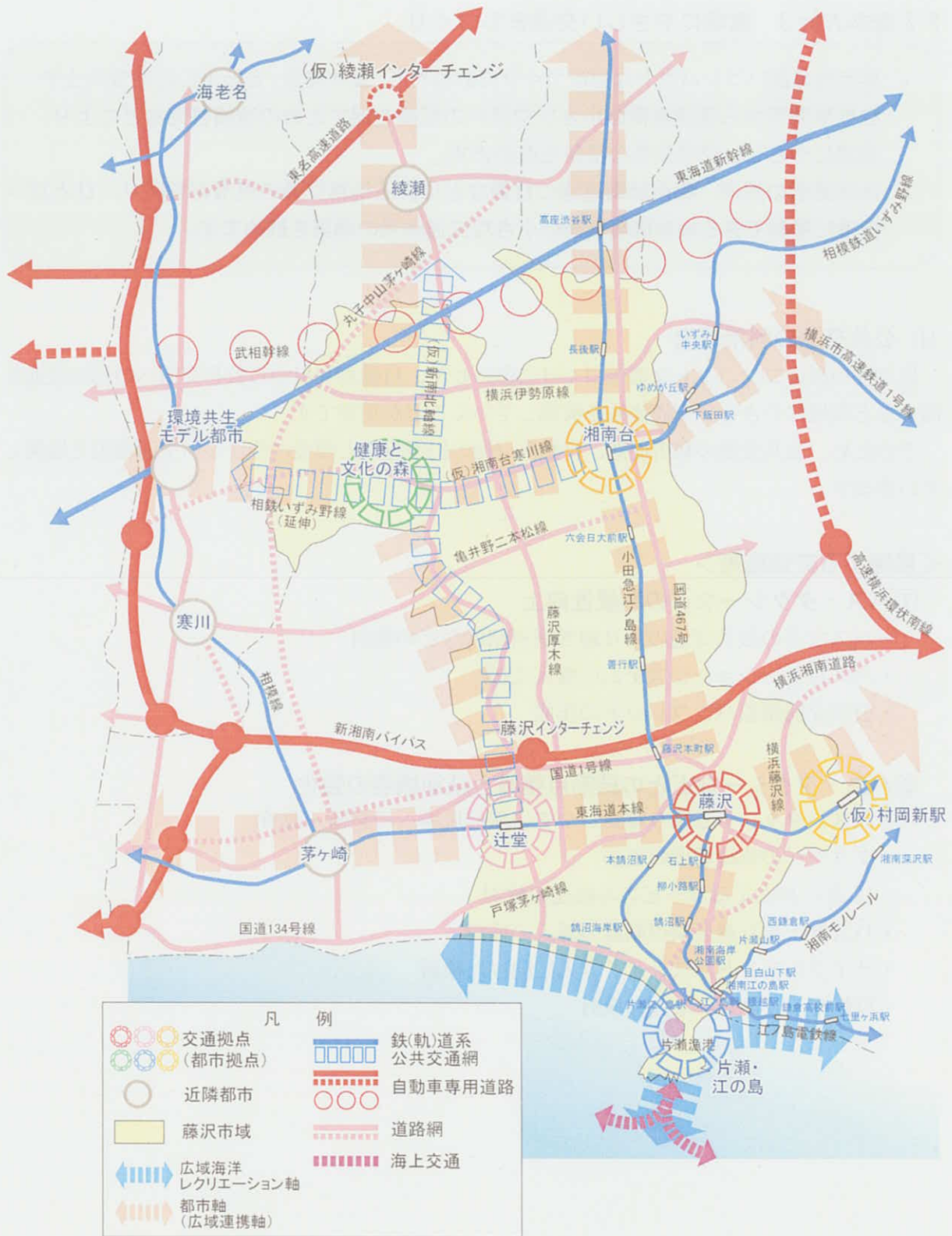
- ・湘南モノレール湘南江の島駅へのエレベーターの設置促進
- ・片瀬江ノ島駅の駅前広場などの再整備構想と交通機能の確保に向けた検討

③観光利用における公共交通利用の促進

- ・片瀬・江の島周辺の交通対策の促進（駐車場案内板など）
- ・片瀬・江の島・湘南海岸沿岸を連絡する新たな公共交通の検討
- ・片瀬江ノ島駅の駅前広場などの再整備構想と交通機能の確保に向けた検討
- ・片瀬・江の島周辺3駅の乗り継ぎやすさ向上に向けた検討
- ・鉄道事業者、観光団体と連携した公共交通の乗り継ぎ割引制度などの検討



■ 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化のイメージ



■ 活力を生み出す都市・ネットワークづくり方針図

2-3 基本方針 3 環境にやさしい交通まちづくり

- 拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、公共交通・自転車の利便性向上や、自動車利用から環境負荷の小さな交通への転換を促すための意識啓発などにより、環境にやさしい交通体系の構築を進めます。
- 渋滞箇所の解消、都市計画道路の整備などによる道路交通の円滑化を図り、ひとが円滑に移動できる地球環境負荷の小さな交通体系の構築を進めます。

(1) 公共交通の利用促進

拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、自動車利用から公共交通への利用促進を図るなど環境にやさしい交通体系を構築していくことが重要です。

そのため、公共交通の利用促進、自動車交通の円滑化など環境にやさしい交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①バス・タクシーなどの利便性向上

- ・バスなどの公共交通の乗り継ぎ割引制度などの検討
- ・バスロケーションシステムの導入支援
- ・公共交通路線パンフレットの作成

②バス・タクシーなどとの結節点整備と結節機能の強化

- ・バス、タクシーと乗り継ぎしやすい駅前広場への整備・改善
- ・タクシーの待機場所の工夫
- ・ICカードによるサービスの拡充の検討
- ・バスなど乗り継ぎ割引制度の導入の検討
- ・サイクルアンドバスライド導入に向けた検討
- ・自転車ラックバスなどの検討

