

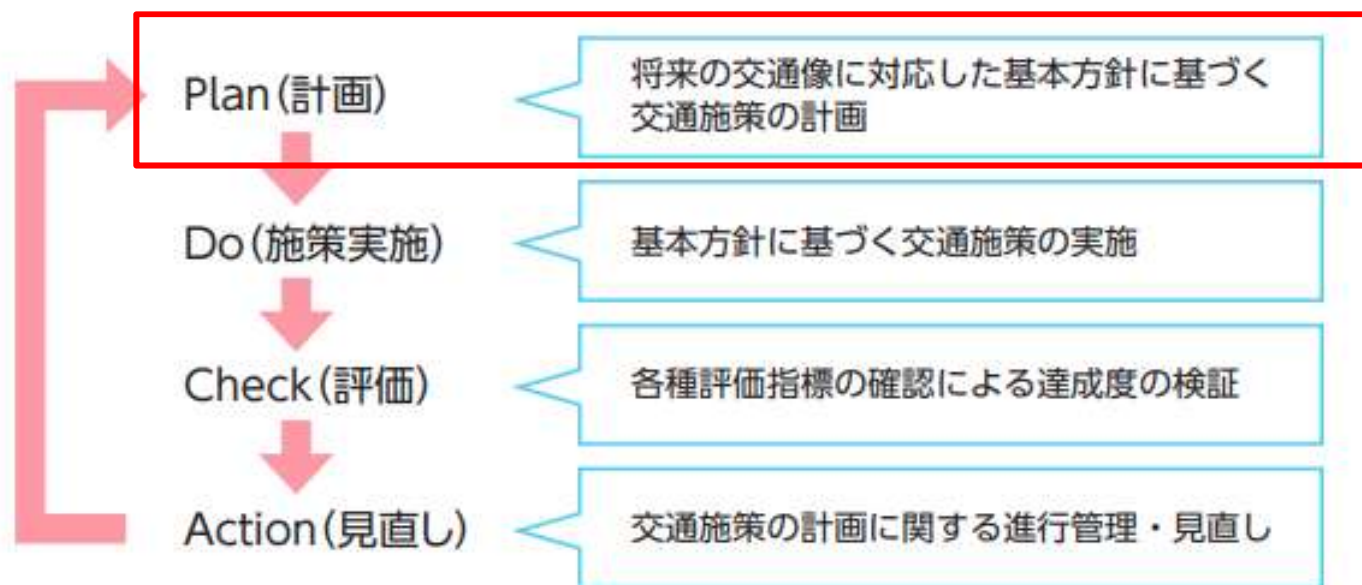
議題2

交通計画の進行管理について



1. Plan (計画)

PDCAサイクル



「藤沢市交通マスタープラン」より



1-1. 藤沢市の交通体系（都市マスタープランより）

【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、都市拠点間、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、より多くの人々が移動しやすい、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、歩行者や自転車及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。」



