

(3) 災害に強い交通まちづくり

災害時の安全性確保の視点から、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、災害時の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
- ・ 主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討

(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

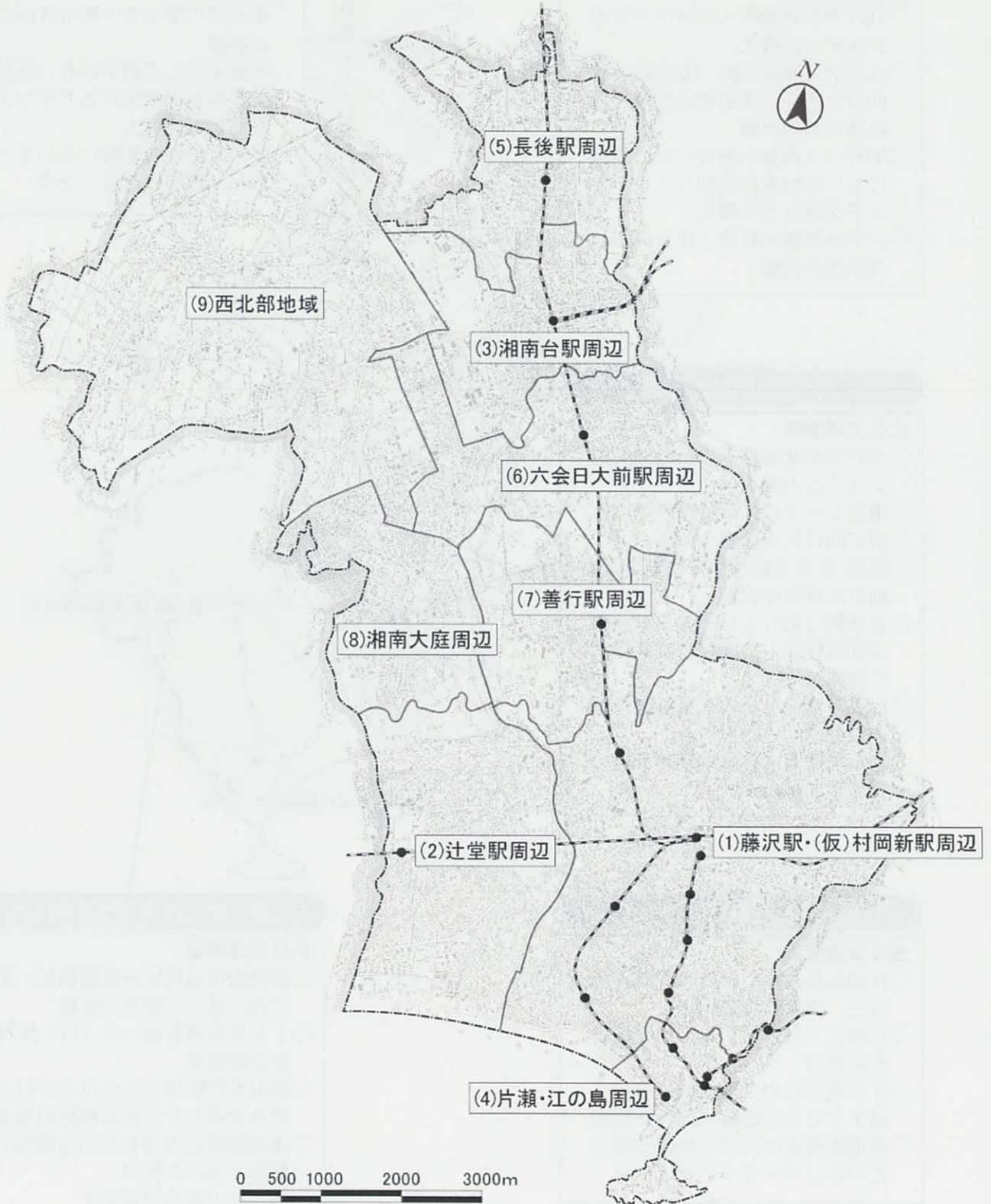
地域別の交通施策

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・ 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・ 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">・ 坂が多く、自転車での移動や駅端末利用を困難にしている地域
(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