(2) 自動車交通の円滑化

円滑な道路交通体系を構築するため、未整備の都市計画道路の整備などによる自動車の走行空間づくりや、駐車環境の整備を促進するとともに、公共交通などへの利用転換を促す意識啓発などの交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①自動車の走行空間整備

- ・都市計画道路網などの整備、見直し
- ・計画的整備に向けた道路整備プログラムの策定
- ・狭隘（きょうあい）道路など生活道路の整備・改善

②自動車などの駐車環境整備

- ・自動二輪車を含めた駐車場の整備促進
- ・荷さばき交通のための駐車施設整備・ルール化などの検討
- ・フリンジ駐車場の整備促進に向けた検討

③自動車利用の抑制

- ・マイカーを利用しない啓発活動や環境づくりなどの推進
- ・朝のピーク時などの交通規制などと連携した駅前広場などへの流入規制

(3) 自転車の利用促進

自転車利用に関する市民意識から、身近な移動手段で、地球環境負荷の小さい自転車の利用環境を向上していくことが求められています。そのため、「ふじさわサイクルプラン」を策定し、中短期で取り組むべき自転車施策を明らかにしながら、総合的に進めていきます

<展開する交通施策>

①自転車施策の総合的な展開

- ・自転車走行空間の整備
- ・自転車の駐輪環境整備
- ・自転車の利用促進
- ・自転車利用のルールの遵守、マナーの向上

(4) 環境にやさしい交通環境づくり

交通体系としても、二酸化炭素などの温室効果ガスを削減していくことが求められています。環境にやさしい交通環境づくりに向けた交通施策として、環境にやさしい交通行動の意識啓発となる、環境負荷の小さい自転車や公共交通などの利用転換を促すモビリティ・マネジメントの推進、環境負荷の少ない自動車の普及促進、既存交通施設の有効活用などを進めていくことが重要となっています。

<展開する交通施策>

①モビリティ・マネジメントの推進

- ・市民、学校、企業を対象としたモビリティ・マネジメントの推進
- ・商業施設と連携したポイント制度など公共交通利用促進策の検討

②環境負荷の小さい自動車の普及促進

- ・電気自動車などの普及促進
- ・超小型モビリティなど環境にやさしい交通システム導入の検討

③既存の交通施設の有効活用

- ・既存道路空間の再配分による公共交通や自転車走行空間などの整備

- モビリティ・マネジメントの推進
- 環境負荷の小さい自動車の普及促進
- 既存の交通施設の有効活用

既存道路空間の再配分による
自転車走行空間などの整備



市民、学校、企業を対象とした
モビリティ・マネジメントの推進



公共交通利用促進策の検討

■ 環境にやさしい交通環境づくりのイメージ

2-4 基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり

- だれもが歩きやすく、安全で、快適に、健康でいきいきと暮らせる環境づくりをめざし、道路や、鉄道駅周辺施設のユニバーサルデザイン化を進めます。
- 災害に強いまちづくりをめざし、避難路として有効な道路ネットワークの形成を図るため、都市計画道路などの整備を進め、災害に強い交通体系の構築を進めます。
- 既存の交通施設の耐震化など災害に強い交通環境づくりを進めます。

(1) 安全で快適な移動空間づくり

今後も高齢化が進むことから、病院や福祉施設周辺の道路、鉄道駅施設、公共公益施設などにおけるユニバーサルデザイン化、交通安全対策を進めることが重要となります。

そのため、安心・安全・快適に移動できる空間づくりに向けた交通施策を展開します。

＜展開する交通施策＞

①ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー化重点地域の位置付け（鉄道駅、病院、福祉施設の周辺など）
- ・バス・タクシーなどの結節点のバリアフリー化
- ・歩道の拡幅や段差、傾斜の解消などの歩行環境の整備・改善
- ・ノンステップバス、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーなどの導入支援
- ・案内施設、パンフレットの充実

②交通安全対策の推進

- ・交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入制限
- ・交通事故多発地域などの情報提供（ヒヤリハットマップの作成など）
- ・交通ルールや交通マナーの啓発
- ・交通管理者と連携した地域の安全確保に関するモニタリング体制の構築

(2) 健康増進につながる移動環境づくり

公共交通や徒歩などによる移動の安全性が確保された、移動しやすい環境づくりにより、市民の外出機会が増えるなど、健康増進につながる移動環境づくりに向けた交通施策を展開します。

＜展開する交通施策＞

①移動環境の整備

- ・だれもが安全・安心して歩きやすい環境づくりの推進
- ・だれもが公共交通を利用して移動しやすい環境づくりの推進

(3) 災害に強い交通まちづくり

災害時の安全性確保の観点から、狭隘（きょうあい）道路の改善などとともに、災害避難路として有効な都市計画道路などの道路ネットワークの形成に向けた交通施策を展開します。

また、主要な鉄道駅を中心に、鉄道事業者、商業者などの関係機関と協議・連携を図りながら、帰宅困難者対策協議会を設置し、災害時対策の検討を進めます。

<展開する交通施策>

①交通基盤の整備

- ・狭隘（きょうあい）道路の改善
- ・災害避難路となる都市計画道路などの整備
- ・避難経路に関する情報提供
- ・交通施設の耐震化の促進
- ・主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討

- 安全で快適な移動空間づくり
- 健康増進につながる移動環境づくり
- 災害に強い交通まちづくり

ユニバーサルデザイン化の推進



交通安全対策の推進
移動環境の整備



交通基盤の整備



■ ひとにやさしく・災害に強い交通環境づくりのイメージ

(4) 既存交通施設の適正な維持管理の推進

既存交通施設の安全性を求める声が強くなっています。人口減少、産業活力の影響から、財政状況も厳しさを増す中であっても、既存交通施設の適正な維持管理を行っていくことは重要となっています。そのため、適正な維持管理に向けた交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①既存交通施設の適正な維持管理の推進

- ・交通施設の安全点検の強化・充実
- ・アセットマネジメントによる交通施設の維持・更新に関する計画的な管理

Five vertical bars of varying shades of green are positioned on the left side of the page. The bars are of equal height and width, with the colors ranging from a light, pale green to a slightly darker, muted green.

