

# 藤沢市交通マスタープラン

(案)



藤 沢 市

平成 2 6 年 3 月

## 目 次

第1章 はじめに.....	1
1 藤沢市交通マスタープラン策定の背景と目的.....	2
1-1 交通マスタープラン策定の背景.....	2
1-2 交通マスタープラン策定の目的.....	2
2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置付け.....	3
3 交通マスタープランの構成.....	4
第2章 藤沢市をとりまく状況と交通課題.....	7
1 交通まちづくりに関する広域的な視点.....	8
1-1 首都圏から見た藤沢市.....	8
1-2 かながわから見た藤沢市.....	9
1-3 藤沢市都市マスタープランの概要.....	11
2 藤沢市をとりまく状況.....	13
2-1 藤沢市の社会情勢.....	13
2-2 藤沢市の交通情勢.....	26
2-3 交通に関する市民意識.....	41
2-4 藤沢市をとりまく状況のまとめ.....	43
3 藤沢市が抱える交通課題.....	49
4 重要視する視点.....	51
第3章 藤沢市がめざす将来の交通像.....	53
1 将来の交通像.....	54
2 将来の交通像のイメージ.....	55
3 将来の交通体系.....	56
3-1 交通体系.....	56
3-2 骨格的な交通体系の構成要素.....	58
4 めざす交通体系.....	59
4-1 最寄り駅まで15分の交通体系.....	60
4-2 藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系.....	62
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.....	64
4-4 環境にやさしい交通体系.....	66
4-5 ひとにやさしく・災害に強い交通体系.....	67

第4章 基本方針と交通施策	69
1 将来の交通像に対応した基本方針	70
2 基本方針を実現するための交通施策	71
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	71
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	75
2-3 基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり	80
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	83
第5章 地域別の交通施策	85
1 地域分類	86
2 各地域の交通施策	88
2-1 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域	88
2-2 辻堂駅周辺地域	94
2-3 湘南台駅周辺地域	100
2-4 片瀬・江の島周辺地域	104
2-5 長後駅周辺地域	108
2-6 六会日大前駅周辺地域	112
2-7 善行駅周辺地域	116
2-8 湘南大庭周辺地域	120
2-9 西北部地域	124
第6章 推進方策	129
1 推進方策のフォローアップ	130
2 将来の交通像に対応した評価指標	131
3 主要プロジェクトの戦略的展開	134
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』	134
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』	135
3-3 めざす交通体系3:『環境にやさしい交通体系』	136
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』	136
4 交通施策のアクションプランの策定	137
用語の解説	139



# 第1章

## はじめに

## 第1章 はじめに

### 1 藤沢市交通マスタープラン策定の背景と目的

#### 1-1 交通マスタープラン策定の背景

藤沢市は、昭和30年代初頭より、「住みやすく、働きやすい自立した都市」をめざしてまちづくりに取り組んできました。その結果、恵まれた鉄道網を活かしつつ、その鉄道駅を中心に都市拠点の形成を図りながら、利便性の高いコンパクトな都市構造を有する40万人超の都市へと成長してきました。

21世紀に入り、人口減少・少子高齢社会など社会状況の急速な変化に伴い、交通に対するニーズの多様化が進むとともに、地球環境問題への対応も重要視され、低炭素型の都市構造（集約型都市構造）の充実や過度に自家用自動車に依存しない、だれもが歩きやすい環境づくりを優先にしながら自転車、公共交通などの多様な交通手段を快適に利用できる交通環境づくりが求められています。

このようなことから、将来のあるべき交通像を明らかにした上で、今後とも持続可能な総合交通体系を構築していく必要があるため、その指針となる「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

#### 1-2 交通マスタープラン策定の目的

藤沢市では、少子高齢化、人口減少社会を迎える中、採算性が厳しくなりつつあるバスなどの地域交通の維持・確保を図りながら、充実へとつなげていくことが求められています。

また、環境にやさしい交通手段への転換を促すほか、市民活動・産業活動の交流・連携を支える広域交通網などの整備を進めつつ、都市活力を持続していく必要があります。

このような交通を取り巻く状況に対応するため、以下の2点を目的に、「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

##### ①市民、交通事業者、行政などとの協働により、総合交通体系の基本的な方針を定める。

持続性のある地域交通を構築していくためには、市民、交通事業者、行政などが藤沢市の交通像を共有し、連携を図りながら、様々な交通施策に取り組んでいくことが重要になります。

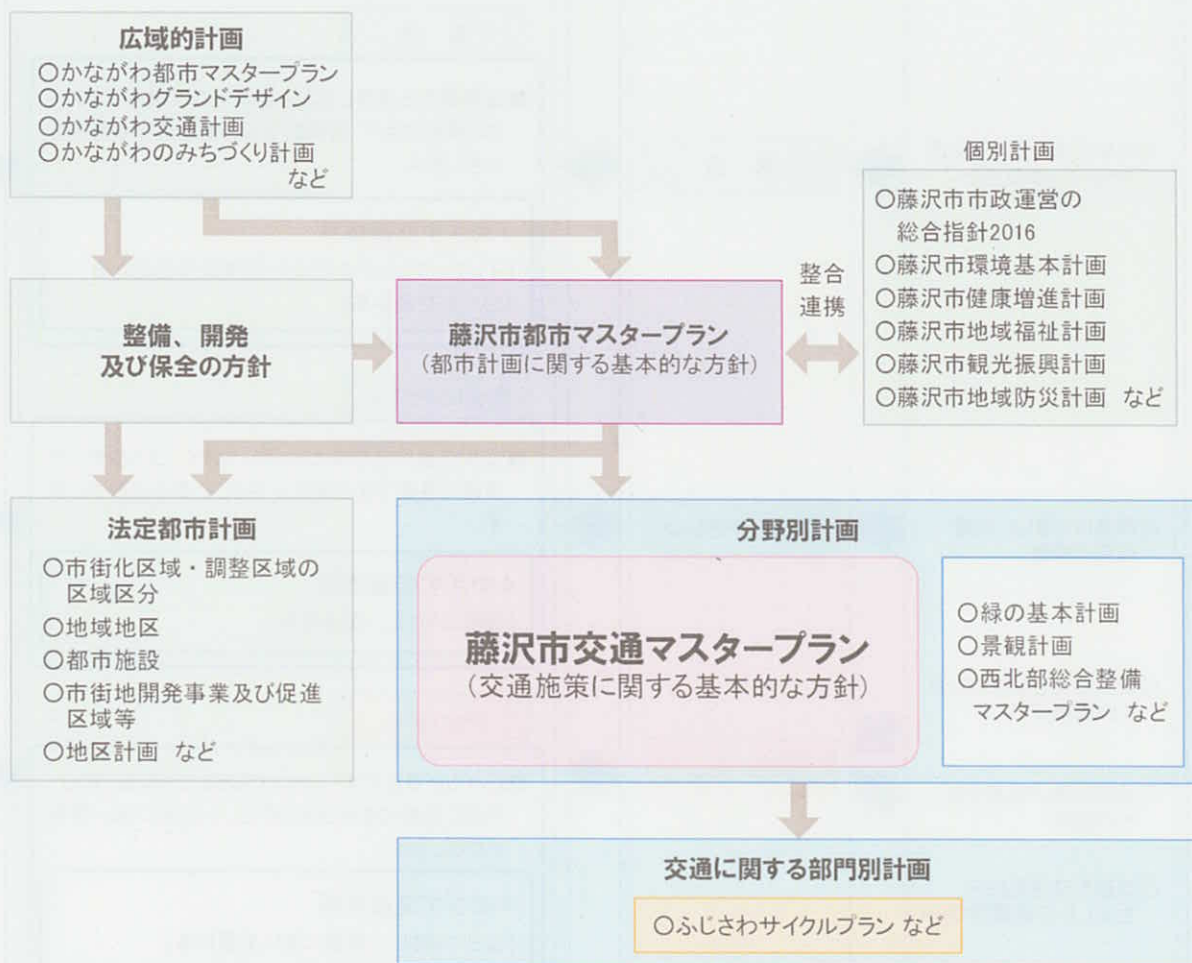
このような観点のもと、藤沢市では、市民、交通事業者、行政などの協働により、藤沢市の総合交通体系の基本的な方針を定めます。

##### ②地域交通をマネジメントする。

持続可能な総合交通体系を構築していくためには、地域交通をマネジメントしていくという観点が不可欠になると考えています。このような観点を踏まえ、総合交通体系を実現していくため、地域交通をマネジメントしていく方向性を定める必要があります。

