

(4) 辻堂駅周辺地域 交通方針図



2-3 湘南台駅周辺地域

(1) 現状

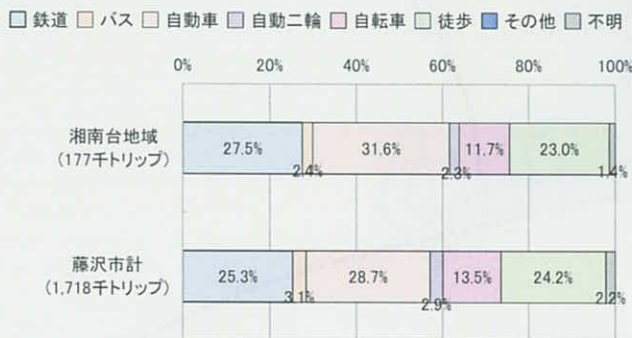
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人 口（H22）	30,350 人（7.4%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	4,425 人（5.4%）	81,310 人
従業人口（H18）	24,284 人（15.2%）	159,892 人
高 齢 化 率	14.6%	19.8%

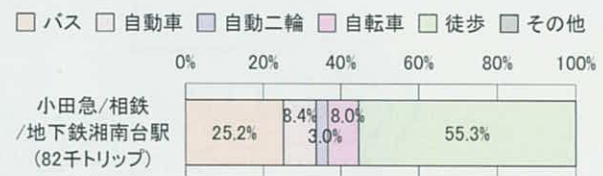
【資料：国勢調査（H22）、住民基本台帳（H22.10）、H18 事業所・企業統計調査】

【交通の状況】

- ・地域の代表交通手段構成は、小田急江ノ島線、相模鉄道いずみ野線、横浜市高速鉄道1号の3線が結節する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。一方で、自動車利用の割合も藤沢市の平均よりも高くなっています。
- ・湘南台駅までの交通手段構成を見ると、徒歩利用が約55%と一番高くなっています。次いで、バス、自動車、自転車となっておりますが、特に、藤沢市内の鉄道駅の中でも、バスの利用割合が高くなっています。
- ・鉄道駅までのバス網は、湘南大庭周辺地域、西北部地域などを連絡しており、地域を越えて利用されている状況となっております。特に、湘南台駅西口駅前広場では、多くのバス路線が連絡しており、バス本数も多く、利用者も多いことから、人やバスの交通混雑の問題が生じています。



■ 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）】

- ・都市計画道路の整備状況を見ると、湘南台駅周辺地域では土地区画整理事業などにより、都市基盤整備が行われたことから、都市計画道路の整備が進んでいます。また、隣接市や、周辺地域を連絡する石川下土柵線、亀井野二本松線などの都市計画道路が未整備なことから、地域東部など地域の周辺部では、生活道路への通過交通の流入が見られます。
- ・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おり、ほぼ15分圏域となっておりますが、北側の一部に、15分圏域から外れている地域があります。



(2) 主な課題

- ・健康と文化の森の交通拠点（都市拠点）間を連携する広域連携軸の整備
- ・湘南台駅の交通結節機能の強化と利便性向上
- ・石川下土棚線など都市計画道路ネットワークの形成と生活道路への通過交通流入抑制
- ・湘南台駅周辺などにおける自転車が利用しやすい環境の創出
- ・居住地域における安全・安心な歩行空間の確保

(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分圏域の拡大に向け、いずみ野線延伸にあわせた既存のバス路線の再編や新規路線の導入などバス交通網の充実を図ります。
- 湘南大庭周辺地域をはじめ、湘南台駅に乗り入れするバス路線の利便性向上や湘南台駅西口交通広場の混雑緩和に向けた交通対策の検討を進めます。
- 北部第二（三地区）土地区画整理事業や、都市計画道路の整備などにあわせたバス路線の再編、新設などバス交通網の充実に向けた検討を進めます。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分の交通体系づくり

- いずみ野線延伸にあわせて、湘南台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。

【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

- 地域内外の交流や移動を支える広域道路ネットワークの形成に向け、高倉遠藤線、石川下土柵線など都市計画道路の整備を進めます。

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

- 広域連携軸（公共交通）の整備に向け、湘南台駅から西側へのいずみ野線の延伸を促進します。

○ 都市拠点における交通機能の強化

- 湘南台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

- 湘南台駅周辺を中心に、だれもが鉄道、バスなどの公共交通を快適に利用できる交通結節点の形成に向けた取組みを進めます。

○ 自動車交通の円滑化

- 地域間の連携強化や交通渋滞の緩和を図るため、石川下土柵線、高倉遠藤線、善行長後線などの都市計画道路の整備を進めます。

- 横浜市域との円滑な連携に向けた検討など、地域内の生活道路の安全・安心な交通環境づくりを進めます。

○ 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湘南台駅周辺では、自転車利用環境の整備に向けた取組みを進めます。

- 高倉遠藤線や引地川・境川沿いの路線などでは、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。

○ 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である石川下土柵線や亀井野二本松線の整備を図ります。

(4) 湘南台駅周辺地域 交通方針図



2-4 片瀬・江の島周辺地域

(1) 現状

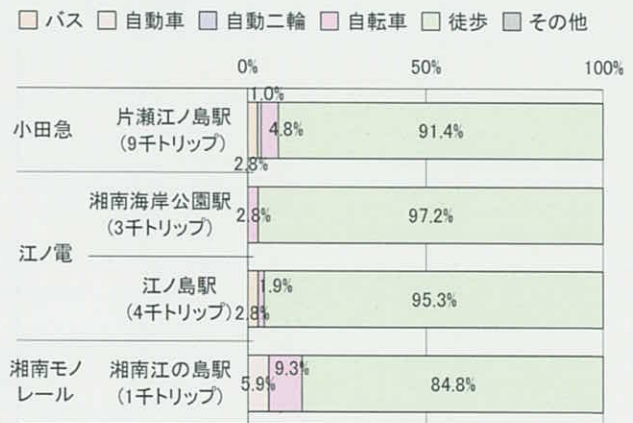
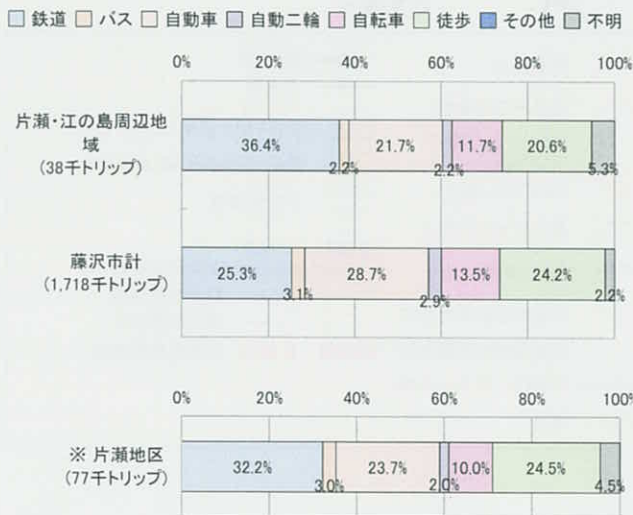
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人 口（H22）	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】

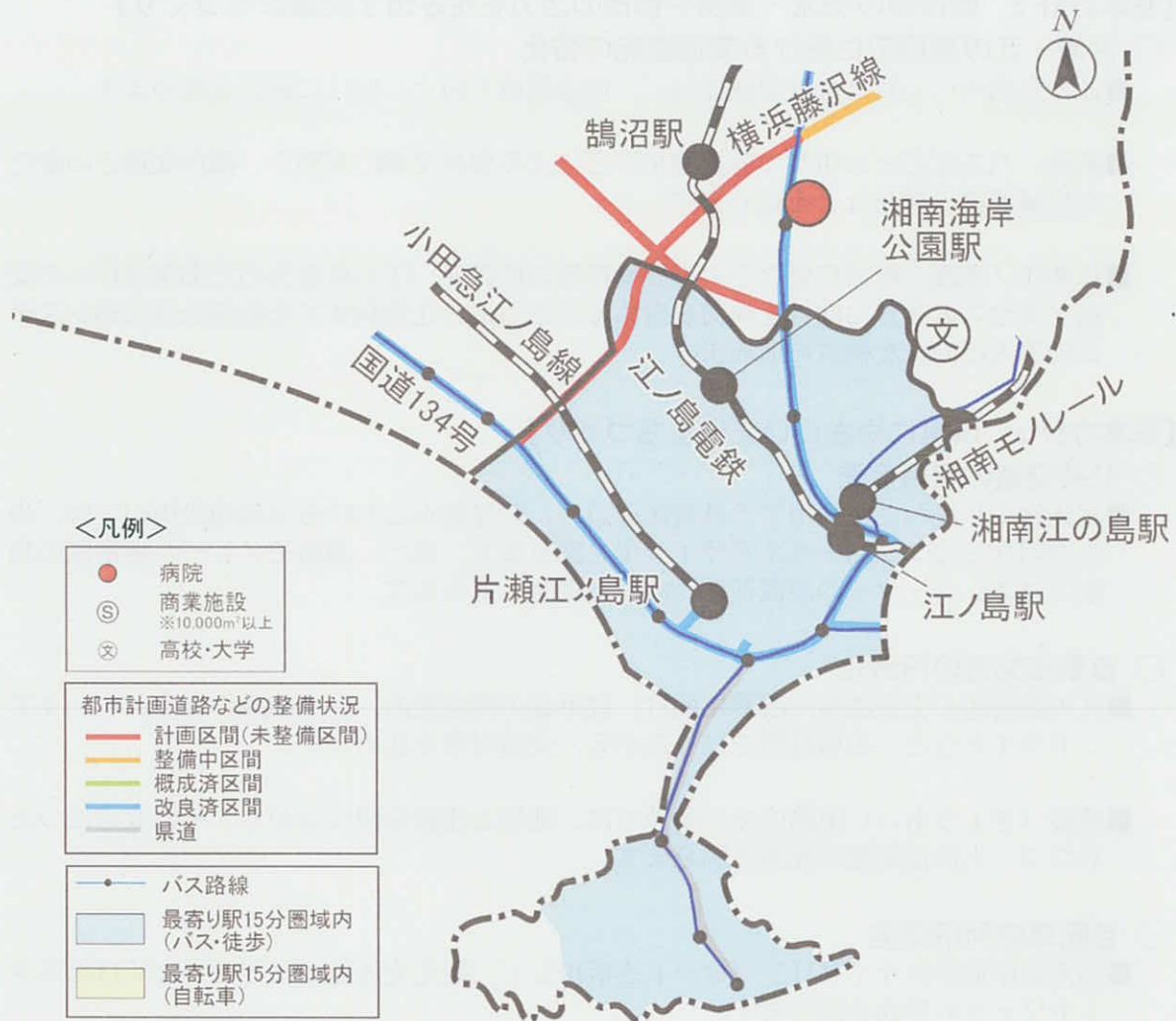
【交通の状況】

- ・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、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。



【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。
- ・地域の多くが、津波浸水予測範囲に入っています。



■ 片瀬・江の島周辺地域 現況図

(2) 主な課題

- ・ 片瀬・江の島周辺の交通渋滞の解消
- ・ 片瀬・江の島周辺や湘南海岸沿岸の公共交通の利用促進と利便環境の向上
- ・ 片瀬・江の島周辺における回遊環境の向上
- ・ 片瀬・江の島周辺における自転車が利用しやすい環境の創出
- ・ 生活道路への通過交通の流入抑制

(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】

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

- 江の島から藤沢駅までのバス交通の維持・充実とともに、片瀬江ノ島駅周辺からの新規路線についての検討を進めます。

【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】

○ 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

■江の島島内への新たな周遊機能など、周遊環境の向上に向けた検討を進めます。

■鉄道、バスなどとの相互の連携強化などによる公共交通の充実や、海洋交通との新たな広域連携の検討などを進めます。

■片瀬江ノ島駅の駅前広場などの再整備構想の検討や、江の島を含めた湘南海岸への交通アクセスの改善に向けた検討を進めるとともに、辻堂駅までを結ぶ公共交通システムの導入に向けた検討を進めます。

【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

■観光客や住民などが利用する鉄道駅周辺や、観光拠点における交流施設周辺では、歩行空間などのユニバーサルデザイン化を図ります。また、湘南モノレール湘南江の島駅ではエレベーターの設置促進に向けた調整を進めます。