第5章

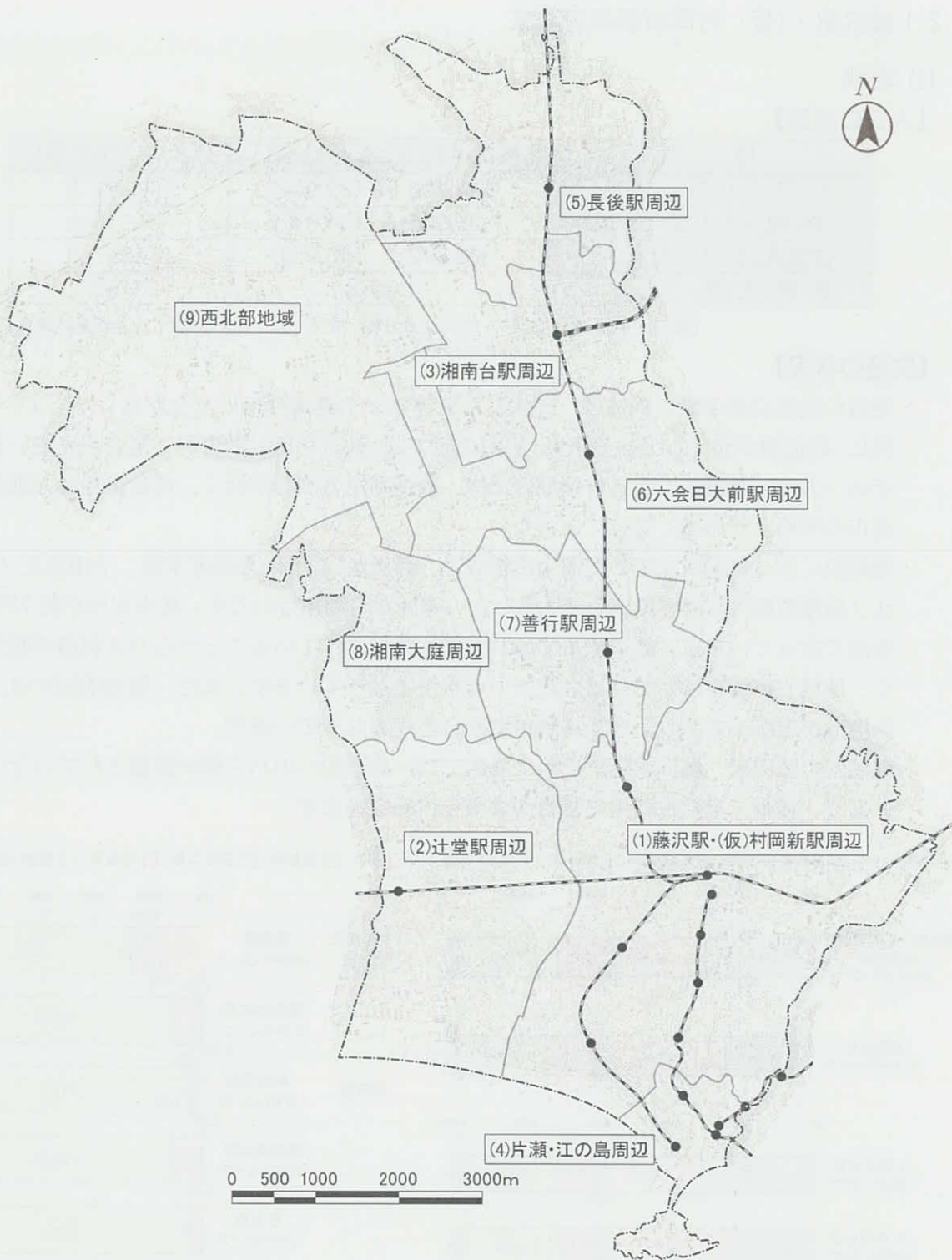
地域別の交通施策

第5章 地域別の交通施策

1 地域分類

将来の交通像を支える交通施策を展開していくためには、地域特性を踏まえながら、様々な交通手段を組み合わせた交通施策を進める必要があることから、市域を9地域に分類し、各地域に適した交通まちづくりを進めていきます。

地域	特徴
(1) 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢市の都心及び広域交流拠点として、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざす地域 ・鉄道3線が結節する鉄道駅を中心に、駅端末交通が最も集中している地域 ・鎌倉市湘南深沢駅周辺と連携・一体となり先進的な機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざす地域
(2) 辻堂駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに創出する広域連携拠点として、産業関連機能、医療健康増進機能、複合都市機能などの集積・維持を進め、多様な交流を育む拠点をめざす地域 ・ターミナル駅ではないが、鉄道駅を中心に駅端末交通が集中している地域 ・平坦な地形で、自転車の利用率が高い地域
(3) 湘南台駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用・充実しながら、また藤沢市北部地域における商業・業務、行政サービス機能中心地として充実するとともに、質の高い都市空間形成をめざす地域 ・鉄道駅から離れた地域（西北部地域、湘南ライフタウン）からの駅利用が多い地域
(4) 片瀬・江の島周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・観光目的の来街者が多く、休日の交通混雑が顕著な地域 ・観光交通の集中から生活環境の保全が求められる地域
(5) 長後駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的平坦な地域で、自転車での移動や駅端末利用が多い地域 ・道路が狭く、歩行空間や自転車走行空間が十分確保されていない地域
(6) 六会日大前駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度は高いが、公共交通のサービスレベルが低いエリアが存在する地域
(7) 善行駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・高低差があり、自転車での移動や駅端末利用が難しい地域が存在している地域
(8) 湘南大庭周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から離れているが人口密度が高い住宅市街地 ・基幹となる公共交通のサービスレベルは高いが、サービスエリアから外れる圏域が存在する地域 ・高低差があり、自転車の利用率が低い地域
(9) 西北部地域 (遠藤・御所見地区)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に市街化調整区域で人口密度が低く、公共交通のサービスレベルが低い地域 ・高齢化率が高いため、移動支援が必要な地域