## 2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置付け

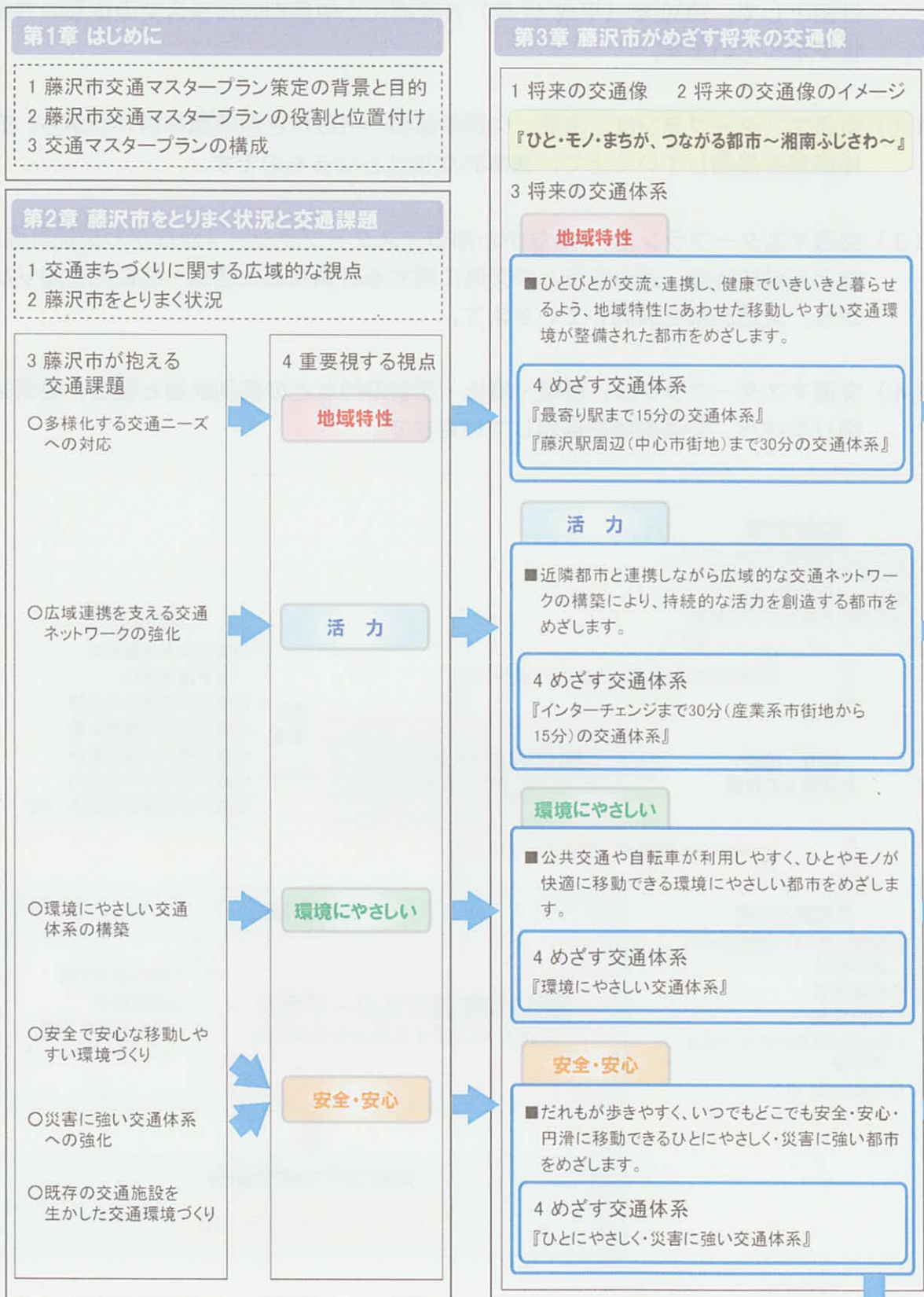
- (1) 交通マスタープランは、「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として、2030年（平成42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示しています。
- (2) 交通マスタープランは、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるものです。
- (3) 交通マスタープランは、「かながわ都市マスタープラン」、「かながわ交通計画」など広域的計画、近隣都市との交通に関する計画などと連携・整合性を図りながら、交通施策を展開していきます。
- (4) 交通マスタープランは、環境・福祉・産業部門などの個別計画と整合、連携を図りながら、交通施策を展開していきます。