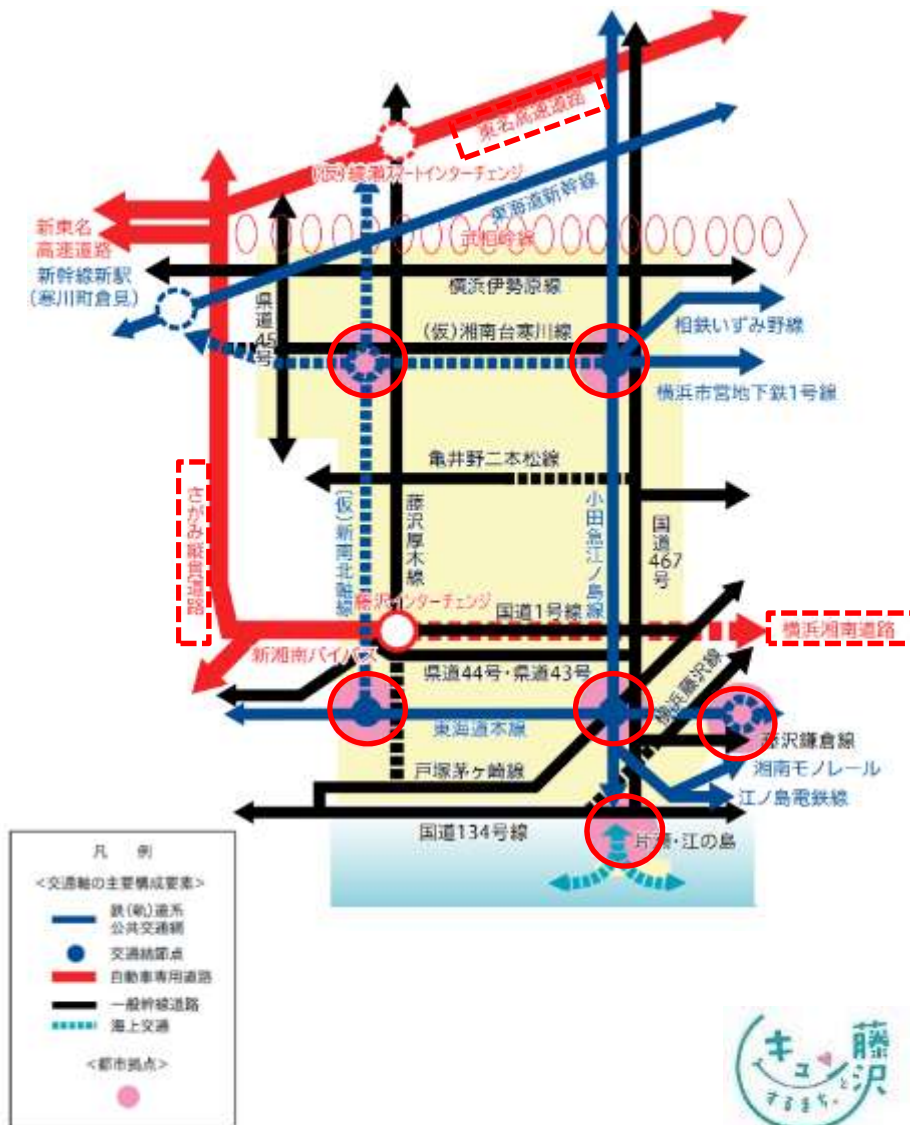
1-1. 藤沢市の交通体系（都市マスタープランより）

【都市マスタープラン：交通体系の考え方】

<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。」





1-2. 藤沢市がめざす将来の交通像

【交通マスタープラン】

『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』

4つの視点に基づいた交通まちづくりを進めます

～地域特性～

- ひとびとが交流・連携し、健康でいきいきと暮らせるよう、地域特性に合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。



1-3. めざす交通体系

【交通マスタープラン】

～地域特性～

○最寄り駅まで15分・藤沢駅まで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。



1-3. めざす交通体系

【交通マスタープラン】

～環境にやさしい～

○環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車を利用しやすく、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。



2. Do(施策実施)



「藤沢市交通マスタープラン」より



2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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・藤沢駅周辺まで30分の交通体系づくり
- ・地域特性に応じた地域交通サービスの充実

主要なバス路線の充実

- (H30年)辻堂駅～湘南ライフタウン間で連節バスの急行運転を開始
- (H30年)湘南ライフタウンバスターミナルを拡張整備



2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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・藤沢駅周辺まで30分の交通体系づくり
- ・地域特性に応じた地域交通サービスの充実

JR東海道本線（仮）村岡新駅 設置に向けた取組

- (H30年)県・藤沢市・鎌倉市の覚書への合意
- (R3年)3縣市とJR東日本で新駅設置、自由通路整備に関する基本協定書を締結
- (R3年)土地区画整理事業や道路等について都市計画決定



村岡新駅イメージ

乗り合いタクシーの導入

- (H29年)善行地区で「のりあい善行」の本格運行開始
- (H30年)六会地区で「おでかけ六会」の本格運行開始



のりあい善行

2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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（産業系市街地から15分）の交通体系づくり

- ・ 広域的な公共交通ネットワークの強化・都市拠点へのアクセス向上

藤沢駅周辺の再整備

- (R1年)北口デッキリニューアル・(R2年)北口駅前広場再整備
- (R3年)北口地下通路リニューアル



【再掲】(仮称)村岡新駅設置に向けた取組

バリアフリー化

- (H30年)六会日大前駅周辺の市管理道路のバリアフリー化完了
- (H27年)善行駅周辺移動円滑化基本構想策定→基本構想に基づくバリアフリー化実施
- (H30年)湘南モノレール湘南江の島駅舎のバリアフリー化



湘南モノレール 湘南江の島駅

2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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（産業系市街地から15分）の交通体系づくり

- ・ 広域的な公共交通ネットワークの強化・都市拠点へのアクセス向上

江の島周辺の交通機能確保

- (R1年)小田急片瀬江ノ島駅駅前広場暫定整備
- (R1年)江ノ島大橋3車線化



江ノ島大橋3車線化

道路網の整備

- (H27年)さがみ縦貫道（圏央道）が全線開通
- (H29年)石川下土棚線の一部が開通
- (R3年)東名高速綾瀬スマートインターチェンジが供用開始



2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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（産業系市街地から15分）の交通体系づくり