■ 地域分類図

2 各地域の交通施策

2-1 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域

(1) 現状

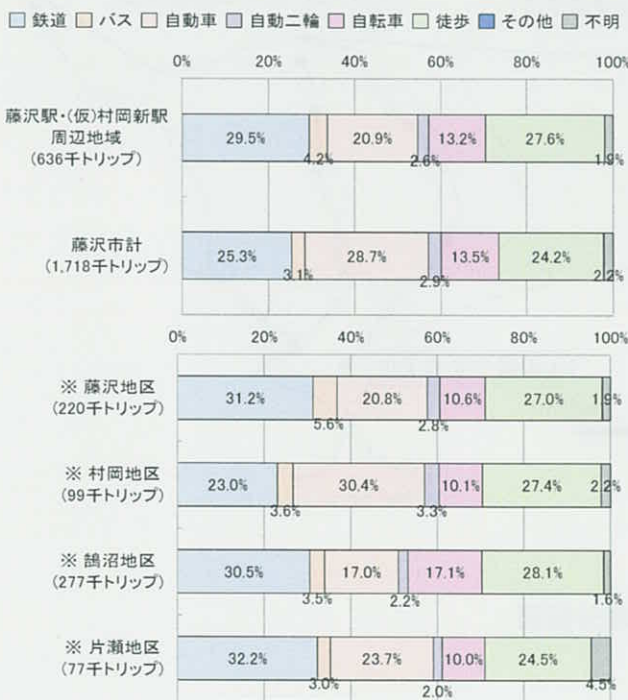
【人口の状況】

種 別	人口 (市全域に対する割合)	※参考 (市全域)
人 口 (H22)	134,796 人 (32.9%)	409,657 人
65 歳以上人口 (H22)	27,905 人 (34.3%)	81,310 人
従業人口 (H18)	70,242 人 (43.9%)	159,892 人
高 齢 化 率	20.7%	19.8%

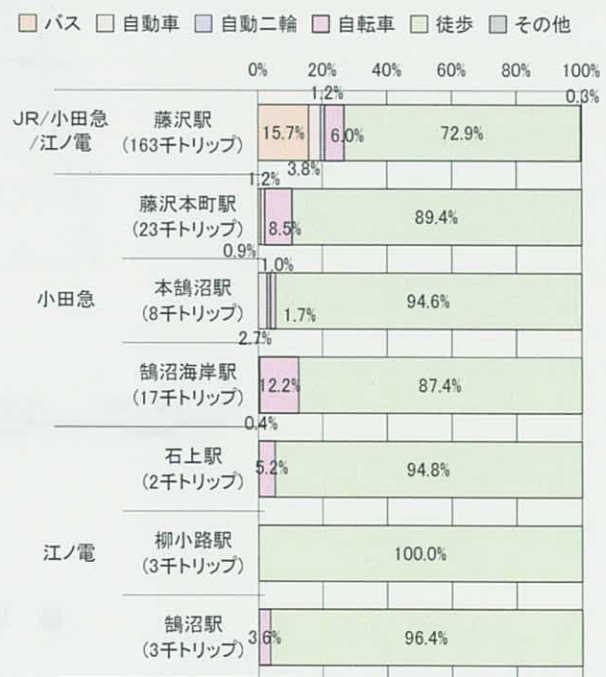
【資料：国勢調査 (H22)、住民基本台帳 (H22.10)、H18 事業所・企業統計調査】

【交通の状況】

- ・地域の代表交通手段の構成は、充実した鉄道網から鉄道利用の割合が高くなっています。特に、鉄道網が充実している藤沢・鶴沼地区では、鉄道利用の割合が3割を超えています。その一方で、鉄道駅のない村岡地区では、鉄道利用の割合が低く、自動車利用の割合が藤沢市の平均よりも高くなっています。
- ・地域内にある鉄道駅までの交通手段構成は、藤沢駅は、JR 東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線の3線が結節しており、広い範囲から利用される中、徒歩利用が約73%と最も高くなっています。鉄道駅までのバス網も整備されていることからバス利用の割合も高く、地域や市域を越えて利用されている状況となっています。また、地域南側では、平坦な地形が広がっており、自転車利用の割合も高くなっています。
- ・地域内の藤沢駅、藤沢本町駅を除く各駅では、鉄道駅へのバス網が整備されていないこともあり、徒歩、自転車利用の割合が大半を占めています。