○ 自動車交通の円滑化

■江の島周辺の交通渋滞の改善に向け、駐車場の満空案内、駐車施設の充実、パークアンドライドなど、広域連携を図りながら、交通対策を進めます。

■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

■湘南海岸沿岸のサイクリングロードを活用して、観光交流施設などをつなぐ自転車ネットワークの形成を図ります。

■鉄道駅周辺などにレンタサイクルのポートを設け、湘南海岸の周遊性の向上に向けた検討を進めます。

【基本方針 4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

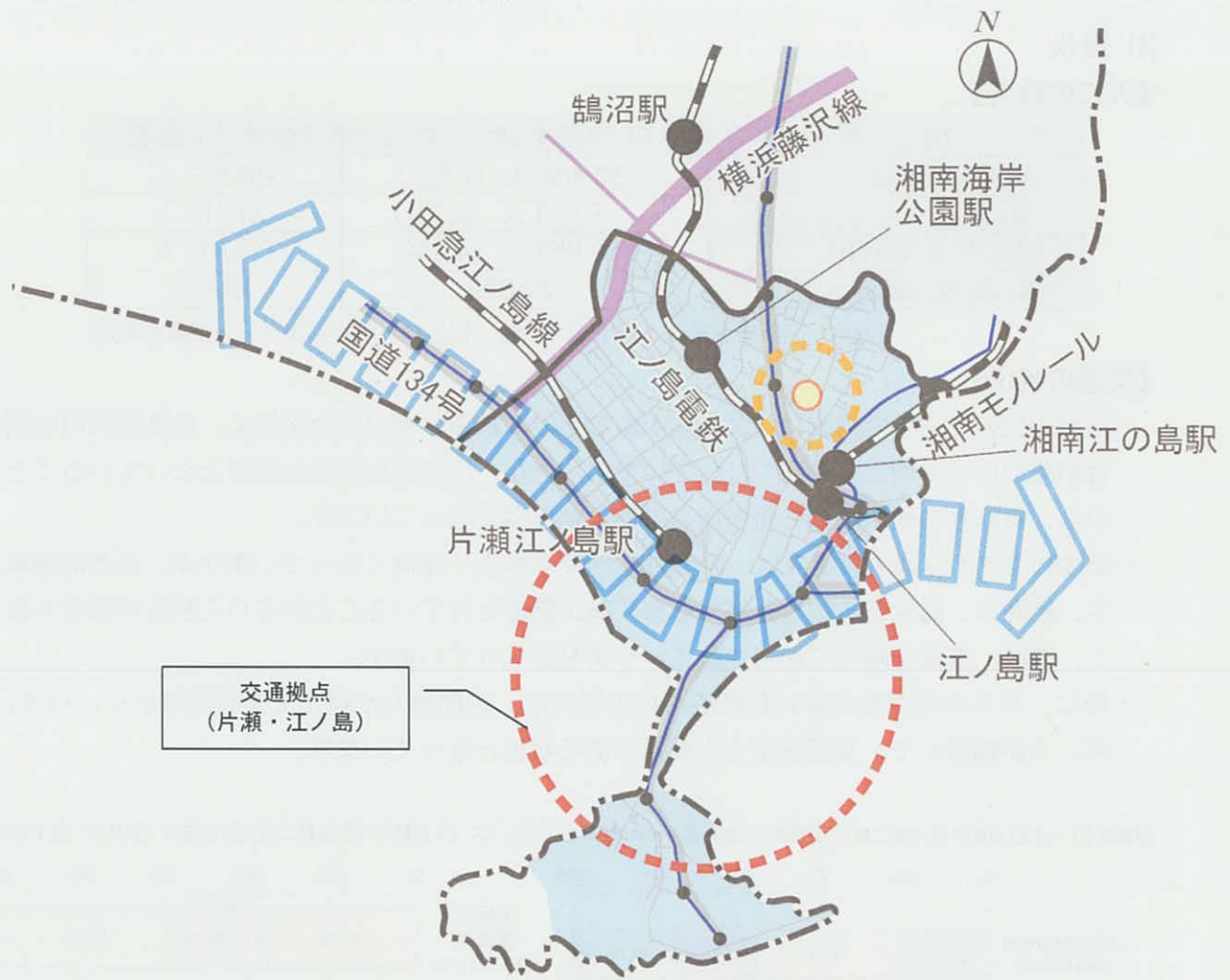
○ 安全で快適な移動空間づくり

■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。

○ 災害に強い交通まちづくり

■地域には、津波浸水予想範囲が広がっていることから、津波避難ビル、高台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。

(4) 片瀬・江の島周辺地域 交通方針図



<凡例>

	都市拠点		鉄道・駅
	地区中心商業地		バス網
	コミュニティ活動の中心地区		最寄り駅15分圏域(バス・徒歩)
	コミュニティ拠点		最寄り駅15分圏域(自転車)
	都市農業交流拠点		その他地域
	新駅(予定)	(整備済)	(未整備)
	広域連携軸(南北方向)		主要幹線道路
	広域連携軸(東西方向)		都市幹線道路
	広域海洋レクリエーション軸		補助幹線道路
	緑道		自動車専用道路

2-5 長後駅周辺地域

(1) 現状

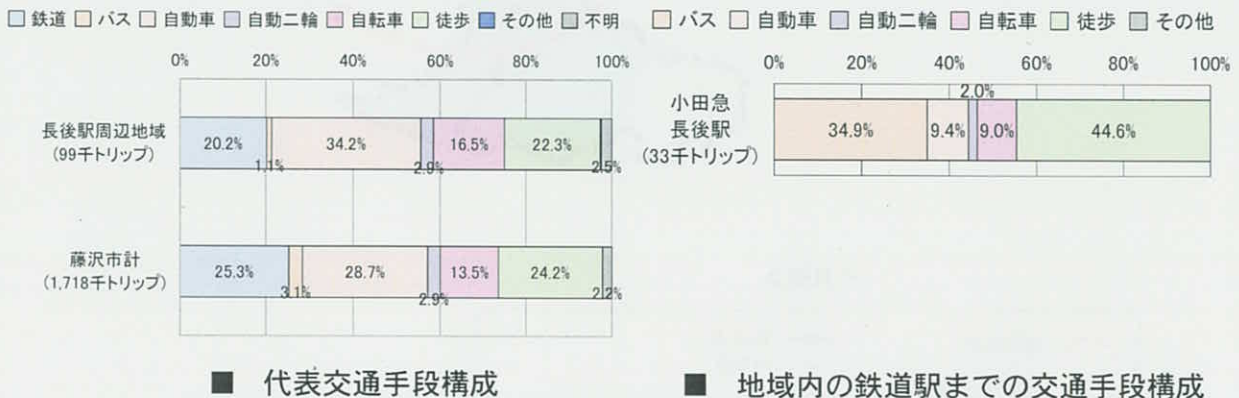
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人 口（H22）	32,468 人（7.9%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	7,089 人（8.7%）	81,310 人
従業人口（H18）	6,659 人（4.2%）	159,892 人
高 齢 化 率	21.8%	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、長後駅があるものの鉄道の利用割合が低く、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。また、比較的平坦な地形となっていることから、自転車の利用割合も藤沢市の平均よりも高くなっています。
- ・長後駅までの交通手段構成は、徒歩利用が約 45% と一番高くなっていますが、西北部地域や、綾瀬市、海老名市域を連絡するバス網が整備されていることからバス利用の割合も高く、地域、市域を越えて利用されている状況となっています。
- ・特に、バスの発着数が多い長後駅西口広場では、処理能力を超えた交通需要から、バス、車、人が輻輳して、交通安全上も問題がある状況となっています。



【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、高倉下長後線、善行長後線などが未整備となっていることから、小田急江ノ島線を横断する交通などが長後駅周辺に集中し、商店街の歩道がない道路などへの通過交通の流入や、交通渋滞の問題が見られます。また、地域には、狭隘（きょうあい）道路なども多くなっています。
- ・最寄り駅まで 15 分圏域は、小田急江ノ島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、地域南側、北側の一部の地域に広がっています。



(2) 主な課題

- ・ 渋滞の解消など、長後駅周辺に集中する交通環境の改善
- ・ 周辺都市や地域間を連携する道路ネットワークの形成
- ・ 最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・ 高齢化状況などの地域特性を踏まえた公共交通などの導入
- ・ 長後駅周辺における乗り換えや移動の円滑化
- ・ 長後駅周辺の自転車が利用しやすい環境の創出
- ・ 長後駅周辺の安全・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

- 長後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などを進めます。また、隣接都市との連携によるバス路線の新設なども進めます。

■長後駅周辺に集中する交通混雑の緩和や最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、高倉下長後線、線形見直しを含めた善行長後線及び(仮)長後駅西口駅前通り線などの都市計画道路の整備を進めます。

○ 藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり

■長後北部の一部地域などでは、藤沢駅周辺まで30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などとともに、隣接都市との連携によるバス路線の新設なども進めます。

■長後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

■市内各地域や隣接都市と連携する既存バス路線などの維持・充実とともに、新規路線や地域提案型バスなどの導入を進めます。また、隣接都市と広域連携を図りながら、バス路線など公共交通サービスの充実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

■地域内外をつなぐ広域道路ネットワークの形成に向け、都市計画道路である高倉下長後線、善行長後線、長後座間線などの整備を図ります。

○ 駅周辺における交通機能の強化

■長後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

■バスなどの身近な公共交通サービスの維持・充実により、移動しやすい交通環境を形成し自家用自動車からの利用転換を図ります。

■長後駅の乗り換えのしやすさと、連携の強化を促進するため、(仮)長後駅西口駅前通り線との接続を踏まえた駅前広場の改良を進めます。

○ 自動車交通の円滑化

■長後駅周辺への通過交通の分散化を図るため、高倉下長後線、善行長後線、長後座間線などの整備を進めるとともに、隣接都市との連携を図りながら上谷台山王添線などの整備を進めます。また、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長後駅周辺については、自転車利用環境の整備に向けた取組みを進めます。

■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

■高倉下長後線、善行長後線及び（仮）長後駅西口駅前通り線などの幹線道路の整備により、長後駅周辺に集中する交通混雑を緩和し、駅周辺の安全・安心な交通環境の改善を図ります。

■長後駅周辺や商店街、市民センターなどにおいては、安心してアクセスできるよう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など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。

(4) 長後駅周辺地域 交通方針図



2-6 六会日大前駅周辺地域

(1) 現状

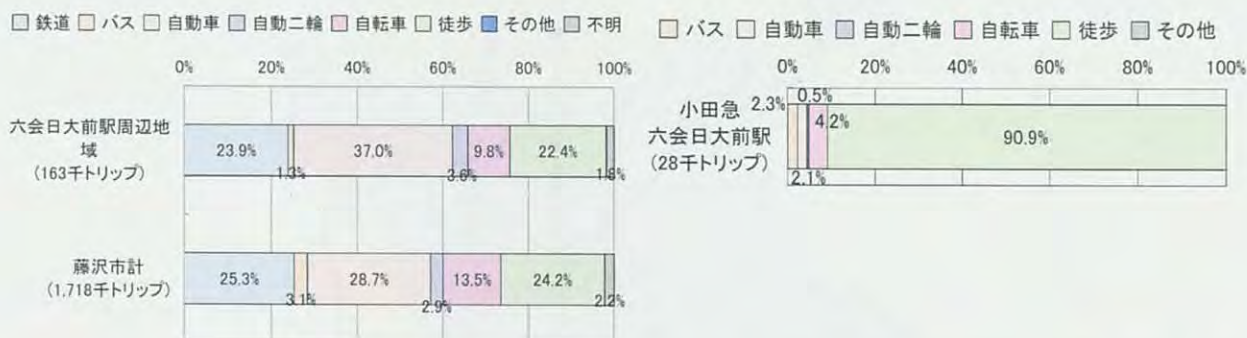
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人 口（H22）	34,459 人（8.4%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	5,856 人（7.2%）	81,310 人
従業人口（H18）	12,207 人（7.6%）	159,892 人
高 齢 化 率	17.0%	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】