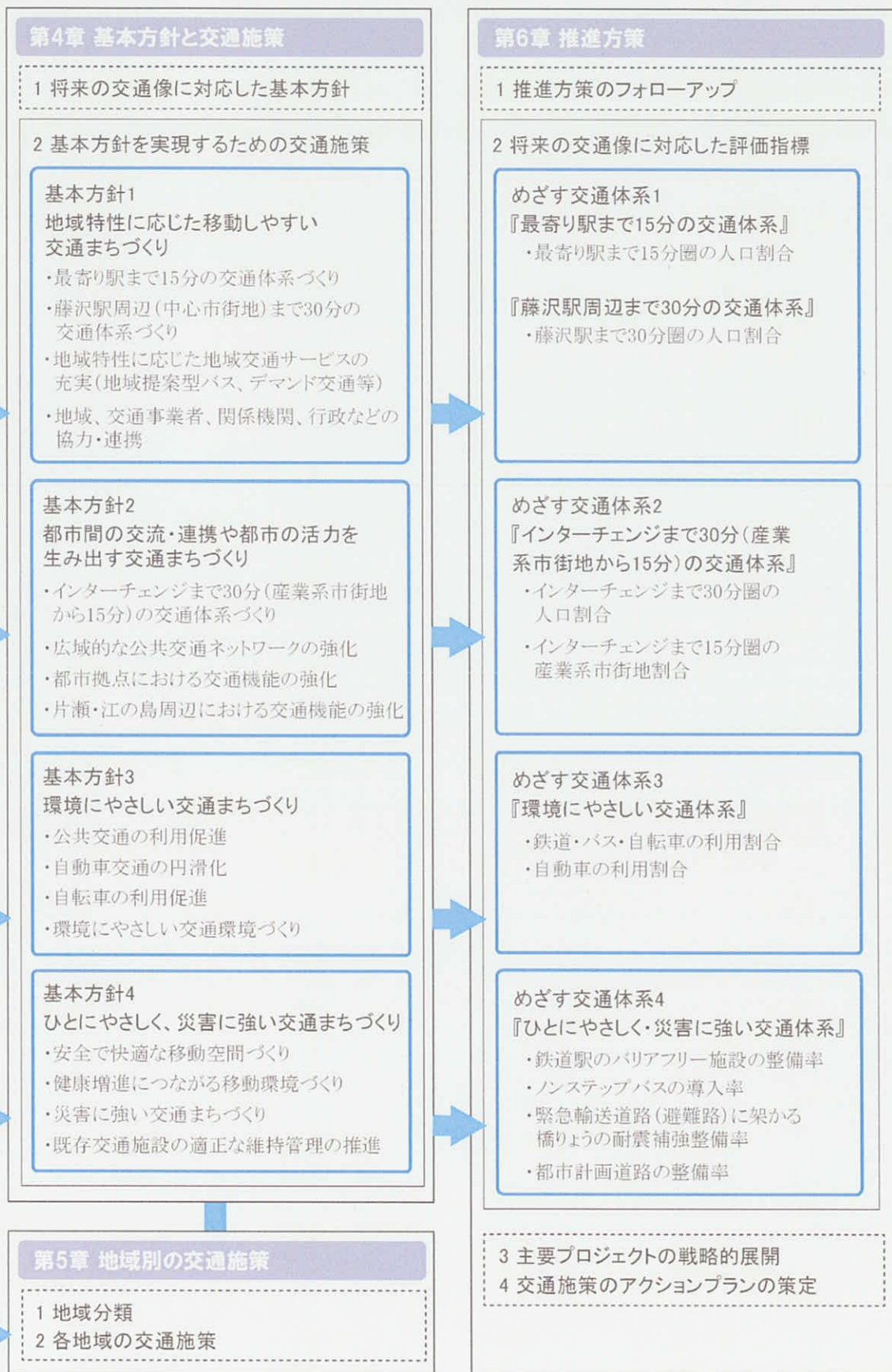
■ 藤沢市交通マスタープランの位置付け

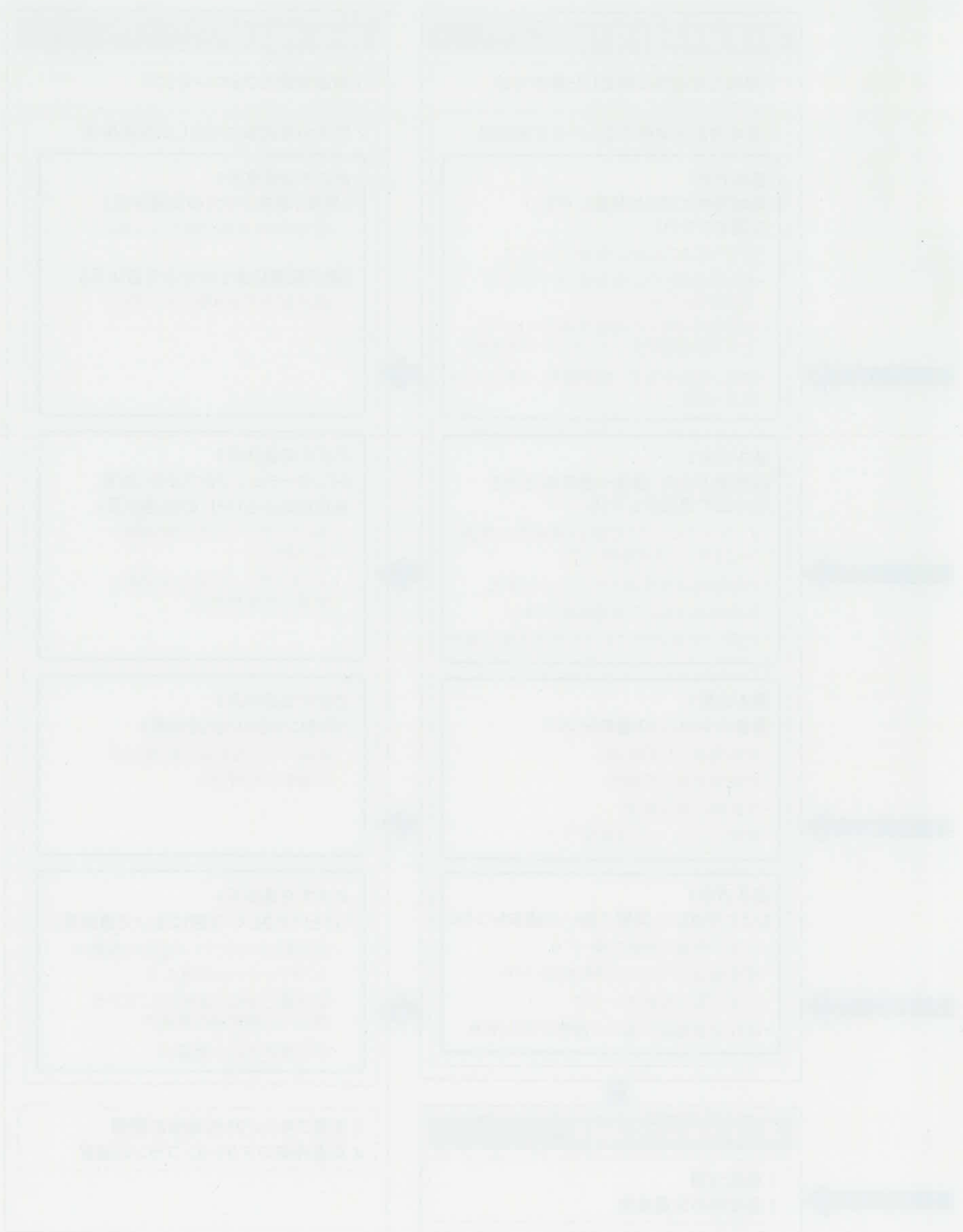
### 3 交通マスタープランの構成

藤沢市交通マスタープランは、以下の構成とします。









# 第2章

## 藤沢市をとりまく状況と交通課題



## 第2章 藤沢市をとりまく状況と交通課題

### 1 交通まちづくりに関する広域的な視点

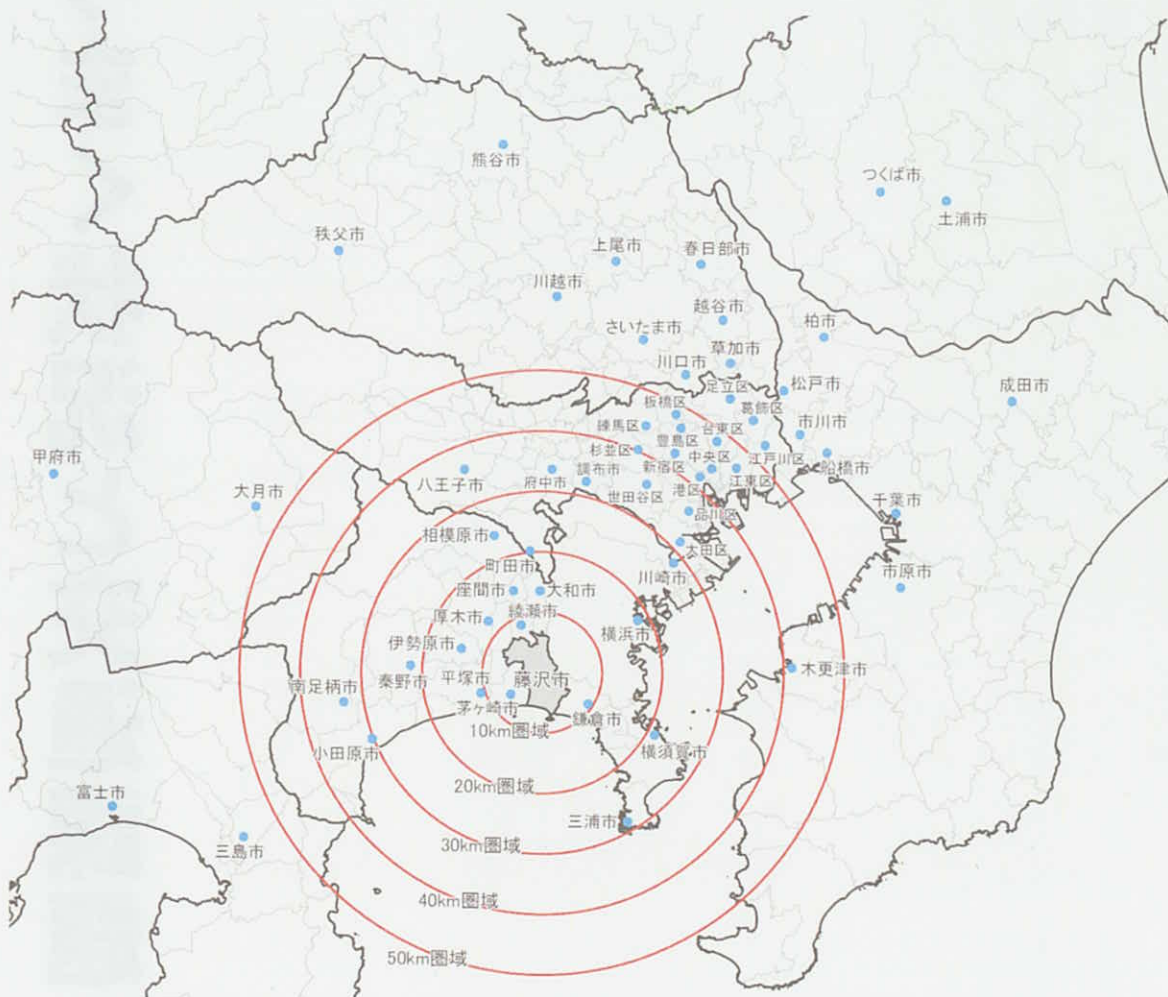
#### 1-1 首都圏から見た藤沢市

##### (1) 藤沢市の位置付け

藤沢市は、東京都心部から、50km 圏域、横浜市中心部からも 20km 圏域に位置しています。神奈川県のおぼ中央部に位置し、東は、横浜市泉区・戸塚区、鎌倉市、西は、茅ヶ崎市、寒川町、北は、綾瀬市、大和市、海老名市の 6 市 1 町に隣接しています。

広域的な交通としては、全国につながる、新横浜、小田原を最寄り駅とする東海道新幹線や、東名高速道路が通っていますが、いずれも交通結節点が遠く、利用しにくい状況になっています。また、首都圏レベルの交通としては、JR 東海道本線、小田急江ノ島線が通り、新湘南バイパスが通っています。

藤沢市を含めた周辺都市では、東海道新幹線新駅や、東名高速道路への（仮）綾瀬スマートインターチェンジの設置、新東名高速道路、横浜湘南道路など全国・首都圏レベルの交通体系づくりが進められており、これらの完成を見ると、広域的な交通利便性がさらに高まります。