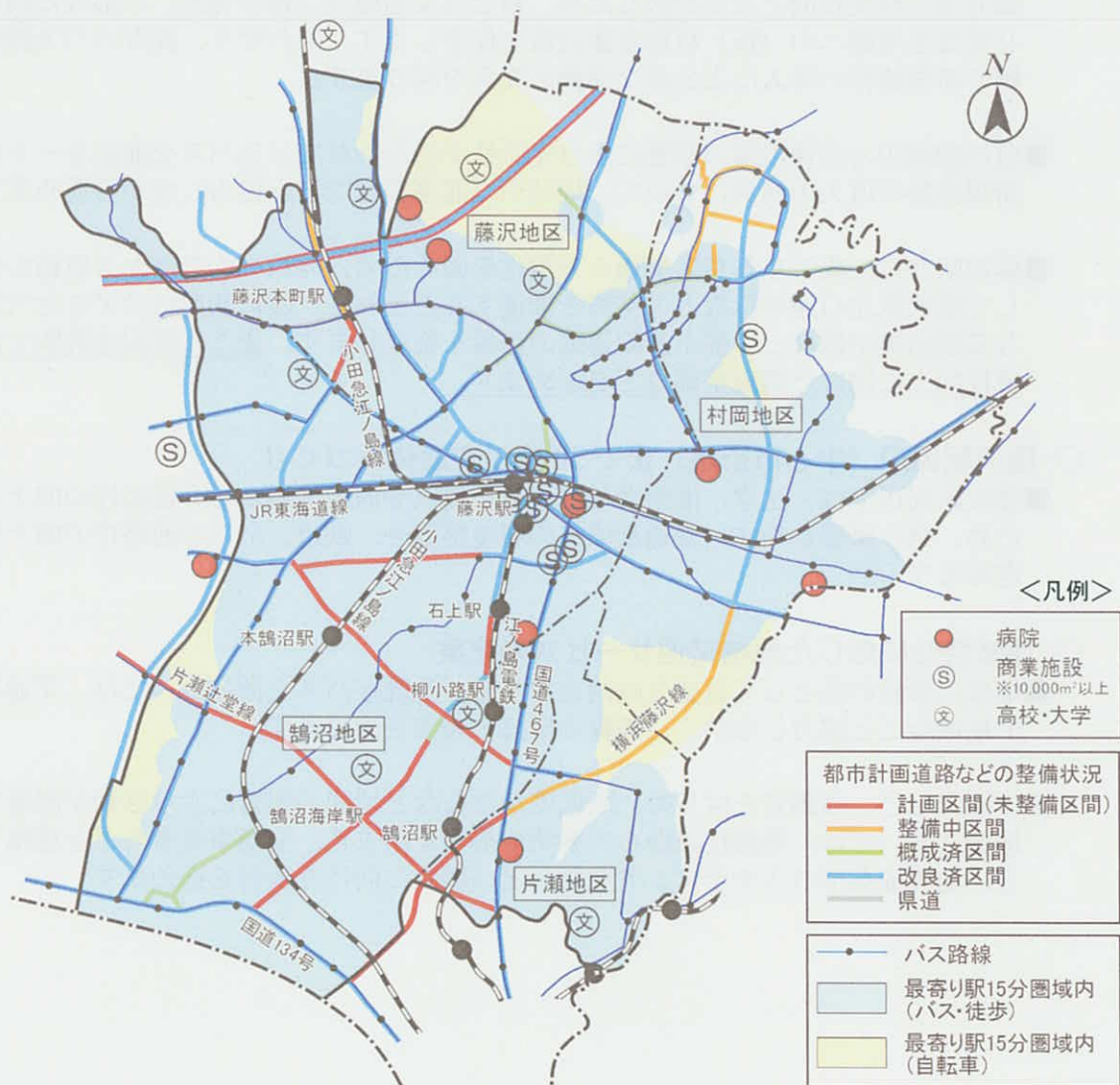
■ 代表交通手段構成



■ 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)】

- ・各鉄道駅の利用状況を見ると、地域内にある7駅の中で、藤沢駅の利用者数が飛び抜けて多くっており、次いで、藤沢本町駅、鵜沼海岸駅の順となっています。このように、鉄道利用者の多くが藤沢駅に集中している状況となっています。
- ・都市計画道路の整備状況を見ると、村岡地区、藤沢地区の一部などでは、土地区画整理事業などにより都市基盤整備が行なわれたことから、ほぼ都市計画道路の整備が完了しています。一方で、鵜沼地区では、横浜藤沢線、鵜沼奥田線、片瀬辻堂線などが未整備となっており、藤沢駅周辺の国道467号などでは、交通渋滞が発生しています。また、藤沢地区、鵜沼地区、村岡地区の一部では、狭隘（きょうあい）道路も多くなっています。
- ・最寄り駅まで15分圏域は、鉄道網を中心に広がっています。15分圏域から外れる地域としては、鵜沼地区の西側、片瀬山周辺、藤沢地区北側、村岡地区北側の一部の地域に広がっています。
- ・地域南側の沿岸部は、津波浸水予測範囲に入っています。



■ 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域 現況図

(2) 主な課題

- ・国道 467 号の渋滞解消など、藤沢駅周辺に集中する交通環境の改善
- ・最寄り駅まで 15 分圏域から外れている地域の解消
- ・交通状況、高低差、高齢化状況などの地域特性を踏まえた公共交通サービスの充実
- ・藤沢駅、藤沢本町駅などの交通結節機能の強化と利便性向上
- ・自動車交通の円滑化を図るため、道路ネットワークの形成と生活道路網の改善
- ・藤沢駅周辺や、地域内における自転車が利用しやすい環境の創出
- ・鉄道駅周辺における安全・安心で快適に歩いて回遊できる歩行空間の確保

(3) 基本方針に応じた交通施策

本地域においては、市全域の基本方針に応じて、次のような交通政策を展開していきます。

【基本方針 1 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり】

○ 最寄り駅まで 15 分の交通体系づくり

■最寄り駅まで 15 分圏域の拡大、藤沢駅に集中する交通負荷の軽減、村岡地区などの地域北部の利便性向上などを図るため、新たな交通拠点（都市拠点）の形成に向け、JR 東海道本線への（仮）村岡新駅設置を促進します。あわせて、既存のバス路線の再編や新規路線の導入など公共交通網の充実を図ります。

■藤沢駅周辺の交通渋滞の影響により定時性が損なわれているバス交通のルート再編や新規路線の導入の検討について、地域や交通事業者などと協力しながら進めます。

■藤沢駅北口に集中するバス交通の分散化を図るため、北口へのアクセス道路の強化として藤沢駅北口通り線などの整備を推進するとともに、藤沢駅南口のアクセス道路となる鶴沼奥田線などの都市計画道路の整備を推進します。また、藤沢本町駅では、利便性向上に向けた環境整備などを進めます。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分の交通体系づくり