- ・地域のバス交通網を見ると、六会日大前駅へのバス路線は、地域東側の西俣野、西側の天神町のバス路線があり、また、地域西側の石川では、湘南台駅を連絡するバス路線が主な路線となっていますが、バス路線から離れている地域が一部あります。
- ・このようなことから、地域の代表交通手段構成は、鉄道、バスの利用割合が藤沢市の平均よりも低くなっています。また、高低差がある地形から、自転車の利用割合も藤沢市の平均よりも低くなっています。
- ・六会日大前駅までの交通手段構成は、鉄道駅までのバス網が天神町、藤沢駅からの路線と少ないことから、徒歩利用の割合が約 91% と一番高くなっています。



■ 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）】

- ・都市計画道路の整備状況を見ると、地域の東西を連絡する亀井野二本松線の引地川から、小田急江ノ島線の横断部周辺と、地域の南北を連絡する善行長後線の一部区間などが未整備となっています。都市計画道路の未整備区間周辺や、地域の西側の石川周辺では、生活道路への通過交通が流入している地域が見られます。また、地域東側の一部の地域には、狹隘（きょうあい）道路なども多くなっています。
- ・最寄り駅まで 15 分圏域は、小田急江ノ島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、地域東側の西俣野や、西側の石川の一部地域に広がっています。



■ 六会日大前駅周辺地域 現況図

(2) 主な課題

- ・最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・高低差、高齢化状況などの地域特性を踏まえた公共交通などの導入
- ・善行長後線など都市計画道路ネットワークの形成と生活道路への通過交通流入抑制
- ・六会日大前駅における乗り換えや移動の円滑化
- ・六会日大前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

- (仮) 新南北軸線への新たな交通システム導入とあわせて、地域西側の石川周辺の既存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。

■最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、いずみ野線延伸を進めるとともに、地域西側の石川周辺のいずみ野線延伸に伴う新駅設置にあわせて、既存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。

■地域東側の西俣野などでは、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、デマンド交通などの導入に向けて進めます。

■てんじんミニバスなどの既存バス路線の維持・充実を図ります。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

■六会日大前駅周辺や、いずみ野線延伸に伴い設置する新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

■地域東側の西俣野などでは、地域や交通事業者などが連携しながら、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

■地域内外の交流や移動を支える広域道路ネットワークの形成に向け、都市計画道路である善行長後線、亀井野二本松線、高倉遠藤線の整備に向けて進めます。

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

■市北部における東西方向の利便性強化のため、湘南台以西から都市拠点となる健康と文化の森や、東海道新幹線新駅方面に向けて、いずみ野線の延伸を進めます。

○ 駅周辺における交通機能の強化

■六会日大前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

■バスなどの身近な公共交通サービスの維持・充実や鉄道への乗り換えやすさの向上などにより、移動しやすい交通環境を形成し自家用自動車からの利用転換を図ります。

○ 自動車交通の円滑化

■地域間の連携強化に向け、善行長後線、高倉遠藤線などの整備推進と、亀井野二本松線の整備に向けた検討を進めます。

■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

■地域内の自転車利用が多い、六会日大前駅周辺や商業施設周辺の都市計画道路などでは、安全・快適に走行できる自転車利用環境の整備に向けた検討を進めます。

【基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

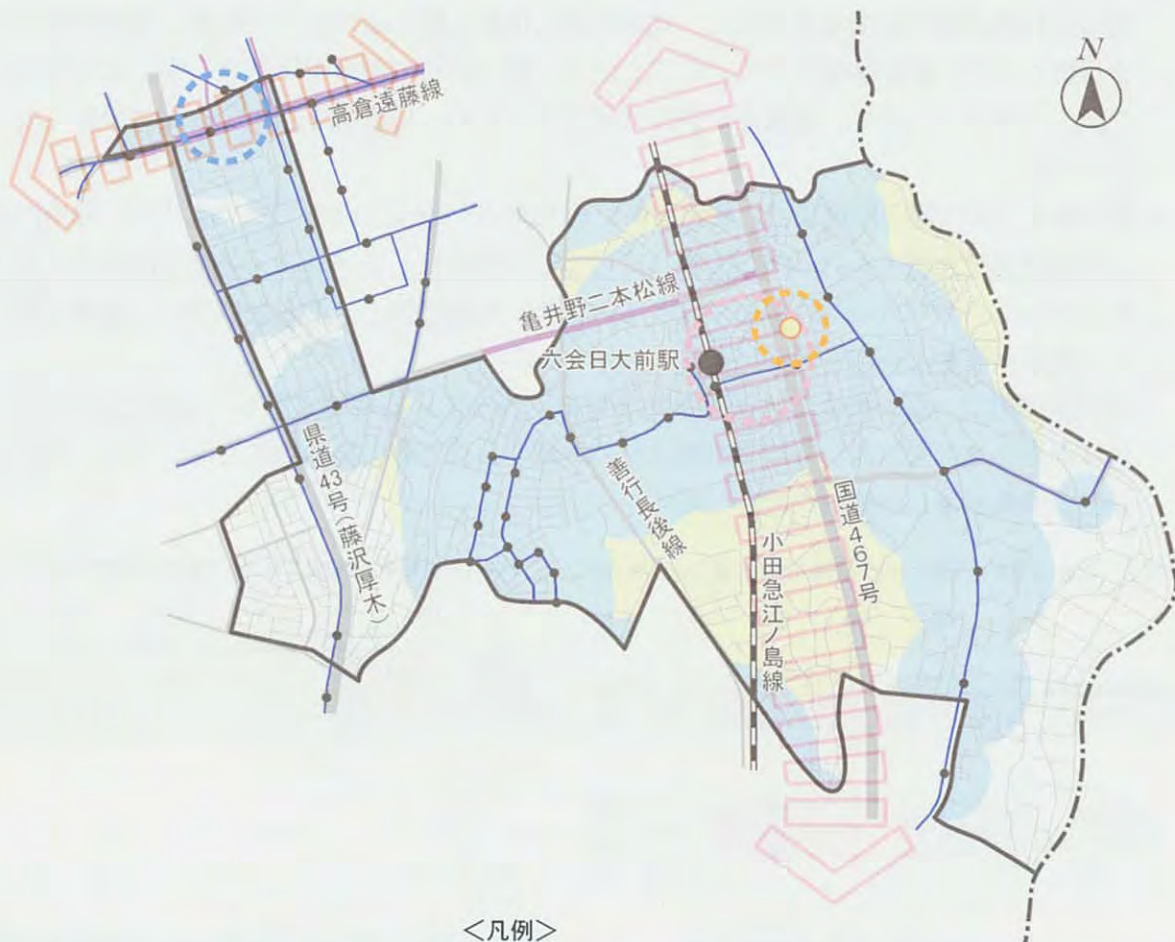
○ 安全で快適な移動空間づくり

■ 六会日大前駅周辺では、歩道の整備や段差解消などのユニバーサルデザイン化や、踏切の安全対策の検討など、だれもが移動しやすい安全・安心な道づくりを進めます。

○ 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など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。

(4) 六会日大前駅周辺地域 交通方針図



<凡例>

	都市拠点		鉄道・駅
	地区中心商業地		バス網
	コミュニティ活動の中心地区		最寄り駅15分圏域(バス・徒歩)
	コミュニティ拠点		最寄り駅15分圏域(自転車)
	都市農業交流拠点		その他地域
	新駅(予定)	(整備済)	(未整備)
	広域連携軸(南北方向)		主要幹線道路
	広域連携軸(東西方向)		都市幹線道路
	広域海洋レクリエーション軸		補助幹線道路
	緑道		自動車専用道路

2-7 善行駅周辺地域

(1) 現状

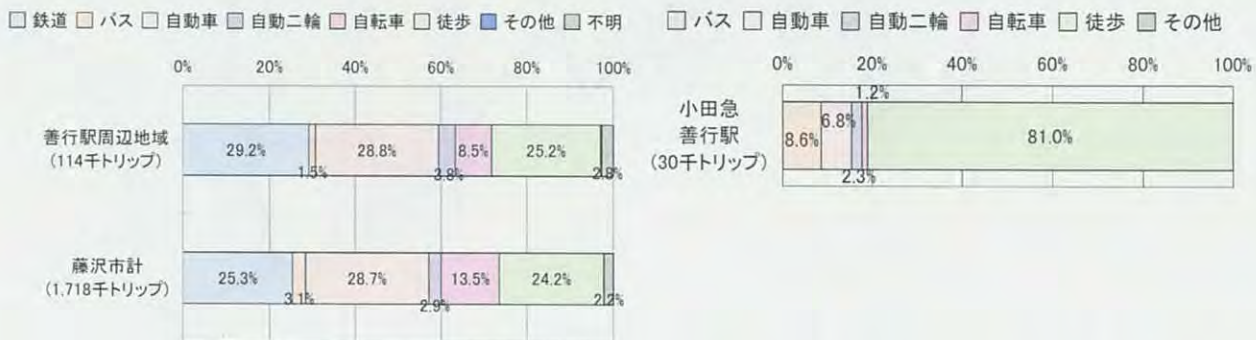
【人口の状況】

種 別	人口（市全域に対する割合）	※参考（市全域）
人口（H22）	42,146 人（10.3%）	409,657 人
65 歳以上人口（H22）	8,908 人（11.0%）	81,310 人
従業人口（H18）	7,224 人（4.5%）	159,892 人
高齢化率	21.1%	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を見ると、地域東側には藤沢駅などへのバス路線、地域西側では善行駅へのバス網が整備されていることから、鉄道利用の割合が藤沢市の平均よりも高くなっています。一方で、高低差がある地域であるため、自転車を利用する割合が低くなっています。
- ・善行駅までの交通手段構成は、徒歩利用が約 81% と一番高くなっておりますが、地域西側の善行団地を連絡するバス網が充実していることもあり、小田急江ノ島線の沿線では長後駅に次いでバス利用の割合が高くなっています。地域南側の一部の地域では、最寄り駅として藤沢本町駅も利用されています。
- ・善行駅周辺は、藤沢市内で高低差がある地形となっている地域であり、高齢化が進む中、地域東側の善行駅へ向かうバス路線はない地域や、善行駅の徒歩圏内にあっても、高齢者などの移動が難しい地域が見られます。



■ 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）】

- ・都市計画道路の整備状況を見ると、都市計画道路の整備は、藤沢石川線の一部区間を残して、概ね完了しています。また、地域東側、西側の一部の地域には、狭隘（きょうあい）道路なども多くなっています。
- ・最寄り駅まで 15 分圏域を見ると、地域東側では善行駅を中心に、国道 467 号線までの地域、また、善行駅へのバス網が整備されている地域西側のほとんどの地域が 15 分圏域となっています。15 分圏域から外れる地域としては、地域東側の立石、西俣野など、地域西側に位置する大庭などの一部の地域に広がっています。



(2) 主な課題

- ・ 高低差、高齢化状況などの地域特性を踏まえた公共交通などの導入
- ・ 最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・ 善行駅における乗り換えや移動の円滑化
- ・ 善行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

■地域東側や地域南側などでは、最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、地域の最寄り駅の利用実態を踏まえながら、善行駅や藤沢本町駅を含めた地域提案型バス、デマンド交通などの導入に向けた検討を進めます。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

■善行北部の一部地域などでは、藤沢駅周辺まで30分圏域の拡大に向け、既存バス路線の充実などを進めます。

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

■高低差がある地形の影響などにより、高齢者などの移動が難しい地域では、既存バス路線の再編、充実を図るとともに、地域や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】