- ・ 広域的な公共交通ネットワークの強化・都市拠点へのアクセス向上

自転車の利用環境整備（はしる・とめる）

- 自転車通行空間の整備
（H26末：0km→R3末：16km）



鵜沼海岸線に整備した自転車通行帯

- (H27年)藤沢駅北口、(R2年)片瀬江ノ島駅
などに自転車駐車を整備



藤沢駅北口第2自転車等駐車場

2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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・自動車交通の円滑化・自転車の利用促進・環境にやさしい交通環境づくり

運行情報案内の実施

- (H30年)辻堂駅、湘南台駅、辻堂駅遠藤線（バス停）への運行情報案内の設置



辻堂駅遠藤線沿いバス停の運行情報案内

誰もが利用しやすい公共交通の推進

- ノンステップバスの導入
- ユニバーサルデザインタクシーの導入



ユニバーサルデザインタクシーの例
トヨタジャパンタクシー

2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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・自動車交通の円滑化・自転車の利用促進・環境にやさしい交通環境づくり

自転車利用環境の整備（つかう）

- サイクル&バスライド施設の整備（市内4か所）



- シェアサイクルの実証実験の実施



シェアサイクルのポート

モビリティ・マネジメント

- 小学生を対象に、適切な交通手段を選択できるようにするためのモビリティマネジメント教育を実施



2-1. 計画に位置付けた施策の状況

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・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・既存交通施設の適切な維持管理の推進

ユニバーサルデザイン化

- 【再掲】UDタクシー・ノンステップバスの導入
- 【再掲】道路のバリアフリー など

交通安全対策

- 交通ルールや交通マナーの啓発 など



藤沢市交通安全
ポスター展の作品

交通基盤の整備

- 狭あい道路の改善
- 【再掲】道路網の整備
- 道路改修、舗装整備、安全対策
- 橋梁の耐震化



耐震化を実施した新屋敷橋

3. Check (評価)



「藤沢市交通マスタープラン」より



3-1. 評価指標の状況

「○」: 目標以上、「△」: 目標未満策定時以上、「×」: 策定時未満

	評価指標	交通マス 策定時	交通AP 策定時	交通マス 目標値	現状値	達成状況
めざす 交通体系1 ○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	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%)	72% (82%)	75% (85%)	73% (82%)	△
	藤沢駅まで30分圏の人口割合	84%	84%	87%	84%	△
	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	-	0エリア	6エリア	2エリア	△
	最寄り駅までの所要時間に関する満足度	-	45%	向上を めざす	42%	×
	公共交通の利便性に関する満足度	-	44%	向上を めざす	38%	×
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	藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで30分圏の人口 割合	33%	33%	100%	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%	2%	80%	27%	△
	自動車走行環境に関する満足度	-	17%	向上を めざす	16%	×
	インターチェンジまでの所要時間に関する満足度	-	14%	向上を めざす	27%	○

3-1. 評価指標の状況

「○」:目標以上、「△」:目標未満策定時以上、「×」:策定時未満

	評価指標	交通マス 策定時	交通AP 策定時	交通マス 目標値	現状値	達成状況
めざす 交通体系3 ○環境にやさ しい交通体系	鉄道・バス・自転車の利用割合	43%	43%	43%	57%	○
	自動車の利用割合	30%	30%	30%	26%	○
	自転車走行空間の整備延長	-	0.5km	5km	16km	○
	自転車走行環境に関する満足度	-	10%	向上を めざす	12%	○
めざす 交通体系4 ○ひとにやさ しく・災害に強 い交通体系	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%	94%	100%	100%	○
	ノンステップバスの導入率	19%	20%	70%	62%	△
	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%	58%	100%	62%	△
	都市計画道路の整備率	74%	75%	84%	77%	△
	UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入台数	0.2%	1%	10%	8%	△
	市内の歩行環境に関する満足度	-	25%	向上を めざす	18%	×
	避難経路の道路環境に関する満足度	-	44%	向上を めざす	57%	○

3-2. 評価指標の考察

評価につながった項目（達成状況「○」）

- 高速道路網へのアクセス性向上
- 自動車利用から鉄道・バス・自転車利用への転換

評価につながらなかった項目（達成状況「×」）

- 「最寄り駅までの所要時間」、「公共交通の利便性」、「自動車走行環境」、「歩行環境」に関する満足度

⇒それぞれ施策は進めているが「満足度」向上にはつながっていない

その理由としては・・・

- ✓ 高齢化などの市民の年齢構成の変化など社会状況等の変化が考えられるため、見直しにあたっては配慮が必要

市民満足度調査における
70歳以上の回答者の割合