■藤沢駅周辺では、辻堂、湘南台などの都市拠点や周辺地域からの連絡性の向上を図るため、乗り継ぎしやすい交通結節点の環境整備や、鉄道、バスの連絡性の向上などを進めます。

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

■地域の移動の足として重要な役割を担っている既存バス交通については、交通事業者や地域などと協力しながら、路線の維持・充実を図ります。

■片瀬山など、高齢者をはじめ、高低差があるなど地形の影響により移動が困難である地域においては、地域住民からの要望や提案を踏まえ、交通事業者などと連携しながら、地域提案型バスやデマンド交通などの導入に向けた検討を進めます。

【基本方針2 都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり】

○ インターチェンジまで30分の交通体系づくり

■首都圏の他都市との広域的な交流・連携を支える自動車専用道路である横浜湘南道路の整備を促進します。

■観光拠点となる片瀬・江の島周辺の広域的な交流連携を図るため、環境との共生を図りながら横浜藤沢線の整備を促進します。

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

■交通拠点（都市拠点）の整備を図るため、藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業を推進します。

■新たな交通拠点（都市拠点）の形成を図るため、JR東海道本線への（仮）村岡新駅設置を促進します。

○ 都市拠点における交通機能の強化

【藤沢駅周辺】

■藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業を推進します。

■藤沢駅周辺における歩行者が快適に回遊できる歩行空間や、自転車が通行しやすい利用空間づくりなど、安全・安心して移動、アクセスしやすい中心市街地の活性化につながる交通環境の改善を図ります。

■駅利用者の利便性向上に向け、南北間の歩行空間の連携を強化するなど、藤沢駅の改良をめざすとともに、ユニバーサルデザインによる空間の改善を図ります。

■藤沢駅近傍の既存駐車場（フリンジパーキング）を活用し、市街地中心部への過度な自動車の流入を抑制するとともに、自転車や歩行者との錯綜を防ぎ、回遊の安全性を図ります。

【（仮）村岡新駅周辺】

■新駅周辺では、歩行者、自転車が通行しやすい、安全・安心して移動できる交通環境づくりを進めます。また、隣接する鎌倉市深沢地区との広域的な連携を踏まえながら、交通施策を進めます。

【基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり】

○ 公共交通の利用促進

■だれもが公共交通を利用しやすい環境の創出に向け、藤沢駅、藤沢本町駅など鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化を進めるとともに、交通結節機能の整備、充実を図ります。

■藤沢本町駅周辺では、駅周辺における歩道のユニバーサルデザイン化などによる歩行空間の改善や、バスとの連携強化や駐輪施設の整備により公共交通の利用促進を図ります。

○ 自動車交通の円滑化

- 国道 467 号に集中する通過交通の分散化を図り、藤沢駅周辺の慢性的な渋滞の軽減などを図るため、環境との共生を図りながら横浜藤沢線の整備を促進し、自動車交通の円滑化を図ります。
- 未整備となっている都市計画道路の藤沢駅鶴沼海岸線、片瀬辻堂線、鶴沼新屋敷線などについては、その整備優先順位などの検討を進めながら、自動車交通の整序化を図ります。
- 狭隘（きょうあい）道路の多い地域では、地域と連携を図りながら、その改善につとめつつ、生活道路網の充実を図ります。

○ 自転車の利用促進

- 通勤・通学や買い物などにおける自転車利用が多い藤沢駅周辺では、自転車利用環境の整備に向けた検討を進めます。
- 鉄道駅周辺や隣接地域を連絡する都市計画道路などでは、安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けて、現況の自転車利用実態、地形などを踏まえた上で、自転車の走行空間づくりの検討を進めます。

【基本方針 4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

○ 安全で快適な移動空間づくり

- 鉄道駅周辺や市民センターなどの主要な公共施設の周辺を中心に、狭隘（きょうあい）道路における自動車の通行規制や通過交通の排除により、だれもが安全に利用しやすい歩行空間の整備など安全・安心な道づくりを推進します。
- 藤沢本町駅周辺、江ノ電鶴沼駅周辺などでは、交通管理者と連携を図りながら、安心して歩ける歩行空間づくりなどユニバーサルデザイン化を図ります。
- 藤沢駅北口や藤沢本町駅周辺では、商店街、遊行寺・旧藤沢宿、公共施設などを楽しみながら安全に回遊できる道づくりを推進します。

○ 災害に強い交通まちづくり

- 災害時及び緊急時における避難路として、あるいは地域間の連携を強化するため、未整備の都市計画道路の整備や地域内の生活道路網の充実を図ります。
- 津波浸水が予想される地域南側の沿岸部では、津波避難ビルへの避難や津波浸水予測範囲からの避難が円滑にできるよう、災害時における避難路となる、未整備の都市計画道路の整備や地域内の生活道路ネットワークの充実を図ります。