○ 駅周辺における交通機能の強化

■善行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

■バスなどの身近な公共交通サービスの維持・充実や鉄道への乗り換えやすさの向上などにより、移動しやすい交通環境を形成し自家用自動車からの利用転換を図ります。

○ 自動車交通の円滑化

■地域内外の移動の円滑化に向け、藤沢石川線の整備を推進します。

■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

■地域内の自転車利用が多い、善行駅周辺や都市計画道路などでは、安全・快適に走行できる自転車利用環境の整備に向けた検討を進めます。

【基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

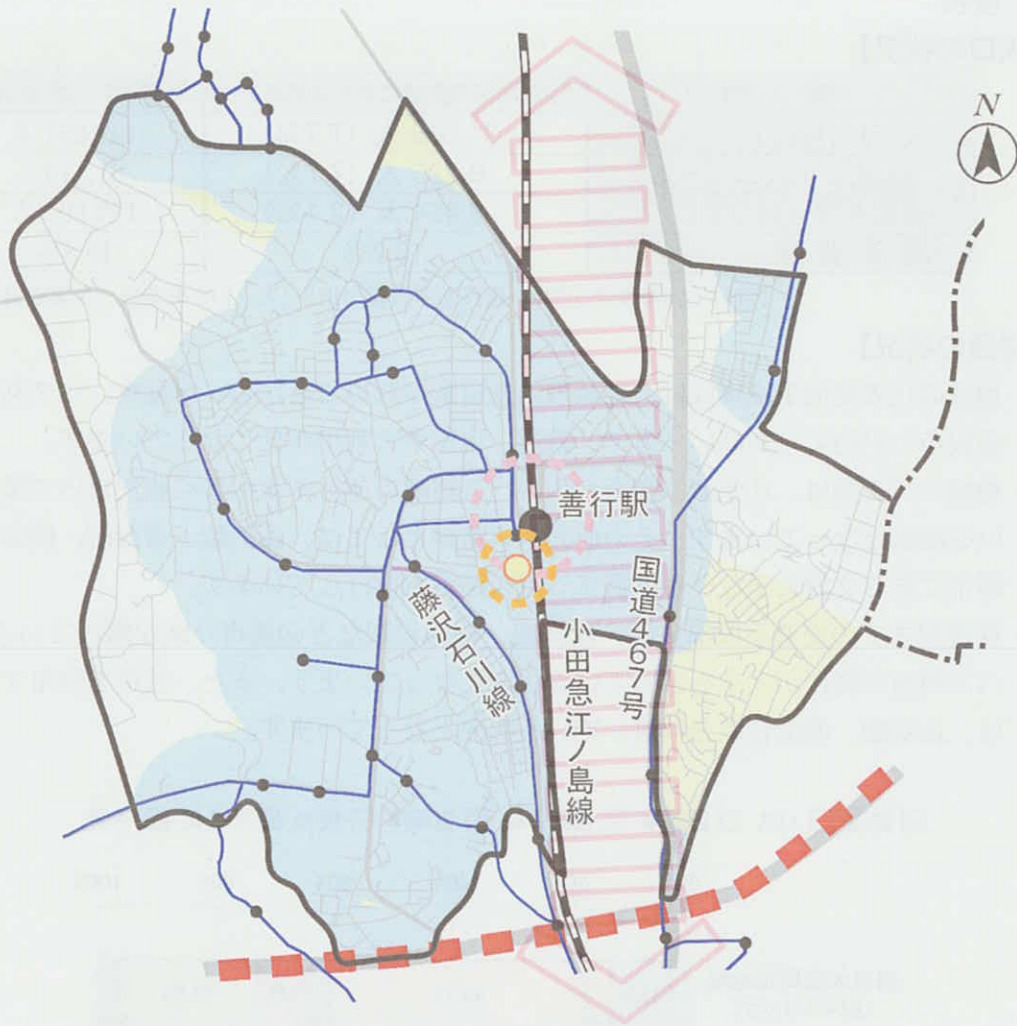
○ 安全で快適な移動空間づくり

■善行駅周辺では、歩道の整備や段差解消などのユニバーサルデザイン化や、だれもが移動しやすい安全・安心な道づくりを進めます。

○ 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など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。

(4) 善行駅周辺地域 交通方針図



<凡例>

都市拠点	鉄道・駅
地区中心商業地	バス網
コミュニティ活動の中心地区	最寄り駅15分圏域(バス・徒歩)
コミュニティ拠点	最寄り駅15分圏域(自転車)
都市農業交流拠点	その他地域
新駅(予定)	(整備済) (未整備)
広域連携軸(南北方向)	主要幹線道路
広域連携軸(東西方向)	都市幹線道路
広域海洋レクリエーション軸	補助幹線道路
緑道	自動車専用道路

2-8 湘南大庭周辺地域

(1) 現状

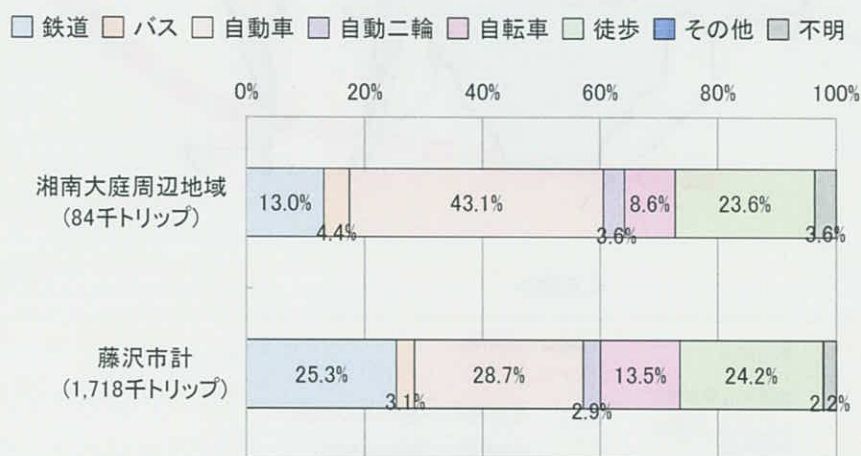
【人口の状況】

種 別	人口 (市全域に対する割合)	※参考 (市全域)
人 口 (H22)	31,638 人 (7.7%)	409,657 人
65 歳以上人口 (H22)	6,225 人 (7.7%)	81,310 人
従業人口 (H18)	3,434 人 (2.1%)	159,892 人
高 齢 化 率	19.7%	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】

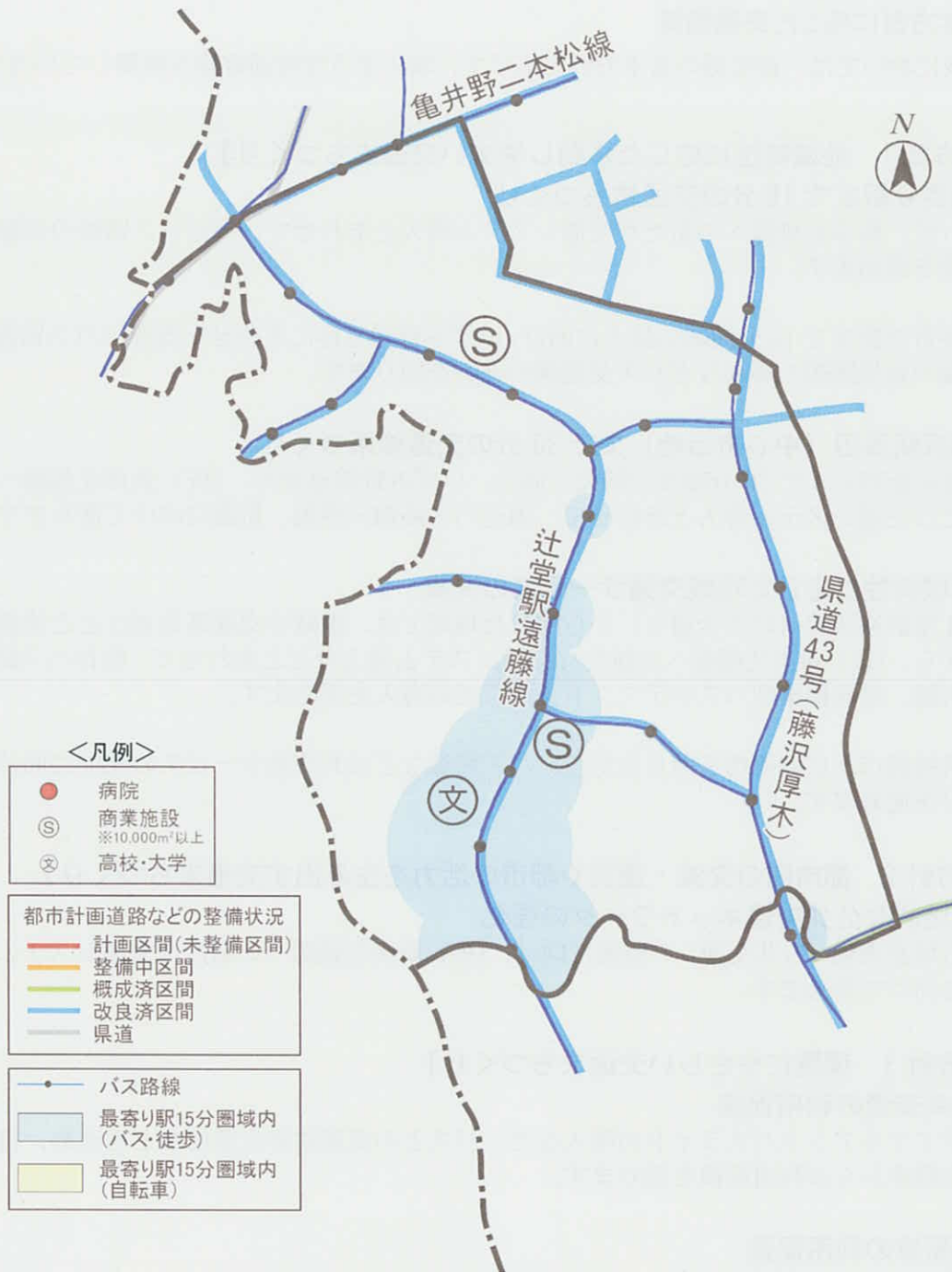
- ・地域の代表交通手段構成は、地域内に鉄道駅がないことから、自動車、バス利用の割合が藤沢市の平均よりも高い一方で、鉄道、自転車の利用が低くなっています。
- ・地域のバス網は、辻堂駅、湘南台へのバス路線の運行本数が多く藤沢市内で最も充実している路線となっています。その他のバス路線としては、藤沢駅、善行駅、慶応大学、茅ヶ崎市にある文教大学などを連絡するバス路線も運行しています。
- ・鉄道駅までの交通手段構成は、辻堂駅、湘南台駅などの最寄り駅が離れていることから、バス利用の割合が大半を占めている状況となっています。また、鉄道を利用する人の多くは、辻堂駅、湘南台駅を利用している状況となっています。



■ 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、土地区画整理事業などによる総合的なまちづくりにより都市基盤整備が行われたことから、整備が完了しています。
- ・最寄り駅まで 15 分圏域は、辻堂駅を最寄り駅とする湘南ライフタウン中央から、大庭隧道までの地域南側の辻堂駅遠藤線（けやき通り）沿道部となっております。その他の地域が 15 分圏域から外れる地域となっています。



■ 湘南大庭周辺地域 現況図

(2) 主な課題

- ・ 辻堂駅、湘南台駅などへの公共交通の利便性、定時性の向上
- ・ 最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・ 辻堂駅遠藤線（けやき通り）から離れている地域における公共交通の確保
- ・ 自家用自動車から公共交通利用への転換誘導
- ・ バリアフリー化など安全・安心で快適な歩行空間づくりの推進

(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

■（仮）新南北軸線への新たな交通システム導入とあわせて、周辺バス路線の再編、新設を進めます。

■最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、いずみ野線延伸にあわせた既存のバス路線の再編や新規路線の導入などバス交通網の充実を図ります。

○ 藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

■藤沢駅周辺まで30分圏域の拡大に向け、いずみ野線延伸や、（仮）新南北軸線への新たな交通システム導入とあわせて、周辺バス路線の再編、新設に向けて進めます。

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

■辻堂駅遠藤線（けやき通り）から離れた地域では、地域や交通事業者などと連携しながら、（仮）新南北軸線への新たな交通システム導入などとあわせて、既存バス路線の再編、地域提案型バスやデマンド交通などの導入を進めます。

■隣接都市と広域連携を図りながら、バス路線など公共交通サービスの充実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】