■ 藤沢市位置図

## 1-2 かながわから見た藤沢市

## (1) かながわ都市マスタープランの概要

## 1) 藤沢市の位置付け

かながわ都市マスタープランでは、都市圏域ごとに個性を重視した都市づくりの方針を示すため、5つの都市圏域が設定されています。藤沢市を含む5市3町（藤沢市、平塚市、茅ヶ崎市、秦野市、伊勢原市、寒川町、大磯町、二宮町）の県土中央南部は、湘南都市圏域に位置付けられ、都市づくりの基本方針が示されています。

## ○湘南都市圏の都市づくりの基本方針

## ◎都市づくりの目標

『山なみをのぞみ、海と川が出会い、歴史を生かし文化を創造する都市づくり』

## ◎基本方針

- |           |   |   |
|-----------|---|---|
| ○環境共生の方針  | — | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域ブランドを構築・発揮する魅力ある都市空間の形成</li> <li>海と山の魅力を融合させる土地利用</li> <li>新たな魅力を生み出す山や森林などの保全・活用</li> </ul>   |
| ○自立と連携の方針 | — | <ul style="list-style-type: none"> <li>自立に向けた都市づくり               <ul style="list-style-type: none"> <li>・「湘南ブランド」を生かした活力増進と情報発信</li> <li>・「環境共生」のモデルとなる都市拠点の形成</li> </ul> </li> <li>連携による機能向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な交通利便性の向上に伴う交流連携効果の拡大</li> </ul> </li> </ul> |

## 2) 自立と連携の方針について

かながわ都市マスタープランの地域別計画では、「自立と連携の方針」として、連携による機能向上を図るため、県土連携軸、都市連携軸を位置付けています。湘南都市圏域で藤沢市に関する県土連携軸、都市連携軸の方向性を整理します。

## ○県土連携軸・構成要素（※都市圏間・拠点間の交流連携を促進する連携軸）

- 「相模軸」（南北方向）：JR相模線の複線化、さがみ縦貫道路の整備
- 「横浜県央軸」（横浜方面・東西方向）：相鉄いずみ野線延伸
- 「県央足柄軸」（横浜方面・東西方向）：新東名高速道路や国道246号バイパスの整備
- 「相模湾軸」（横浜方面・東西方向）：新湘南バイパスの整備、東海道貨物線の本格的な旅客線化
- 「横浜藤沢軸」（横浜方面・広域拠点（藤沢駅周辺））：横浜藤沢線の整備

## ○都市連携軸（※都市圏内外の交流を補完する軸）

藤沢市には、3本の主に都市圏域内外の交流を補完する軸が位置付けられています。

- 「藤沢寒川軸」：「南のゲート」や「ツインシティ」への連携を支援、強化する軸
- 「辻堂綾瀬軸」・「中原街道軸」：東名高速道路の（仮）綾瀬スマートインターチェンジによる交流機能を周辺地域に広め地域の拠点の交流連携する軸
- 「大船江の島軸」：湘南海岸との交流連携と日常生活の利便性の確保する軸

○都市連携軸（※主に都市圏域内の交流を支える軸）

藤沢市には、以下の主に都市圏域内の交流を支える軸が位置付けられています。

- 「藤沢大磯軸」：東西方向の「相模湾軸」を補完するとともに、南北方向の「相模軸」への連絡を支える、多様な都市機能の交流連携する軸

将来構想図



凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	 複合市街地ゾーン	 広域拠点	 県土連携軸 (都市連携軸)
	 環境調和ゾーン	 新たなゲート	 都市連携軸
	 自然的環境保全ゾーン	 地域の拠点	

【資料：かながわ都市マスタープラン・地域別計画（H22.11）】

(2) かながわ交通計画の概要

かながわ交通計画では、藤沢市を含めた湘南都市圏域の交通施策の基本方針が示されています。

○主な交通施策の基本方向（湘南都市圏域）

- ◎広域的な連携を強化する交通ネットワークの形成
  - 「南のゲート」としての東海道新幹線新駅設置の早期実現
  - 「相鉄いずみ野線」の延伸や、「第二東名高速道路」・「新湘南バイパス」の整備
  - 「東海道貨物線」旅客線化、村岡・深沢地域のまちづくりの進展を踏まえた鉄道網の機能強化
- ◎環境と共生する都市づくりの推進
  - 「新たな交通システムの導入検討」、「環境にやさしい交通体系」の構築

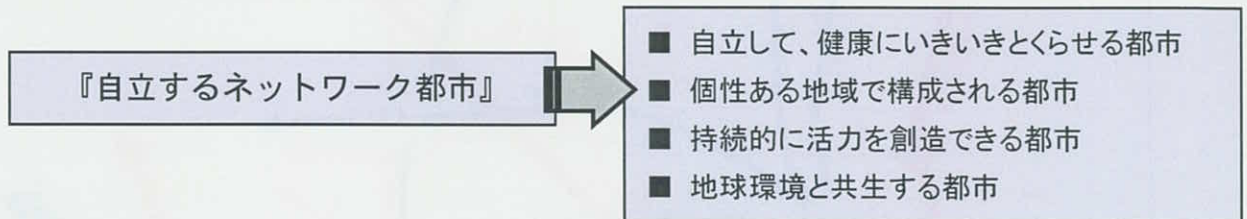
## 1-3 藤沢市都市マスタープランの概要

## (1) 将来都市像と都市のめざす方向性

都市マスタープランで描く将来都市像を「自立するネットワーク都市」として、都市のめざす方向性を示しています。

○将来都市像（都市マスタープラン）

○都市のめざす方向性

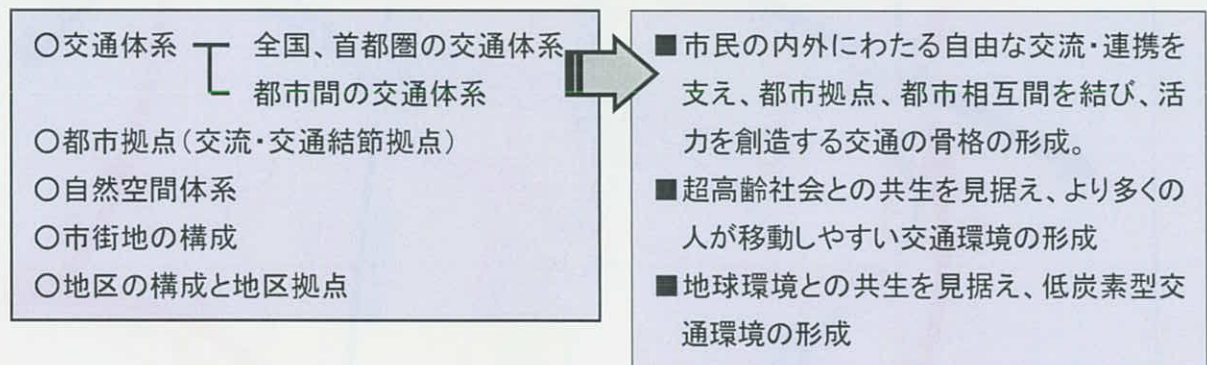


## (2) 将来都市構造の構成要素と交通体系の方向性

将来都市像を実現する都市構造として、5つの要素で構成するとしています。その構成要素としては、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」、「自然空間体系」、「市街地の構成」、身近な市民生活を支える「地区の構成と地区拠点」としています。交通体系の方向性は、以下のように示しています。