2-2 辻堂駅周辺地域

(1) 現状

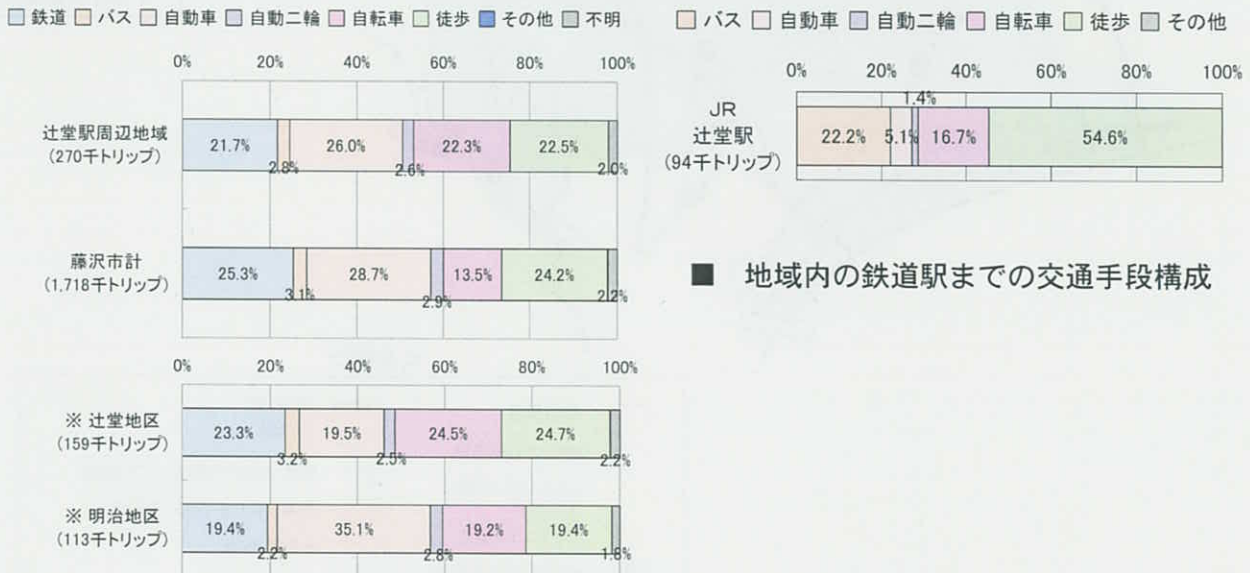
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人口（H22）	64,463 人（15.7%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	12,524 人（15.4%）	81,310 人
従業人口（H18）	16,722 人（10.5%）	159,892 人
高齢化率	19.4%	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】

【交通の状況】

- ・地域の代表交通手段構成は、辻堂駅へのバス網が充実しているものの、藤沢市の平均よりも、鉄道利用の割合が低くなっています。
- ・また、平坦な地形が広がっていることから、9 地域の中でも自転車利用の割合が最も高い地域となっています。特に、辻堂地区では、自転車利用の割合が約 25% と市内では最も高い割合となっています。明治地区でも、自動車利用の割合が藤沢市の平均よりも高くなっています。
- ・辻堂駅までの交通手段構成は、平坦な地形であることから、市内の鉄道駅の中でも、自転車利用の割合が最も高くなっています。また、バス利用の割合が高くなっています。
- ・鉄道駅へのバス網は、湘南大庭周辺地域や茅ヶ崎市域などを連絡しており、地域や市域を越えて利用されている状況となっています。