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

■広域連携軸（公共交通）の整備に向け、（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。

【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

■サイクルアンドバスライドの導入など、バスとの交通結節点整備などを進め、自家用自動車からの利用転換を図ります。

○ 自転車の利用促進

■地域内の自転車利用が多い、商業施設周辺の都市計画道路などでは、安全・快適に走行できる自転車利用環境の整備に向けた検討を進めます。

【基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

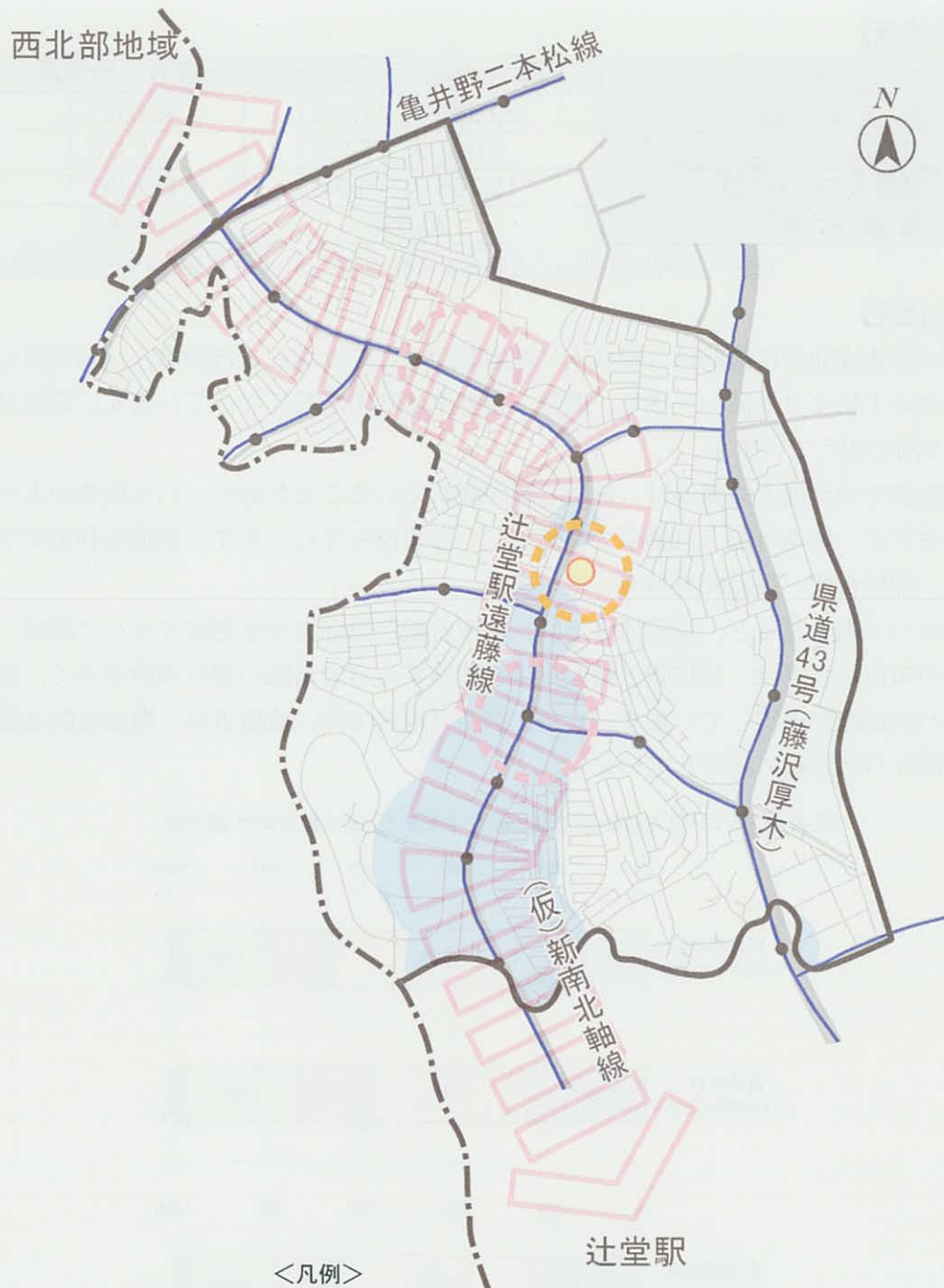
○ 安全で快適な移動空間づくり

■だれもが安心して移動できるよう、歩行空間の整備、段差解消などのユニバーサルデザイン化、適切な道路空間の維持・保全などにより、安全・安心な道路空間づくりを進めます。

○ 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、地域内の生活道路ネットワークを適切に維持・管理します。

(4) 湘南大庭地域 交通方針図



<凡例>

	都市拠点		鉄道・駅
	地区中心商業地		バス網
	コミュニティ活動の中心地区		最寄り駅15分圏域(バス・徒歩)
	コミュニティ拠点		最寄り駅15分圏域(自転車)
	都市農業交流拠点		その他地域
	新駅(予定)	(整備済)	(未整備)
	広域連携軸(南北方向)		主要幹線道路
	広域連携軸(東西方向)		都市幹線道路
	広域海洋レクリエーション軸		補助幹線道路
	緑道		自動車専用道路

2-9 西北部地域

(1) 現状

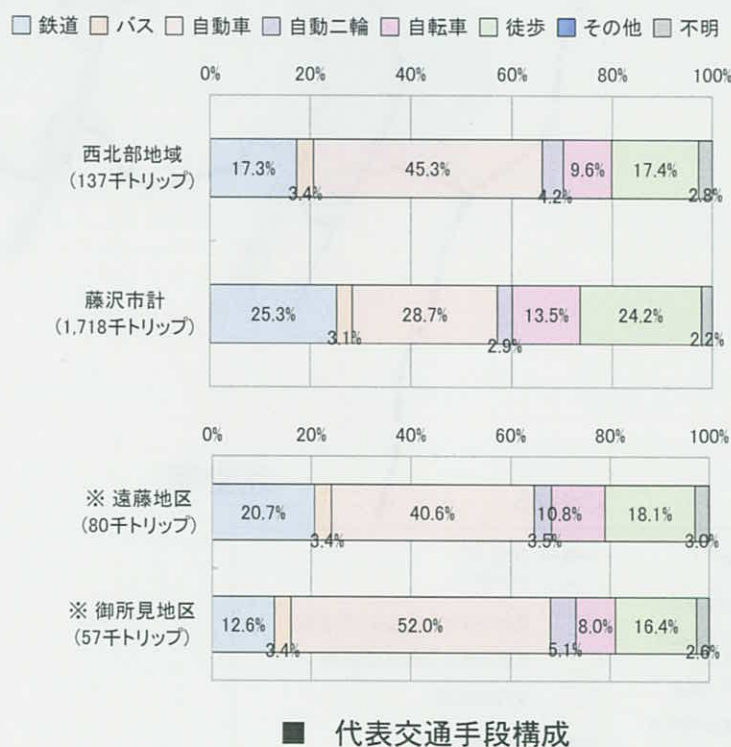
【人口の状況】

種 別	人口 (市全域に対する割合)	※参考 (市全域)
人 口 (H22)	29,260 人 (7.1%)	409,657 人
65 歳以上人口 (H22)	6,092 人 (7.5%)	81,310 人
従業人口 (H18)	15,755 人 (9.9%)	159,892 人
高 齢 化 率	20.8%	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】

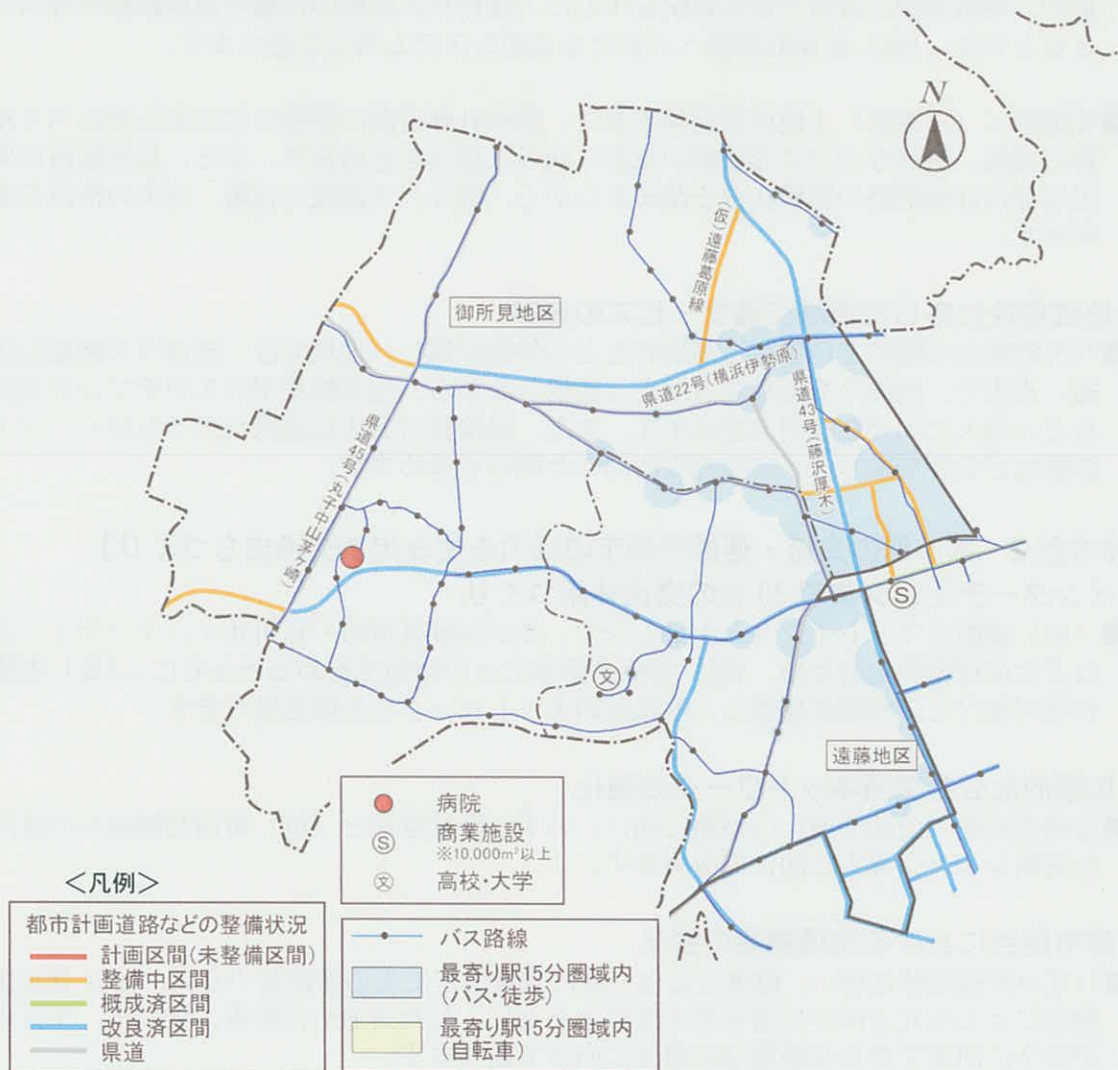
【交通の状況】

- ・地域の代表交通手段構成は、地域内に鉄道駅がないことから、自動車、バス利用の割合が藤沢市の平均よりも高い一方で、鉄道、自転車の利用が低くなっています。御所見地区では、5割を超えています。
- ・鉄道駅までの交通手段構成は、最寄り駅が離れていることもあり、バス利用が大半を占めていますが、湘南台駅へ自動車で移動している状況も見られます。鉄道を利用する人の多くは、湘南台駅、長後駅を利用しています。
- ・地域のバス網を見ると、遠藤地区では、湘南台駅と慶応大学を連絡するバス路線、御所見地区の用田などでは、長後駅と綾瀬車庫を連絡するバス路線の運行本数が多く、藤沢市内でもバス路線が充実しています。また、御所見地区では、綾瀬市域、海老名駅を連絡する広域的なバス路線も運行しています。



【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、遠藤地区では、土地区画整理事業などにより都市基盤整備が行われたことから、ほぼ整備が完了しています。一方で、御所見地区では、未整備の都市計画道路がありますが、北部第二（三）地区土地区画整理事業などにより都市基盤整備にあわせて、整備を進めています。
- ・最寄り駅まで15分圏域は、地域東側の御所見、遠藤地区の一部のみであり、15分圏域から外れる地域が多くを占めています。