○将来都市構造の構成要素

○交通体系の方向性

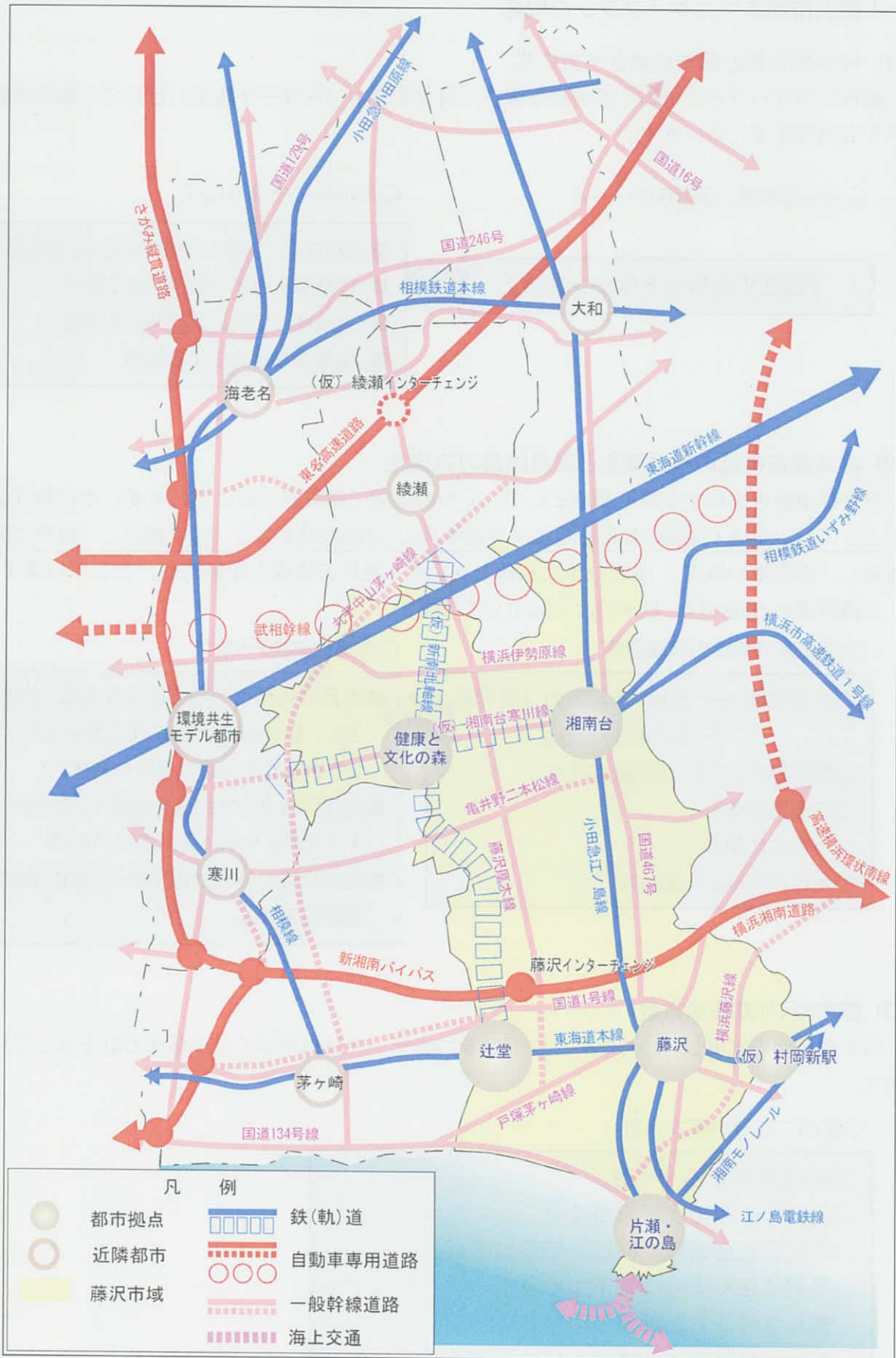


## (3) 都市づくりの基本方針

将来都市像を実現していくため、以下の6つをテーマに都市づくりの基本方針を示しています。

○都市づくりの基本方針

- 13 地区別まちづくり
- 活力を生み出す都市づくり
- 低炭素社会構築に向けた都市づくり
- 災害に強く安全な都市づくり
- 美しさに満ちた都市づくり
- 広域的に連携するネットワークづくり



■ 広域的に連携するネットワークづくり方針図 (都市マスタープラン)