(8) 湘南大庭周辺地域

主な交通施策

- (仮) 新南北軸線への新たな交通システムの導入
- 辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅などへ向けた既存バス路線の利用環境改善や路線再編
- 既存バス路線が充分でない地域における地域提案型バスやデマンド交通などの導入
- いずみ野線の延伸に伴う周辺バス路線の再編

(7) 善行駅周辺地域

主な交通施策

- 藤沢石川線などの都市計画道路の整備
- 地域住民と交通事業者の協働による地域提案型バスやデマンド交通などの導入
- 藤沢石川線の整備にあわせた、既存バス路線の再編、充実

(2) 辻堂駅周辺地域

主な交通施策

- (仮) 新南北軸線への新たな交通システムの導入
- 湘南シークロスの道路渋滞の解消に向けた交通安全対策
- 県道43号(藤沢厚木)の事業化に向けた検討の促進
- 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の検討
- 片瀬辻堂線などの都市計画道路の整備に向けた検討
- 辻堂駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討

(4) 片瀬・江の島周辺地域

主な交通施策

- 江の島島内への新たな周遊機能など、周遊環境の向上
- 片瀬江ノ島駅前広場の再整備構想の検討
- 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
- 鉄道駅周辺における歩行空間などのユニバーサルデザイン化

(1) 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域

主な交通施策

- 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)村岡新駅設置推進
- 藤沢本町駅周辺における歩行空間の改善などの結節機能の強化
- 藤沢駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討
- 横浜藤沢線の整備促進
- 鶴沼奥田線などの都市計画道路の整備



(9)西北部地域

主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 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導入
- 健康と文化の森に設置予定の新駅を中心とした安全に回遊できる交通施設の整備
- (仮)新南北軸線への新たな交通システムの導入
- (仮)湘南台寒川線などの整備促進
- (仮)遠藤葛原線などの整備推進

(5)長後駅周辺地域

主な交通施策

- 高倉下長後線などの都市計画道路の整備
- 隣接都市との連携によるバス路線の新設
- 既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設
- 長後駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討



(6)六会日大前駅周辺地域

主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- てんじんミニバスなどの既存バス路線の維持・充実
- 地域住民と交通事業者の協働による地域提案型バスやデマンド交通などの導入
- 善行長後線などの都市計画道路の整備

(3)湘南台駅周辺地域

主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 湘南台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の検討
- 石川下土柵線などの都市計画道路の整備
- 湘南台駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討
- 遠藤、御所見地区からのバス路線の維持・充実、新規路線の導入

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

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。

めざす交通体系1

- 『最寄り駅まで15分の交通体系』
- 『藤沢駅周辺まで30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 (自転車考慮した場合)	72% (84%)	90% (95%)
藤沢駅まで30分圏の人口割合	84%	90%

評価指標	目標
地域特性に応じた公共交通サービス（乗合タクシーや乗合ワゴンなどデマンド交通）の導入エリア数	導入エリア数の増加をめざします
最寄り駅までの所要時間に関する満足度	満足度の向上をめざします
公共交通の利便性に関する満足度	満足度の向上をめざします

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
インターチェンジまで30分圏の人口割合	33%	100%
インターチェンジまで15分圏の産業系市街地割合	2%	80%

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

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	目標
自転車走行空間の整備延長	整備延長の増加をめざします
自転車走行環境に関する満足度	満足度の向上をめざします

めざす交通体系4

○『人にやさしく・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)	91% (20/22駅)	100% (20/22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%	84%

評価指標	目標
中扉を利用したバスの運行路線の割合 (乗降時のバリアフリー化の整備)	運行路線割合の増加をめざします
UDタクシーの導入台数	導入台数の増加をめざします
歩行者の交通事故件数	事故件数の減少をめざします
市内の歩行環境に関する満足度	満足度の向上をめざします
避難経路の道路環境に関する満足度	満足度の向上をめざします