■ 西北部地域 現況図

(2) 主な課題

- ・最寄り駅まで15分圏域から外れている地域の解消
- ・移動の利便性向上にむけた交通拠点間を連携する広域連携軸の整備
- ・交通拠点となる健康と文化の森における交通結節機能の強化
- ・自家用自動車から公共交通利用への転換誘導
- ・周辺都市や地域間を連携する道路ネットワークの形成
- ・自転車が利用しやすい環境の創出
- ・居住地域における安全・安心で快適な歩行空間の確保

(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・藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

■最寄り駅まで15分圏域の拡大に向け、いずみ野線延伸に伴う交通拠点の健康と文化の森や、地域東側に設置予定の新駅を中心に、既存バス路線の再編や新規路線の導入などとともに、（仮）新南北軸線への新たな交通システム導入を進めます。

■北部第二（三地区）土地区画整理事業や、都市計画道路の整備などにあわせたバス路線の再編、新設などバス交通網の充実に向けた検討を進めます。また、長後駅西口周辺の都市計画道路の整備状況を踏まえながら、既存バス路線の再編、充実の検討を進めます。

○ 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

■バス路線から離れているなど高齢者などの移動が難しい地域では、既存バス路線の再編、充実や、地域や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。また、隣接都市と広域連携を図りながら、バス路線など公共交通サービスの充実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

■（仮）綾瀬スマートインターチェンジや、さがみ縦貫道路・寒川北インターチェンジなどとの連携強化のため、（仮）遠藤葛原線などの整備を進めるとともに、（仮）湘南台寒川線などの整備を促進し、幹線道路ネットワークの形成を図ります。

○ 広域的な公共交通ネットワークの強化

■広域連携軸（公共交通）の整備に向け、いずみ野線延伸と（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

■いずみ野線延伸に伴い、健康と文化の森に設置予定である新駅を中心に、（仮）新南北軸線による南北方向の交通体系の構築とともに、公共交通や自動車、自転車、歩行者が安全に回遊できる交通施設の整備に向けて進めます。

【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

■サイクルアンドバスライドの導入など、バスとの交通結節点整備などを進め、自家用自動車からの利用転換を図ります。

○ 自動車交通の円滑化

■地域の広域連携強化に向け、（仮）湘南台寒川線延伸の促進や（仮）遠藤葛原線などの整備を進めます。

○ 自転車の利用促進

■地域内の自転車利用が多い、商業施設周辺の都市計画道路や、いずみ野線延伸に伴う新駅周辺などでは、安全・快適に走行できる自転車利用環境の整備に向けた検討を進めます。

【基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり】

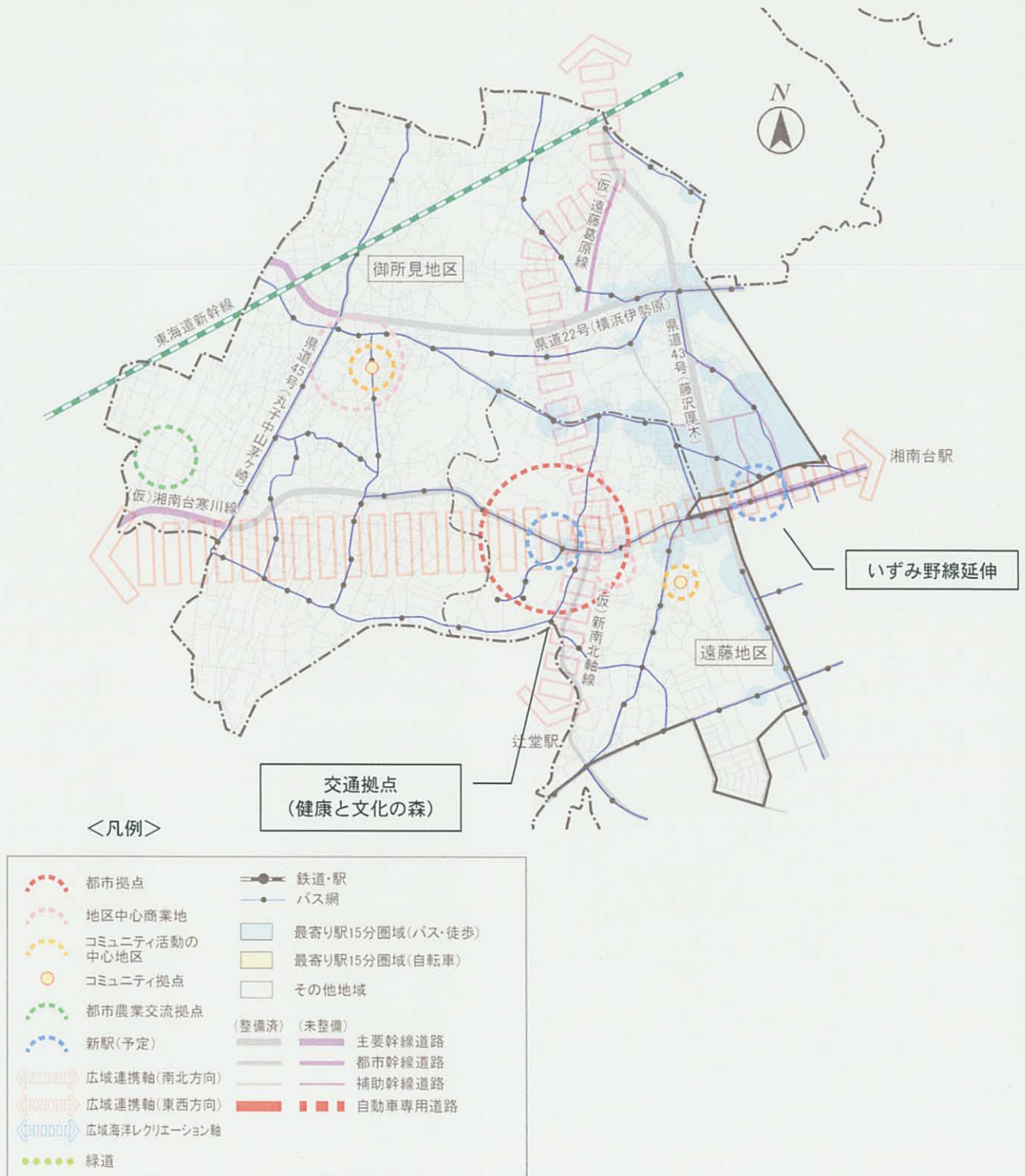
○ 安全で快適な移動空間づくり

■だれもが安心して移動できるよう、歩行空間の整備、段差解消などのユニバーサルデザイン化や、道路空間の維持・保全や安全・安心な道づくりを進めます。

○ 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など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。

(4) 西北部地域 交通方針図



【V/Cを考慮した道路幅員・道路構造に関する検討事項】

本計画の交通計画は、V/Cを考慮し、道路幅員・道路構造に関する検討事項を、以下のとおり実施する。

① V/Cを考慮した道路幅員・道路構造

本計画の交通計画は、V/Cを考慮し、道路幅員・道路構造に関する検討事項を、以下のとおり実施する。

（注）V/Cは、道路幅員・道路構造に関する検討事項を、以下のとおり実施する。



第6章

推進方策

第6章 推進方策

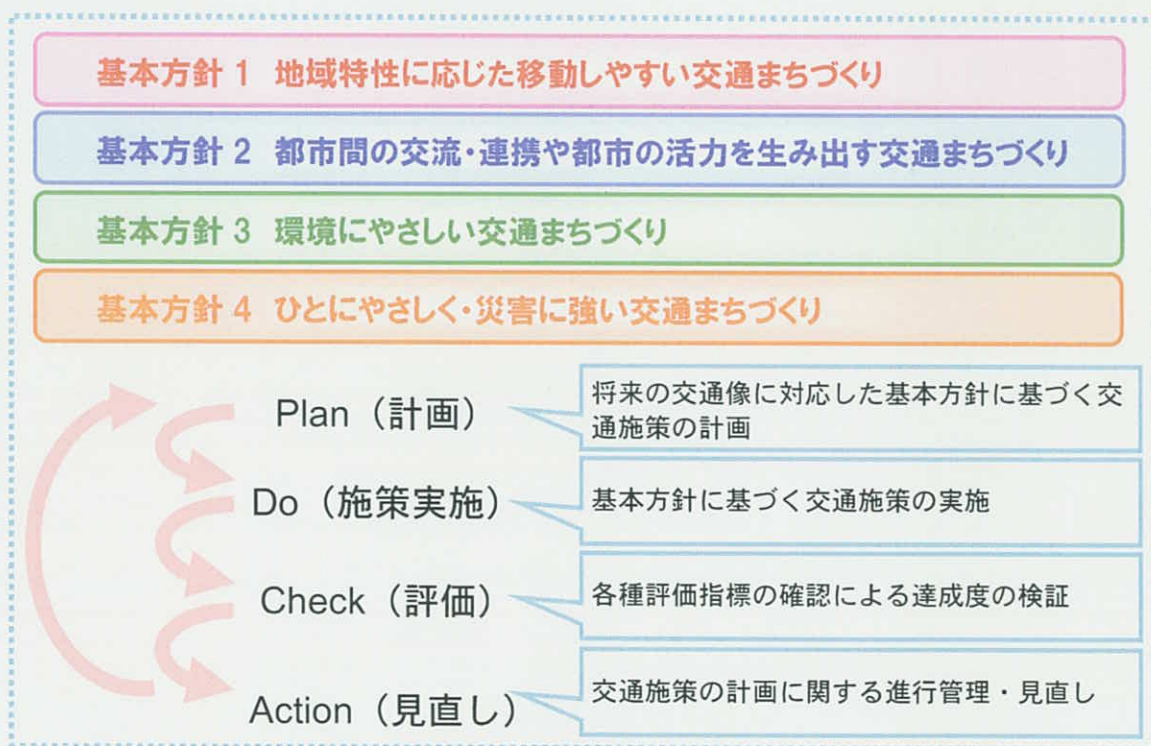
交通まちづくりに携わる市民、交通事業者、行政など、それぞれの主体が互いに役割分担し、連携、協力しながら、持続可能な総合交通体系の実現をめざします。

1 推進方策のフォローアップ

将来の交通像の実現に向けては、将来の交通像に対応した評価指標を設け、各交通施策の進捗状況にあわせて、定期的に評価指標のモニタリングを実施しながら、各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を図る、PDCA サイクルを用いて進めていきます。

あわせて、社会情勢や市民ニーズの変化に基づく確認・見直しが可能なよう、交通に関する市民意識調査を定期的に行い、各種交通施策に対する満足度についての調査を行っていきます。

また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、都市マスタープランの改定を踏まえながら、本交通マスタープランの見直しを行います。



将来の交通像の実現

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～』

■ 達成度の検証と定期的な見直しのイメージ

2 将来の交通像に対応した評価指標

2030年（平成42年）の「将来の交通体系」の実現に向けては、「めざす交通体系」ごとに、定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標を次のように設定します。

各交通施策の実施による評価指標の目標に対する達成度を検証することにより、施策の効果や達成状況を確認します。また、満足度など現時点では、定量化できない評価指標についても、各交通施策を実施する中で、市民の意識・満足度を調査し、定期的に検討します。

めざす交通体系 1

○『最寄り駅まで15分の交通体系』

評価指標	現状	目標
最寄り駅まで15分圏の人口割合 (自転車を考慮した場合)	72% (82%)	90% (95%)

○『藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系』

評価指標	現状	目標
藤沢駅まで30分圏の人口割合	84%	90%

評価指標	現状	目標
地域特性に応じた公共交通サービス（乗合タクシー（ワゴン）やデマンド交通など）の導入エリア数	—	6エリア
最寄り駅までの所要時間に関する満足度	—	向上をめざします。
公共交通の利便性に関する満足度	—	向上をめざします。

めざす交通体系 2

○『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』

評価指標	現状	目標
藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 30 分圏の人口割合	33%	100%
藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 15 分圏の産業系市街地割合	2% (0.1km ² /7.5km ²)	80% (6.0km ² /7.5km ²)

評価指標	現状	目標
自動車走行環境に関する満足度	—	向上をめざします。
インターチェンジまでの所要時間に関する満足度	—	向上をめざします。

めざす交通体系 3

○『環境にやさしい交通体系』

評価指標	現状	目標
鉄道・バス・自転車の利用割合	約 43%	現状を維持※
自動車の利用割合	約 30%	現状を維持※

※将来(2030年(平成42年))の代表交通手段構成の見通しでは、自動車利用の利用割合が、約6%程度、増加する見通しとなっています。このため、交通施策の実施により、2008年(平成20年)時点の鉄道・バス・自転車・自動車の利用割合を維持していくことを目標としています。