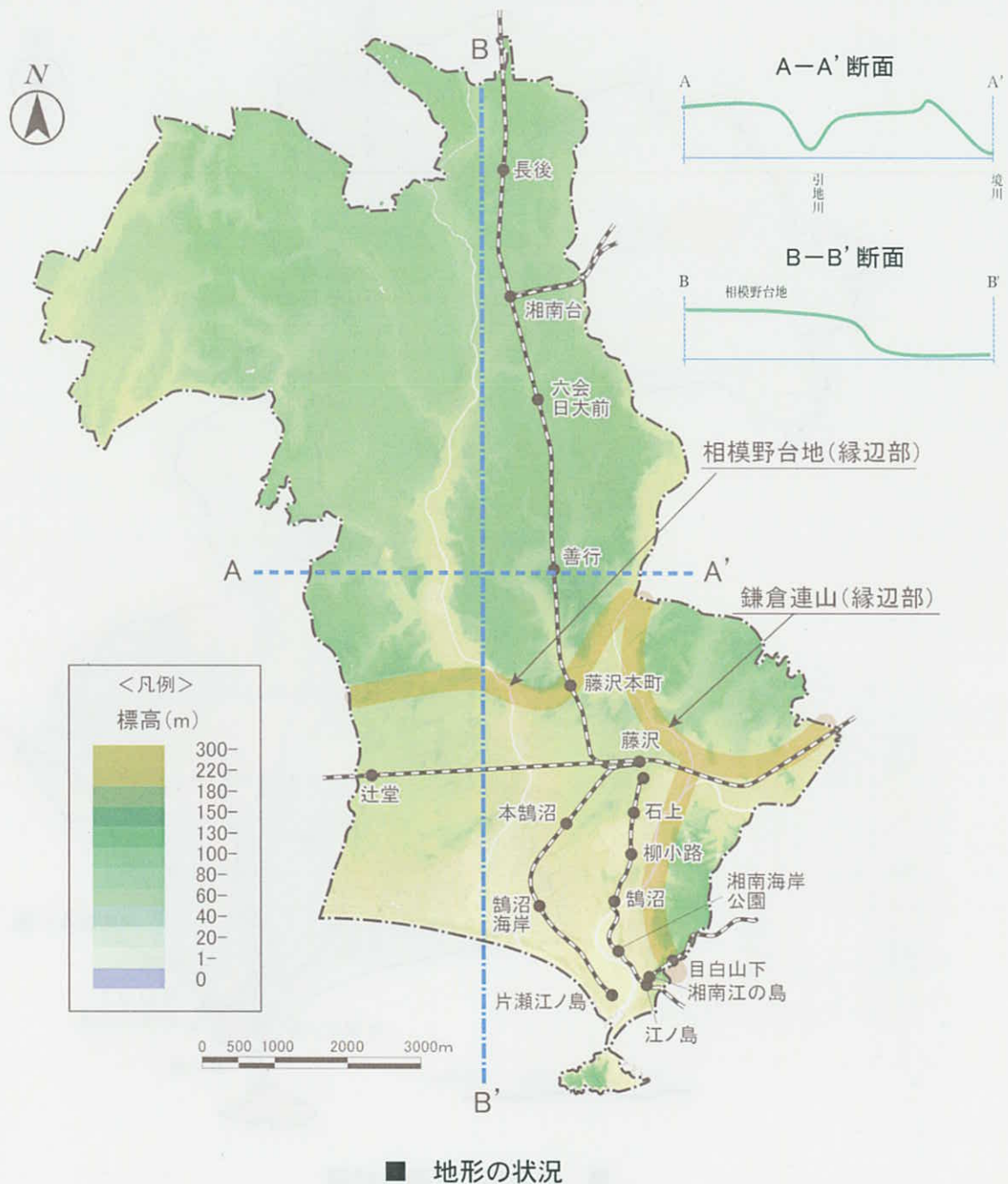


## 2 藤沢市をとりまく状況

### 2-1 藤沢市の社会情勢

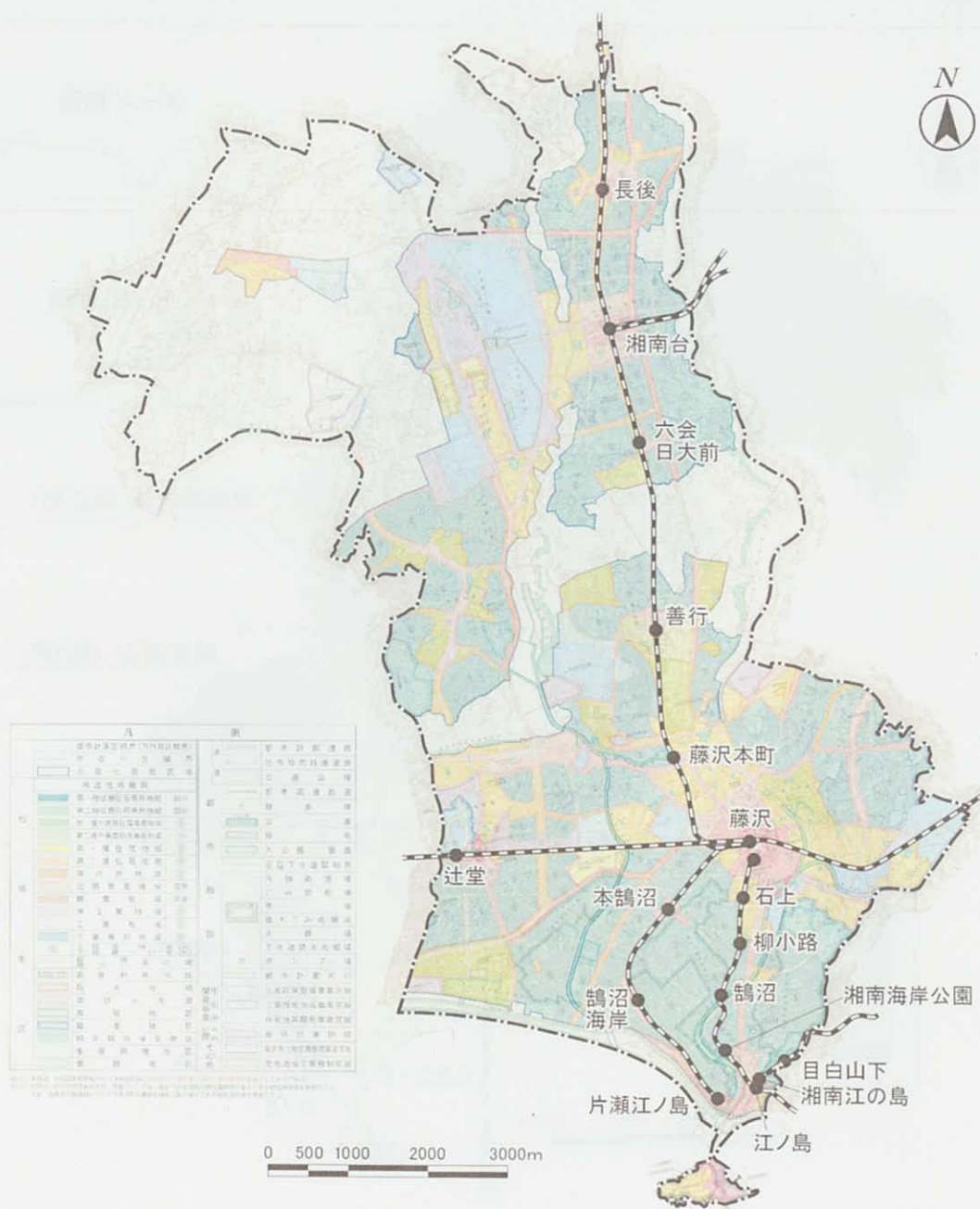
#### (1) 地形 ～南部は平坦地・北部は河川沿いの河岸段丘と平坦地で形成～

- 藤沢市の地形は、相模野台地を境に南部と北部の地域に大きく分けることができます。
- 南部地域は、鎌倉連山の縁辺部以外は、比較的平坦な地形となっています。
- 北部地域は、南北方向を縦断する形で引地川、境川が流れており、A-A'断面にあるように東西方向の河岸段丘では高低差がある地形と平坦地により形成されています。
- 南部地域では村岡地区、片瀬山など、北部地域では引地川、境川の河川沿いなどで、高低差があることから、特に高齢者の移動や自転車移動の制約となっている地域が見られます。



(2) 土地利用状況 ～鉄道駅を中心にコンパクトな都市構造～

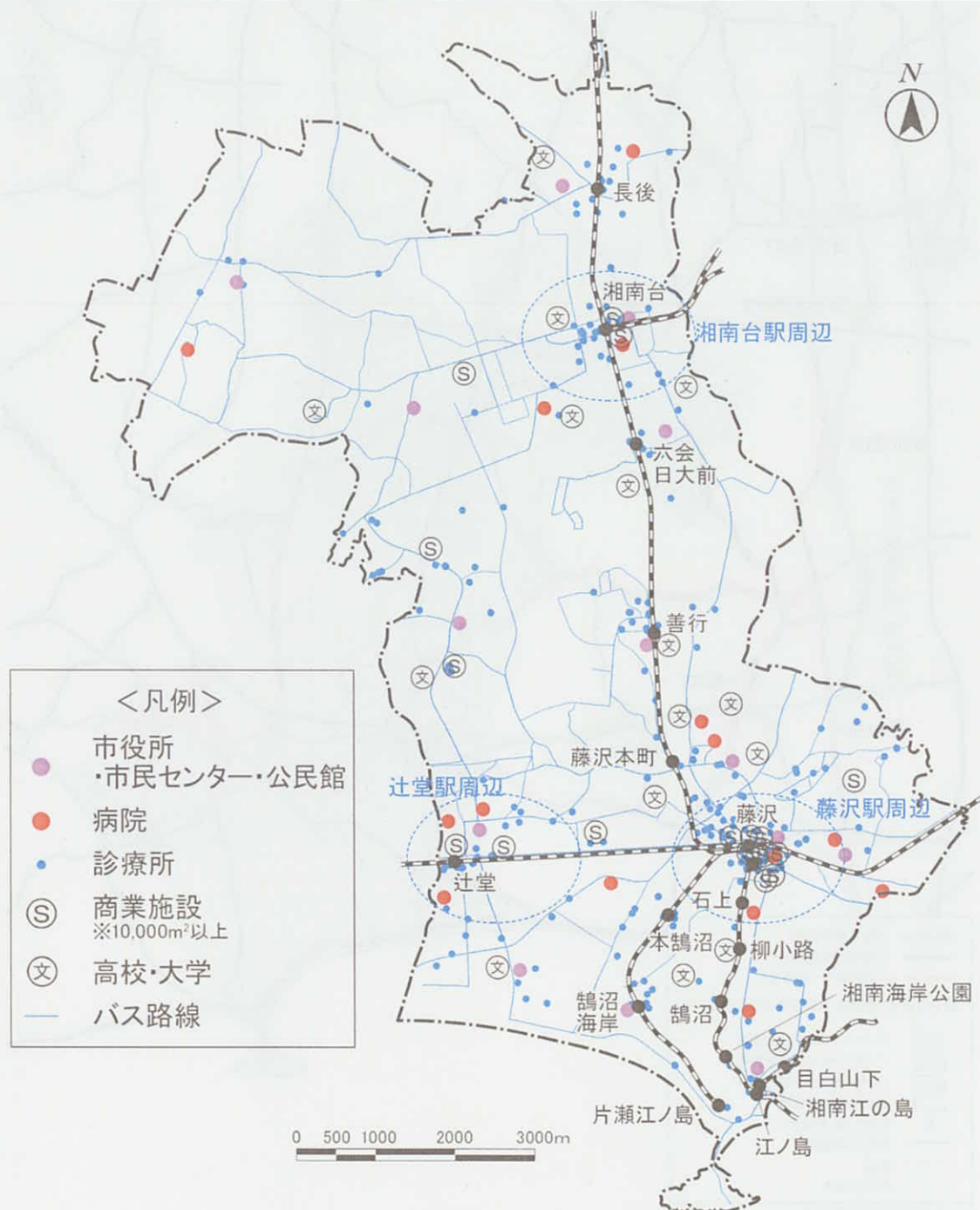
- 藤沢市は、「住宅・観光・産業の調和のとれた独立型衛星都市」の建設を基本方針とし、総合都市計画を定め、都市づくりを進めました。
- 南部地域では、JR 東海道本線の藤沢駅、辻堂駅などに商業施設が集積し、JR 東海道本線沿線には工場、研究所が多く立地しています。また、その周辺となる藤沢、鶴沼、村岡地区を中心に住宅地が広がっています。
- 北部地域では、産業基盤の確立を目的とする湘南台駅の設置を含めた「北部工業開発事業」を進め、工場が桐原工業団地を中心に集積し、小田急沿線の湘南台駅、長後駅などの鉄道駅周辺や、湘南大庭地区に住宅地が広がっています。御所見・遠藤地区は、農業地域が広がる中、慶応義塾大学、工業地、住宅地が点在しています。



■ 藤沢都市計画総括図

(3) 主要な施設の立地状況 ～鉄道駅、バス路線沿いを中心に立地～

- 藤沢市の大規模な商業施設、病院、診療所の多くは、藤沢駅、湘南台駅、辻堂駅など鉄道駅周辺に集中して立地しています。特に、藤沢市の都心、広域交流拠点である藤沢駅周辺への集積が目立ちます。鉄道駅から離れた地域では、バス路線が通っている幹線道路沿いを中心に立地しています。
- 大学、高校については、概ね鉄道駅の徒歩圏か、バス路線沿線に立地しています。ただし、一部の大学、高校では鉄道駅やバス路線から離れた地域に立地している学校も見られます。