3 主要プロジェクトの戦略的展開

将来の交通像の実現に向け、交通体系の骨格の形成につながる主要なプロジェクトを、交通事業者、地域、関係機関、本市などの連携、協力のもと戦略的に展開していきます。

- ・ 藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業
- ・ (仮) 村岡地区都市拠点総合整備の推進
- ・ いずみ野線の延伸、(仮) 新南北軸への新たな交通システムの整備推進
- ・ 広域的な自動車専用道路、主要幹線道路などの整備促進

4 (仮)藤沢市都市総合交通戦略の策定

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、一体となって進めていくことが重要となります。

このため、今後、5年から10年間で行う交通施策のアクションプランとなる「(仮) 藤沢市都市総合交通戦略」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。

○都市総合交通戦略とは
 概ね5年から10年の短期・中期の目標を示し、それを実現するための交通施策のアクションプラン。

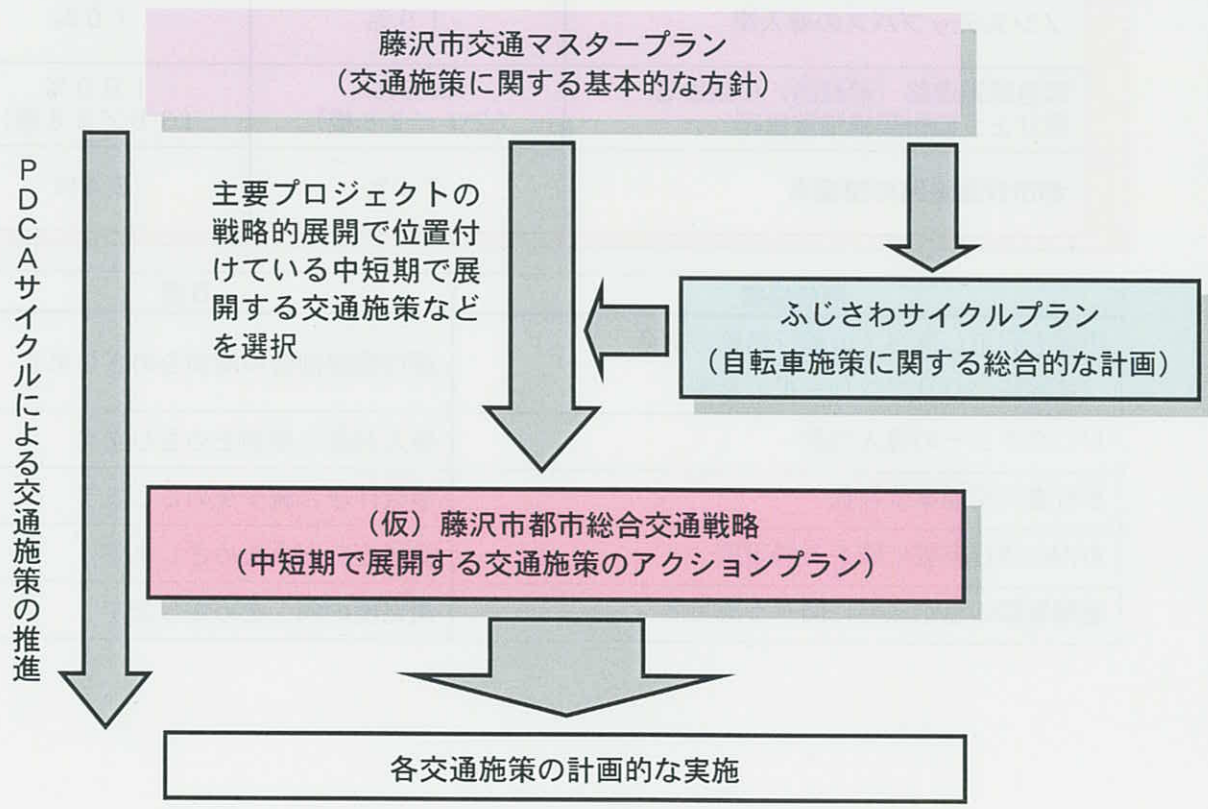


図 交通マスタープランの実現に向けた流れ

藤沢市交通マスタープラン(素案) 概要版

平成 25 年 12 月

藤沢市 計画建築部 都市計画課