評価指標	現状	目標
自転車走行空間の整備延長	—	5 km
自転車走行環境に関する満足度	—	向上をめざします。

めざす交通体系 4

○『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』

評価指標	現状	目標
鉄道駅のバリアフリー施設※の整備率 (移動など円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	90% (19/21 駅)	100% (21/21 駅)
ノンステップバスの導入率	19%	70%
緊急輸送道路(避難路)に架かる 橋りょうの耐震補強整備率	55% (21/38 橋)	100% (38/38 橋)
都市計画道路の整備率	74% (121 km/162 km)	84% (136 km/162 km)

※バリアフリー施設とは、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差を解消する施設のことを言います。

評価指標	現状	目標
UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの 導入台数	0.2% (1台/520台)	10%
市内の歩行環境に関する満足度	—	向上をめざし ます。
避難経路の道路環境に関する満足度	—	向上をめざし ます。

3 主要プロジェクトの戦略的展開

将来の交通像、めざす交通体系の実現に向け、中短期で取り組む主要プロジェクトを、交通事業者、地域、関係機関などの連携、協力のもと進めていきます。

3-1 めざす交通体系 1：『最寄り駅まで 15 分、藤沢駅周辺まで 30 分の交通体系』

(1) 公共交通ネットワークの整備

「最寄り駅まで 15 分の交通体系づくり」、「藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分の交通体系づくり」の実現をめざし、藤沢市の骨格となる広域連携軸（公共交通）や、地域公共交通網の整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

■広域連携軸（公共交通）

○いずみ野線の延伸

市北部における東西方向の利便性強化や本市の新たな活力創造の場として創出する健康と文化の森地区、東海道新幹線新駅方面などへの広域公共交通網の強化に向け、湘南台以西へのいずみ野線の延伸を進めます。

○（仮）新南北軸への新たな交通システムの整備推進

都市拠点間の連携強化や湘南大庭周辺地域、西北部地域などの南北方向の利便性強化に向け、辻堂駅と市西北部をつなぐ（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。

■地域公共交通

○地域公共交通の整備推進

広域連携軸（公共交通）の整備にあわせたバス路線の整備、再編、既存バス路線の維持・確保、乗合タクシー・乗合ワゴンなどデマンド交通の導入に向けた交通施策を進めます。

(2) 交通拠点（都市拠点）における交通機能の強化

「最寄り駅まで 15 分の交通体系づくり」、「藤沢駅周辺（中心市街地）まで 30 分の交通体系づくり」の実現をめざし、藤沢市の交通拠点（都市拠点）の整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

■交通拠点（都市拠点）

○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

藤沢市の中心市街地である藤沢駅周辺における再活性化に向け、行政、商業者、事業者などがそれぞれ主体的に検討・調整を行いながら事業を進めていくことを示した「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画（2012 年（平成 24 年）3 月策定）」に基づく南北自由通路の拡幅や駅前広場の改良などの事業を戦略的に展開します。

○（仮）村岡地区都市拠点総合整備の推進

都市間の交流・連携を支え、藤沢駅周辺に集中する交通負荷の軽減や、公共交通への利用転換されることによる環境負荷の軽減、また、村岡地区などの利便性向上に向け、JR東海道本線への（仮）村岡新駅設置を促進するとともに村岡新駅設置による新たな交通拠点の形成を一体的かつ戦略的に展開します。

○健康と文化の森の整備推進

いずみ野線延伸あるいは、都市拠点である健康と文化の森のまちづくりにあわせて、設置予定である新駅を中心に、新たな交通拠点の形成を一体的かつ戦略的に展開します。

○片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

観光・交流機能を有する都市拠点である片瀬・江の島周辺では、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や、片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想の検討など、「湘南江の島魅力アップ・プラン」と連携を図りながら、交通施策を戦略的に展開します。

3-2 めざす交通体系2：『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』

(1) 広域的な道路ネットワークの整備

首都圏、全国の他都市まで快適に移動できる広域的な道路ネットワークの強化を図るため、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）の広域的な自動車専用道路や、横浜藤沢線など主要幹線道路の整備促進とあわせて、幹線道路などの整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- 藤沢石川線の整備推進
- 善行長後線の整備推進
- 石川下土棚線の整備推進
- （仮）遠藤葛原線の整備推進
- 鵜沼奥田線の事業化に向けた検討
- 高倉下長後線の事業化に向けた検討

3-3 めざす交通体系 3：『環境にやさしい交通体系』

(1) 自転車施策の推進

自転車関連施策については、「ふじさわサイクルプラン」における中短期で取り組むべき自転車施策を交通施策のアクションプランにも位置付けて進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- ふじさわサイクルプランにおける中短期で取り組む自転車施策の推進

(2) モビリティ・マネジメントの推進

環境負荷の小さい自転車や公共交通などへの利用転換を促すソフト面での交通施策である「モビリティ・マネジメント」を、市民、学校、企業と連携を図りながら進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- 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

3-4 めざす交通体系 4：『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』

(1) 安全・安心な交通体系の整備

超高齢社会を迎えるなか、関係機関などと連携を図りながら、ユニバーサルデザインによる交通環境の整備・充実や、交通安全対策、健康増進につながる移動環境づくり、災害に強い都市基盤整備の改善や整備などを進めます。

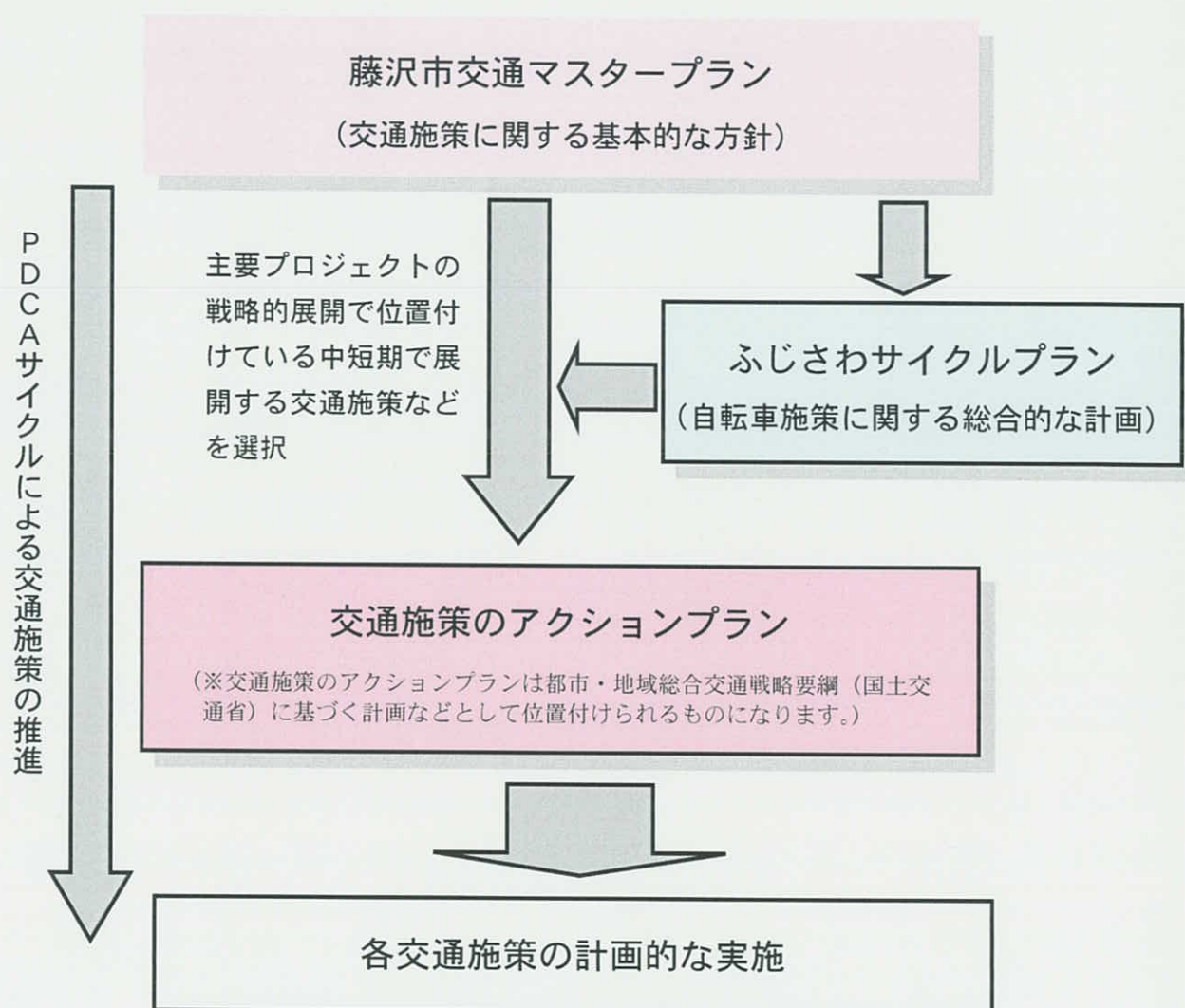
〈中短期で展開する交通施策〉

- 江ノ島電鉄線鵜沼駅、湘南モノレール湘南江の島駅のバリアフリー化促進
- 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
- 歩道の拡幅や段差、傾斜の解消など歩行環境の整備・改善
- 災害避難路となる都市計画道路などの整備及び促進
- 交通施設の耐震化
- 主要鉄道駅を中心とした災害対策の検討

4 交通施策のアクションプランの策定

将来の交通像の実現に向けては、主要プロジェクトの戦略的展開に位置付けている、中短期で展開する交通施策を、交通事業者、地域、関係機関、本市などが連携、協力しながら、一体となって進めいくことが重要となります。

このため、今後、5年から10年間でやる交通施策のアクションプランを策定し、様々な国庫補助制度などを活用しながら、交通施策を展開していきます。



■ 交通マスタープランの実現に向けた流れ

交通政策の推進と交通手段の選択

交通政策の推進と交通手段の選択は、交通手段の選択と交通政策の推進の両面から進められる。交通手段の選択は、交通手段の選択と交通政策の推進の両面から進められる。交通手段の選択は、交通手段の選択と交通政策の推進の両面から進められる。交通手段の選択は、交通手段の選択と交通政策の推進の両面から進められる。