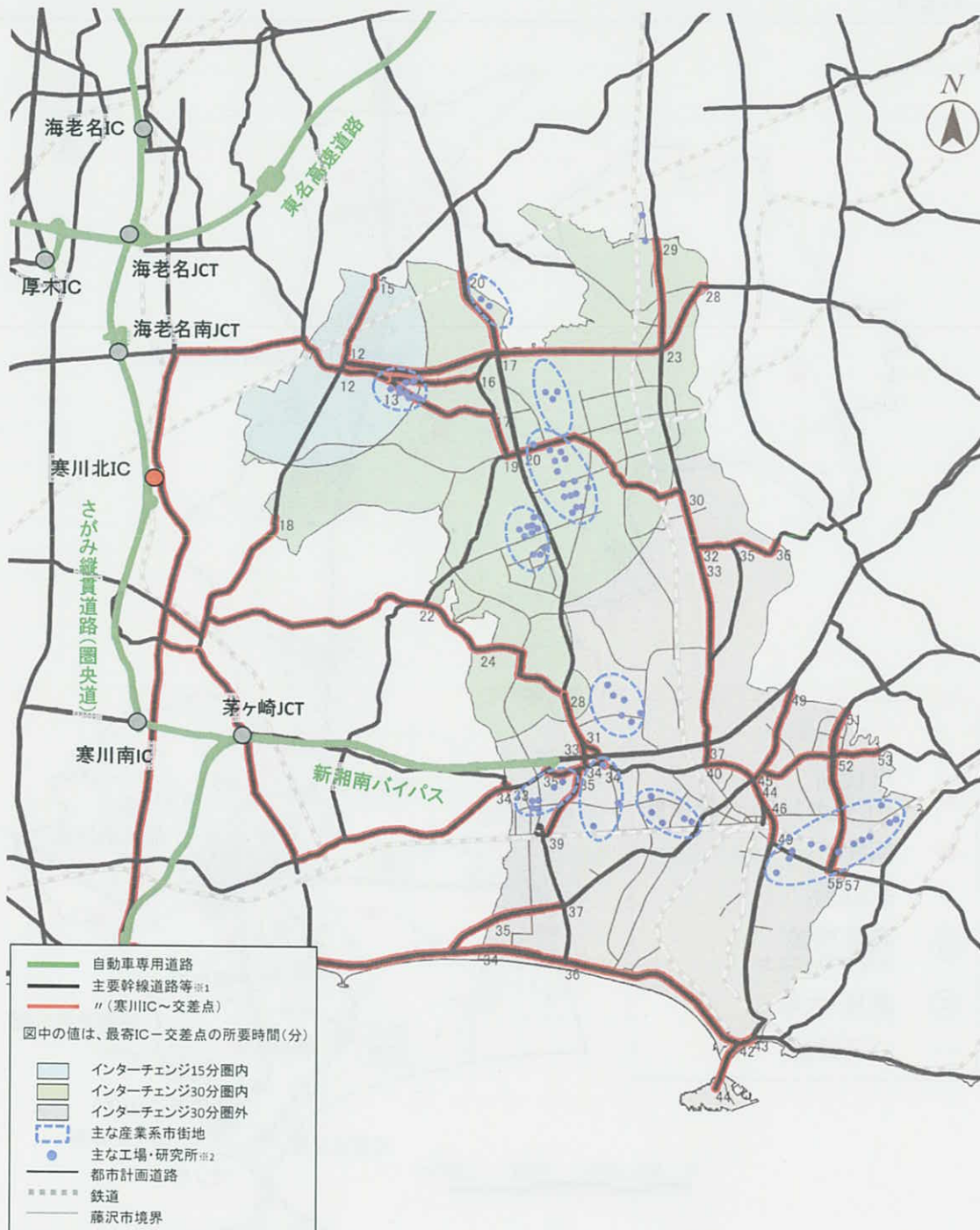


■ 病院、商業施設、学校の立地状況

【資料：藤沢市ホームページ、国土数値情報、全国大型小売店総覧 2011】

(4) 産業系市街地の状況 ～鉄道・幹線道路沿いを中心に立地～

- 藤沢市の産業系市街地の状況としては、昭和30年代からJR東海道本線沿線への工場の立地が進み、産業基盤の確立を目的とした「北部工業開発事業」が進められたことで、大規模な工場や桐原・藤沢工業団地など、現在の産業系市街地の状況となりました。
- 近年の産業構造の転換によって、南部地域の産業系市街地を中心に、工場の転出が進み、湘南シークロスによる都市再生事業や、研究機能への転換が進んでいます。北部地域では、新たな産業拠点となる新産業の森の整備を進めています。

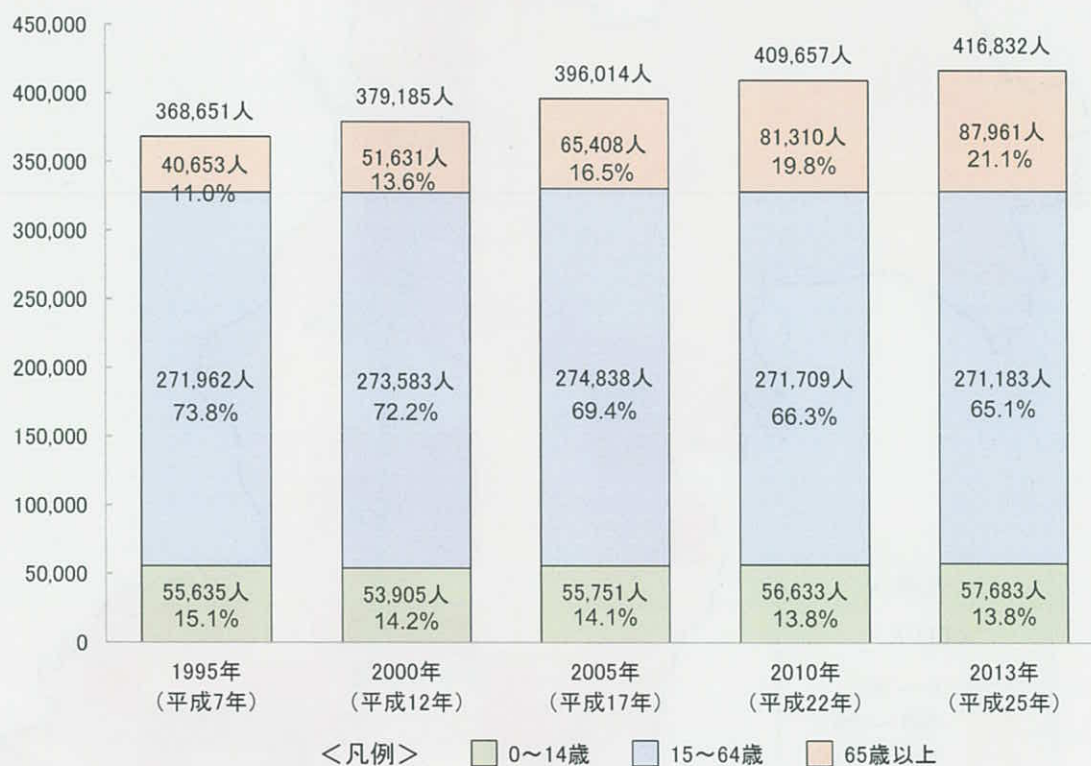


■ 産業系市街地の立地状況

## (5) 人口

## 1) 人口動向 ～年少人口、生産年齢人口の減少へ～

- 藤沢市の総人口は、1995年（平成7年）の約36.8万人から、2013年（平成25年）には約41.1万人と増加しています。2020年（平成32年）には、人口のピークを迎えると想定されています。また、2005年（平成17年）には、0歳から14歳までの年少人口と、15歳から64歳までの生産年齢人口の年齢構成割合が減少傾向に転じています。
- 高齢化の推移としては、1996年（平成7年）の11.0%から、2013年（平成25年）には21.1%と急速に高齢化が進んでいます。今後も、この傾向が続くことが想定されます。