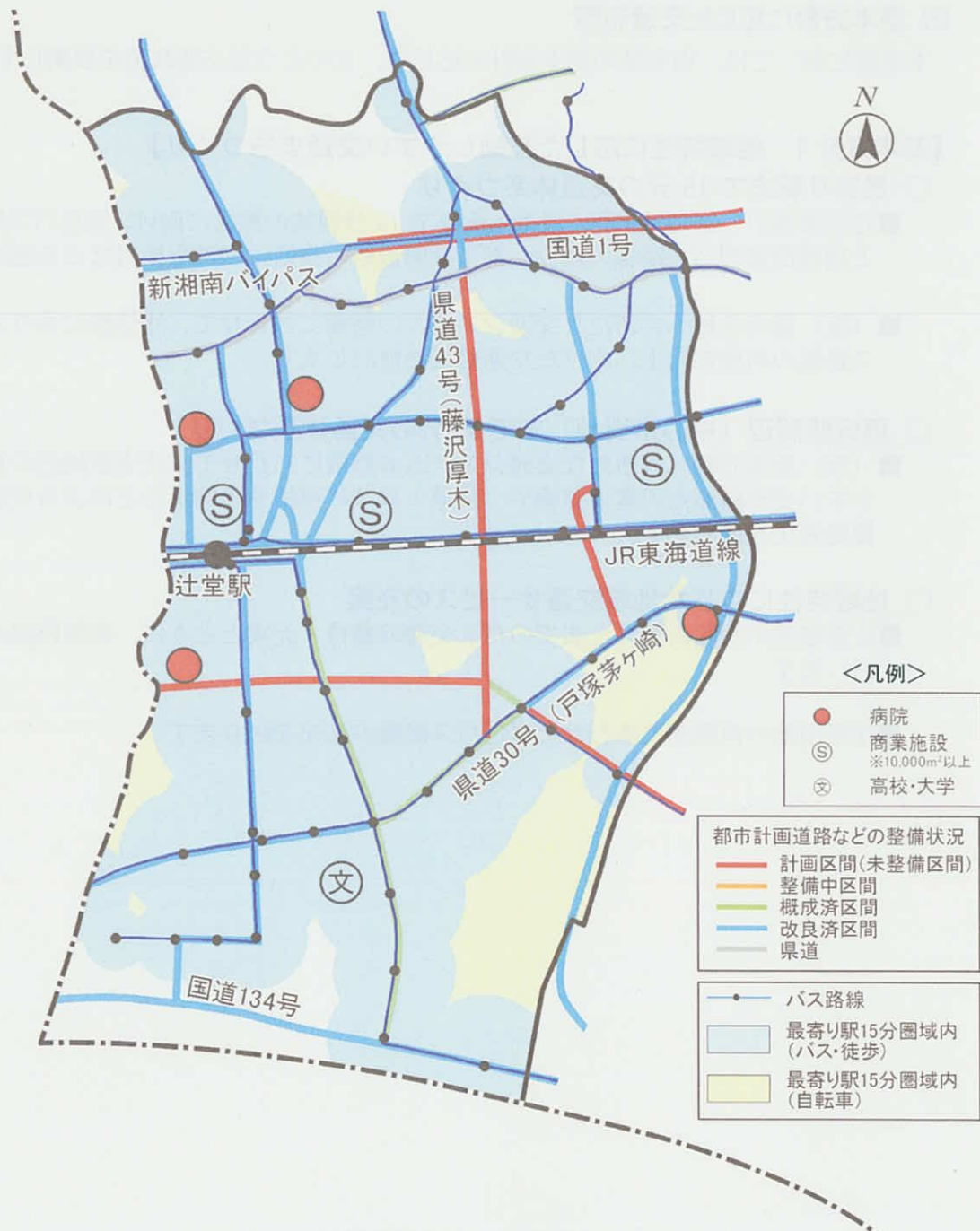


■ 代表交通手段構成

【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、明治地区は、藤沢市内でも整備が完了している都市計画道路が多い地区ですが、横浜湘南道路、県道 43 号（藤沢厚木）などが未整備となっています。辻堂地区では、未整備の都市計画道路が多く、特に東西方向などのネットワークが不十分となっています。また、地域では、狭隘（きょうあい）道路も多くなっています。

- ・辻堂駅周辺では、湘南シークロス地区の都市再生事業により、新たな都市拠点として再創出されたことから、商業・業務施設の集積が進んでいます。特に、大規模な商業施設へ自動車交通が集中するため、休日を中心に交通渋滞が発生しています。
- ・最寄り駅まで15分圏域は、JR東海道本線沿線と鉄道駅へつながるバス網を中心に広がっています。15分圏域から外れる地域としては、辻堂地区東側・西側、明治地区北側の一部の地域に広がっています。
- ・地域南側の沿岸部は、津波浸水予測範囲に入っています。



(2) 主な課題

- ・辻堂駅周辺に集中する交通混雑の緩和
- ・居住環境に配慮した広域的な道路ネットワークの形成
- ・歩道設置など交通安全対策と生活道路の改善
- ・辻堂駅周辺や地域内における自転車が利用しやすい環境の創出
- ・最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・辻堂駅の交通結節機能の強化と利便性向上

(3) 基本方針に応じた交通施策

本地域においては、市全域の基本方針に応じて、次のような交通政策を展開していきます。

【基本方針1 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり】

○ 最寄り駅まで15分の交通体系づくり

■辻堂東部の一部地域では、最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設、都市計画道路の整備に向けた検討を進めます。

■（仮）新南北軸への新たな交通システムの整備にあわせて、辻堂駅に乗り入れするバス路線の利便性向上に向けた交通対策を検討します。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

■（仮）新南北軸への新たな交通システムの整備にあわせて、辻堂駅周辺の乗り継ぎしやすい交通結節点の環境整備や、鉄道・バスの連絡性の向上などによる交通結節点の機能強化を進めます。

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

■辻堂地区から藤沢駅などまでのバス交通の維持・充実とともに、新規路線の導入を検討します。

■辻堂団地の再整備にあわせた周辺バス路線の拡充を図ります。

【基本方針2 都市間の交流・連携や都市の活力を生み出す交通まちづくり】

○ インターチェンジまで30分の交通体系づくり

- 首都圏の他都市との広域的な交流・連携を支える自動車専用道路である横浜湘南道路の整備を促進します。
- 東名高速道路・(仮)綾瀬スマートインターチェンジへの連絡強化のため県道43号(藤沢厚木)の事業化に向けた検討を促進します。

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

- 湘南大庭周辺地域、西北部地域などとの連携強化に向け、(仮)新南北軸線への新たな交通システム導入に向けて進めます。

○ 都市拠点における交通機能の強化

- 辻堂駅周辺における歩行者や自転車が快適に回遊できる空間づくりなど、安全・安心して移動できる交通環境づくりを進めます。

【基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり】

○ 公共交通の利用促進

- だれもが公共交通を利用しやすい環境の創出に向け、辻堂駅周辺のユニバーサルデザインを進めるとともに、交通結節機能の整備、充実を図ります。

○ 自動車交通の円滑化

- 自動車交通の円滑化や、生活道路への通過交通の流入減少に向け、片瀬辻堂線などの未整備の都市計画道路を整備優先順位などの検討を踏まえた上で、整備を進めます。また、南北部地域の連携を図るため、(仮)南北線の事業化に向けた検討を進めます。
- 湘南シークロスの大規模な土地利用転換に伴う道路渋滞の解消に向け、周辺の交通環境改善や、生活道路への通過交通の流入対策などの交通安全対策を進めます。
- 狭隘(きょうあい)道路の多い地域では、地域と連携を図りながら、その改善につとめつつ、生活道路網の充実を図ります。

○ 自転車の利用促進

- 通勤・通学や買い物などにおける自転車利用が多い辻堂駅周辺では、自転車利用環境の整備に向けた取組みを進めます。
- 辻堂駅周辺や隣接地域を連絡する都市計画道路などでは、安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けて、現況の自転車利用実態、地形などを踏まえた上で、自転車の走行空間づくりの検討を進めます。

【基本方針 4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

○ 安全で快適な移動空間づくり

■ だれもが安全に利用しやすい歩行空間の整備、交通規制などによる生活道路への通過交通の流入抑制、幹線道路に連絡する主要な生活道路などの整備など、安全・安心な道づくりを進めます。

■ 交通拠点（都市拠点）である辻堂駅周辺や市民センター周辺においては、安心して歩ける歩行空間などのユニバーサルデザイン化を図ります。

○ 災害に強い交通まちづくり

■ 災害時における避難路として、あるいは地域間の連携を強化するため、未整備の都市計画道路の整備や地域内の生活道路ネットワークの充実を図ります。

■ 津波浸水が予想される地域南側の沿岸部では、津波避難ビルへの避難や津波浸水予測範囲からの避難が円滑にできるよう、災害時における避難路となる、未整備の都市計画道路の整備や地域内の生活道路ネットワークの充実を図ります。