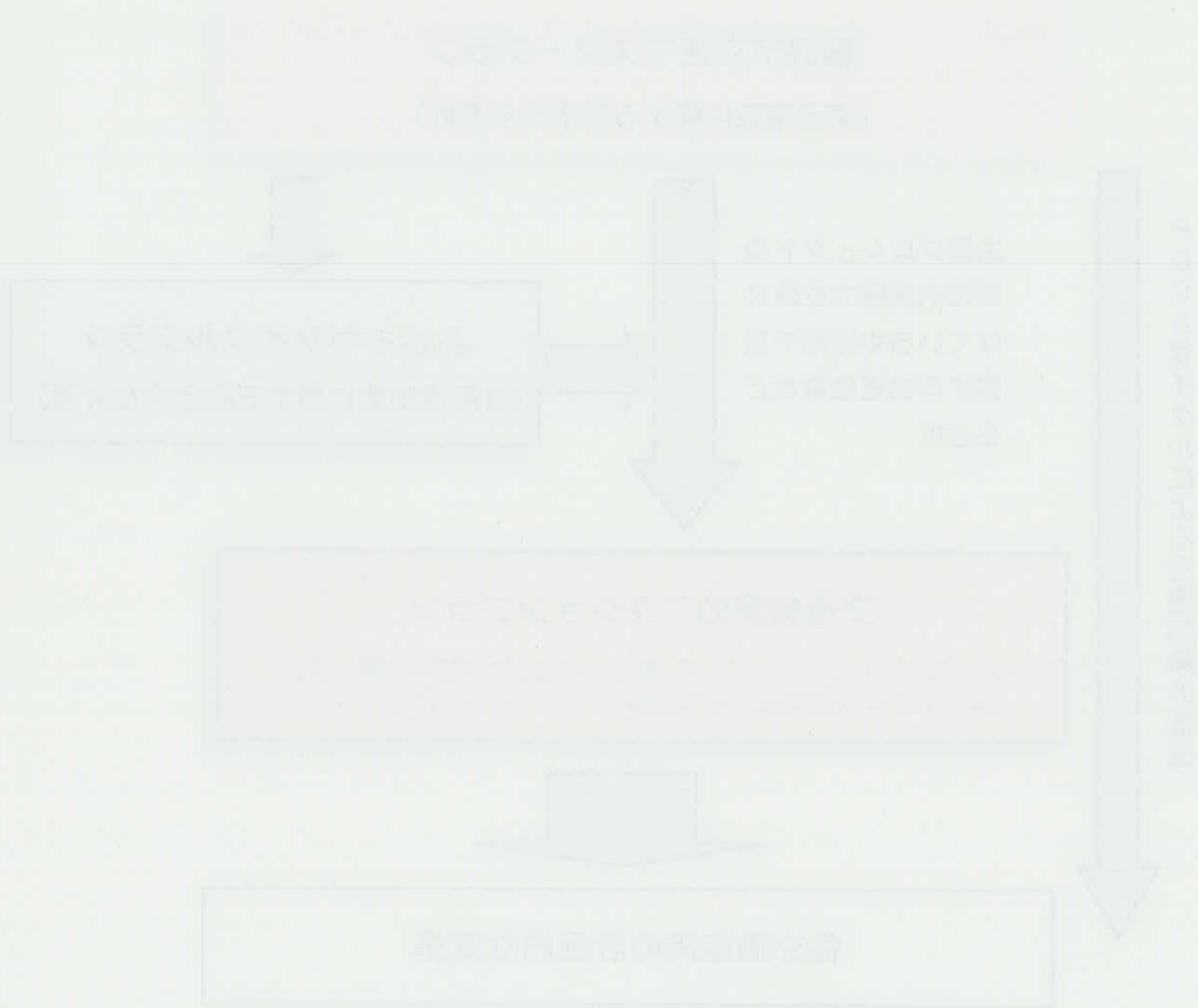


図1-10 交通手段の選択と交通政策の推進

用語の解説

【あ行】

●アセットマネジメント

道路や橋梁などの公共施設について、将来的な損傷・劣化などを予測・把握し、最も費用対効果の高い維持管理を行う考え方。

●温室効果ガス

大気中の二酸化炭素やメタンなどのガスは、太陽からの熱を地球に封じ込め、地表を暖める働きがあり、これらのガスを温室効果ガスという。代表的なものとして、二酸化炭素(CO₂)、メタン(CH₄)、亜酸化窒素(N₂O)、ハイドロフルオロカーボン類(HFCS)、六フッ化硫黄(SF₆)等があげられる。

●オフピーク時

朝夕のピーク時以外の時間帯(閑散時)。概ね10時から16時までの時間帯。

【か行】

●神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

神奈川県内全域に渡る鉄道輸送力の増強や利便性の向上を促進させることにより、混雑緩和や県民の生活と産業の進展に寄与することを目的として組織。神奈川県と県内全ての市町村及び経済団体(商工会議所連合会、商工会連合会)で構成され、鉄道輸送力増強などに関する情報収集や、国及び鉄道事業者への要望活動などを行っている。

●狭隘(きょうあい)道路

一般的に幅員4メートル未満の道路のことをさす。

●帰宅困難者対策協議会

災害などが発生した場合における公共交通機関の運行の停止又は遅延により、鉄道駅周辺において、帰宅が困難となる者、または、やむを得ず当該地域から徒歩による帰宅する者(帰宅困難者など)に対して、必要な対策、支援を図ることを目的として任意に設置する協議会である。協議会の構成としては、鉄道事業者、バスなど事業者、大規模集客施設事業者、商店会連合会、教育機関、警察、消防、県、市などの行政機関からなる。

●緊急輸送道路

救助や消火活動など応急対策のために、防災拠点や主要都市を連絡する国道などのこと。

●効果管理用算定

毎年変わる二酸化炭素排出量の計算方式では、基準年度との比較がしにくい(ベースが変動する)ため、基準年度に二酸化炭素排出量を算出したときの係数を現在のエネルギー使用量にかけ、同じ基準で推移がわかるようにする算定方式であり、藤沢市域全体のエネルギー消費量、廃棄物処理量などをもとに、電力の排出係数を1990年の値(0.380)に固定し算定。

●公共交通優先システム(PTPS)

バスが接近すると前方信号の青時間を延ばし、バスの速度が低下しないようにする仕組み。

●交通需要マネジメント (TDM)

道路整備などのハード面ではなく、自動車から鉄道・バスなどへの利用転換や、会社の始業時間の変更による交通需要の平準化、物流の共同配送化など、主にソフト面での対策により混雑解消しようとする取組み。

●混雑度

道路の混雑程度を示す値の一つで、交通量と道路の許容量に対する比で示す値。

●コンパクトな都市構造

都市的土地利用の郊外への拡大を抑制し、中心市街地に生活に必要な諸機能（公的機関、医療機関、商業施設など）を集約させた効率的で持続可能な都市の構造。

【さ行】

●サイクルアンドバスライド

まちなかへの自動車の流入を抑制して、バスの利用を促進するために、自転車でバス停に来てバスに乗り換えるシステム。

●自転車ラックバス

前面に自転車を載せられる路線バス。自転車の飲酒運転や傘を差しながらの片手運転などによる交通事故の防止などの効果が期待される。

●自動二輪車

道路交通法に規定される車両区分で、大型自動二輪車及び普通自動二輪車のこと。

●シームレス化

シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車券の設定など。

●集中トリップ

ある地域に到着するトリップ。

●スマートインターチェンジ

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。

【た行】

●ターミナル駅

交通手段の結節点。特に鉄道の場合は、異なる路線の交差する拠点駅や特急などが停車して乗り換える拠点駅をいう。

●代表交通手段

人が移動するときに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段のことをいう。

●端末交通手段

1つのトリップが複数の交通手段から構成されるとき、代表交通手段からみて、より低い優先順位の交通手段を利用する、連続したすべてのアンリンクトリップを端末トリップと呼び、端末トリップの中で最も優先順位の高い交通手段を端末交通手段と呼ぶ。

●地域提案型バス

既存のバスでは歩行が困難な狭い道路や、公共交通不便地域などに対し、環境との共生や自家用車から公共交通への転換、高齢社会への対応を図ることを目的として、バス事業者が運行実施主体となり、藤沢市が走行環境整備を行い、バス停間隔を短くするなど、きめ細かなサービス提供を行うことで、高齢者などの移動手段の確保、公共交通中心のまちづくりなどのために運行されるバス。

●地域公共交通会議

地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃などに関する事項、地域公共交通施策に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため、道路運送法に基づき、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者と合意形成を図る場となる会議。協議会の構成としては、市民、バスなど事業者、運輸関係者、警察、国、県、市などの行政機関からなる。

●昼間人口

「夜間人口(=居住人口)」に対する用語として、主に日中にその地域に滞在している人口のことを言い、「夜間人口-その地域から他地域へ通勤・通学している人口+他地域からその地域へ通勤・通学してきている人口」によって求められる。

●超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

●低炭素社会

究極的には、温室効果ガスの排出を自然が吸収できる量以内にとどめる(カーボン・ニュートラル)社会。実現するためには、産業・行政・国民など社会のあらゆるセクターが、その選択や意志決定において、省エネルギー・低炭素エネルギーの推進や、資源生産性の向上などにより、二酸化炭素の排出を最小化(カーボン・ミニマム)するための配慮を徹底することを当然とする社会のこと。

●デマンド交通

利用者が希望する乗降場所や時刻などの要求(デマンド)に応じて柔軟な運行を行う公共交通の形態。たとえば、乗り合い方式で運行するタクシーなどがある。

●東京都市圏

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部は、そこに住む人々の生活や活動の場であり、我が国の政治、経済、文化の中核的な役割を果たしている都市圏。

●東京都市圏パーソントリップ調査

東京都市圏を調査範囲とした、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを10年に一度調べるもの。

●トリップ・トリップエンド

トリップとは、人がある目的をもって、「出発地」から「目的地」へと移動する単位。

【例】1トリップ：出発地－(徒歩)→バス停－(バス)→鉄道駅－(鉄道)→鉄道駅－(徒歩)→目的地

また、トリップエンドとは、出発地と目的地のことをさし、出発地と到着地で2トリップエンドとなる。

【な行】

●荷さばき交通

商業・業務施設等への集配のための交通。荷さばきの多くが路上で行われており、荷さばきの路上駐車が交通混雑の一因となっている。

●乗合タクシー（ワゴン）

バスを走らせるほど需要がない地域や深夜などに限定し、特別な許可により運行が認められた定時定路線型のタクシー。運賃も乗車人数によらず定額制。

●ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

●バスの一元化

バス事業者によって異なるバス路線やバス停の名称、運賃、運行ダイヤを統一することで、利用者にとって利便性の高いバスを運行すること。

●バスレーン

バスの定時性・速達性を高めるため、交通規制によってバス以外の自動車の進入を制限する車線。通常、片側2車線以上の道路が必要とされる。

●バス専用レーン

路線バス専用の車線。基本的には路線バスや緊急走行中の緊急自動車のみが通行可能で、それ以外の一般車通行は禁止されている。ただし交差点での左折、道路外に出るための左折、道路工事等による車線規制時、また緊急走行中の緊急車両に道を譲る場合はこの限りでない。また原動機付自転車と軽車両は、個別規制の場合を除き、原則として走行することができる。

●バス優先レーン

路線バスの優先通行帯。バス専用レーンと異なり、路線バス以外の車両も走行することができるが、路線バス接近時は速やかに優先レーンより出て道を譲らなければならない。また渋滞により路線バスが接近したときに優先レーンから出ることができないときは優先レーンを通行することが禁止されている。

●バスロケーションシステム

バスの現在位置や到着までの待ち時間などの情報を利用者に提供するシステム。

●発生トリップ

ある地域を出発するトリップ。

●発生集中量

ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計。単位はトリップエンド（TE）。

●ヒヤリハットマップ

事故は起きていないものの「ヒヤリとした」、「ハットした」という箇所や危険と感じた箇所をわかりやすくマップ化したもの。

●バリアフリー

主に障がい者や高齢者など移動が困難な人にとって障がいとなる階段や段差などのバリアを取り除くことやそのための施設のこと。たとえば、エレベーターやエスカレーター、緩い傾斜の通路（スロープ）など。

●バリアフリー法

正式名称を「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（2006年（平成18年）12月20日施行）」といい、高齢者や障がい者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や、高齢者や障がい者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めている法律。

●パークアンドライド

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム。

●フィーダーバス

フィーダーとは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線道路に接続して、支線の役割をもって運行される路線バス。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つバスのこと。

●福祉バス

各種行事に参加する障がい者、お年寄りなどの安全面の確保や利便性を向上させることを目的として運行しているバス。

●フリンジ駐車場

まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部（フリンジ）に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に入りする。

●ボトルネック

トンネルや橋梁、踏切、交差点など、交通渋滞の原因となる場所のこと。

【ま行】**●モビリティ**

個人の空間的移動のしやすさを表す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。

●モビリティ・マネジメント（MM）

一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通や自転車利用へ自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。

【や行】

●夜間人口

一定の住居に3ヶ月以上にわたって住んでいる者の数を常住人口といい、夜間人口はその通称。その地域に働きに来ている人などからなる昼間人口に対して用いられる用語。

●ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）のこと。

【ら行】

●ラダー型（はしご型）

藤沢市都市マスタープランで位置付けられている将来都市構造の交通体系の配置の考え方。

●レンタサイクル

観光・行楽・通勤・通学・商用などの目的における短距離移動を補完するための交通手段として、自転車を有料あるいは無料で貸し出しするもの。

【英数字】

●ICカード

情報（データ）の記録や演算をするために集積回路（IC）を組み込んだカードのこと。交通分野では、Suica や PASMO など IC 乗車カードをいう。

●PDCAサイクル

プロジェクトの実行に際し、「計画をたて（Plan）、実行し（Do）、その評価（Check）に基づいて改善（Action）を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み（考え方）。

●UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両。誰もが普通に使える、運賃料金は一般のタクシーと同じ。