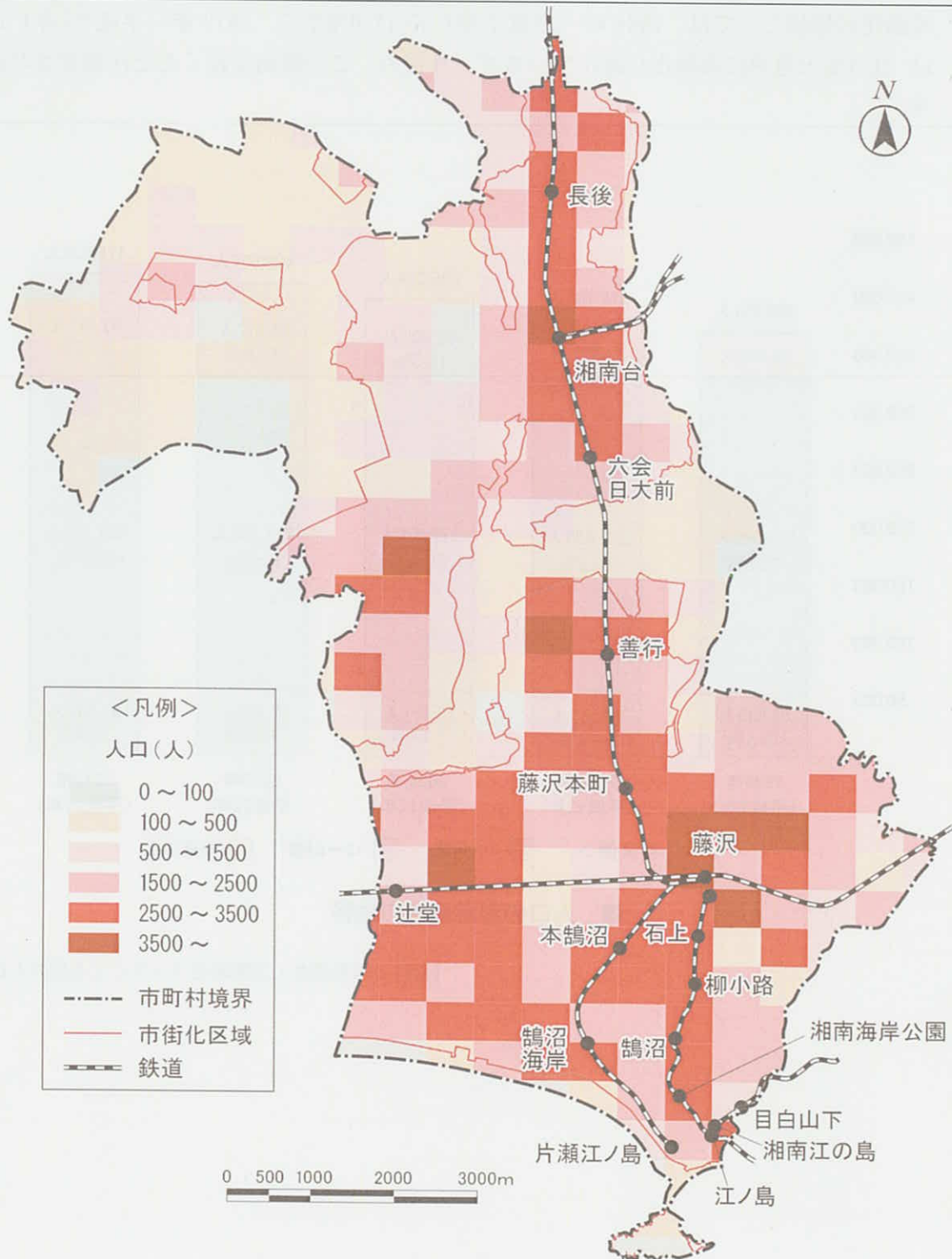


## ■ 人口の年齢構成の推移

【資料：国勢調査・国勢調査ベースによる推計人口】

## 2) 人口の分布 ～主に鉄道駅を中心に人口が集積～

- 藤沢市の人口の分布を見ると、JR 東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線などの鉄道駅を中心に、人口が集積しています。また、鉄道駅から離れている辻堂駅南側の辻堂団地や湘南大庭地区などでも人口が集積している地域が見られます。
- また、一方で、御所見・遠藤地区では、大半が市街化調整区域であることから、人口が少ない地域が広がっています。

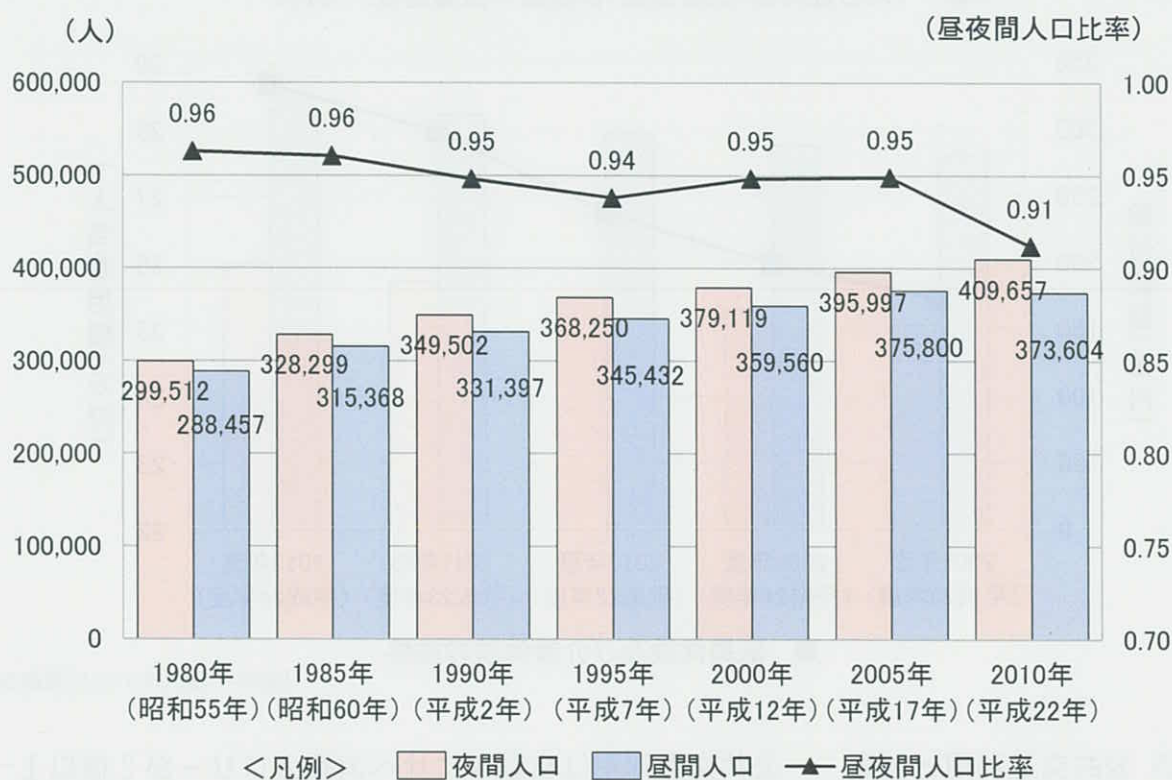


■ 人口の分布状況 (2010年 (平成22年))

【資料：国勢調査 (H22)】

### 3) 昼夜間人口の動向 ～夜間人口は増加の一方、昼間人口は減少～

- 藤沢市の夜間人口は、1980年（昭和55年）から2010年（平成22年）まで増加している一方で、昼間人口は、2005年（平成17年）までは増加していましたが、2010年（平成22年）には減少に転じています。
- 昼夜間人口比率を見ると、1980年（昭和55年）から2005年（平成17年）までは、0.95前後となっていました。これらのことから、市内で働く人、学ぶ人が減少する一方で、市外で働き、学ぶ人が増えていることが伺えます。



#### ■ 昼夜間人口の推移

【資料：国勢調査】

(6) 健康の視点

1) 医療保険及び介護保険の推移 ～高齢化に伴う医療・介護費用の増加～

- 藤沢市の医療保険及び介護保険の給付額は、2008年（平成20年）から、2012年（平成24年）にかけて、医療保険、介護保険の給付額が増加しています。
- 1人当りの費用額も、医療保険、介護保険ともに、一貫して増加しています。今後も、高齢化がさらに進む中、この傾向が続くことが想定されます。

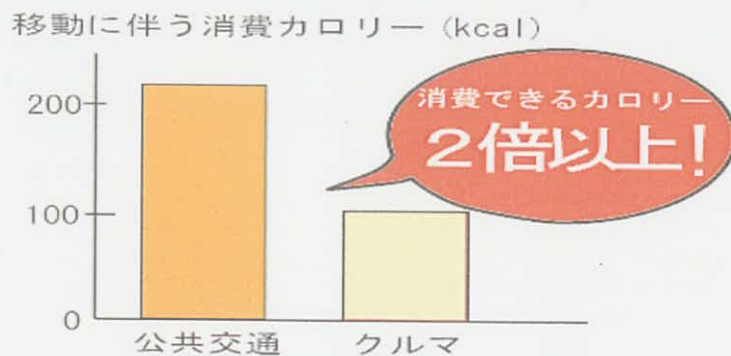


■ 医療保険及び介護保険の推移

【資料：藤沢市の国民健康保険】

2) 公共交通利用と健康 ～公共交通利用は自動車に比べ消費カロリーが2倍以上～

- 公共交通と自動車の移動に伴う消費カロリーを見ると、自動車に比べ、公共交通を利用した移動に伴う消費カロリーは、2倍以上になっています。
- このようなことから、公共交通を利用して移動することは、日常的に体を動かすことにつながり、健康増進にもつながることが伺われます。



■ 移動に伴う消費カロリー比較

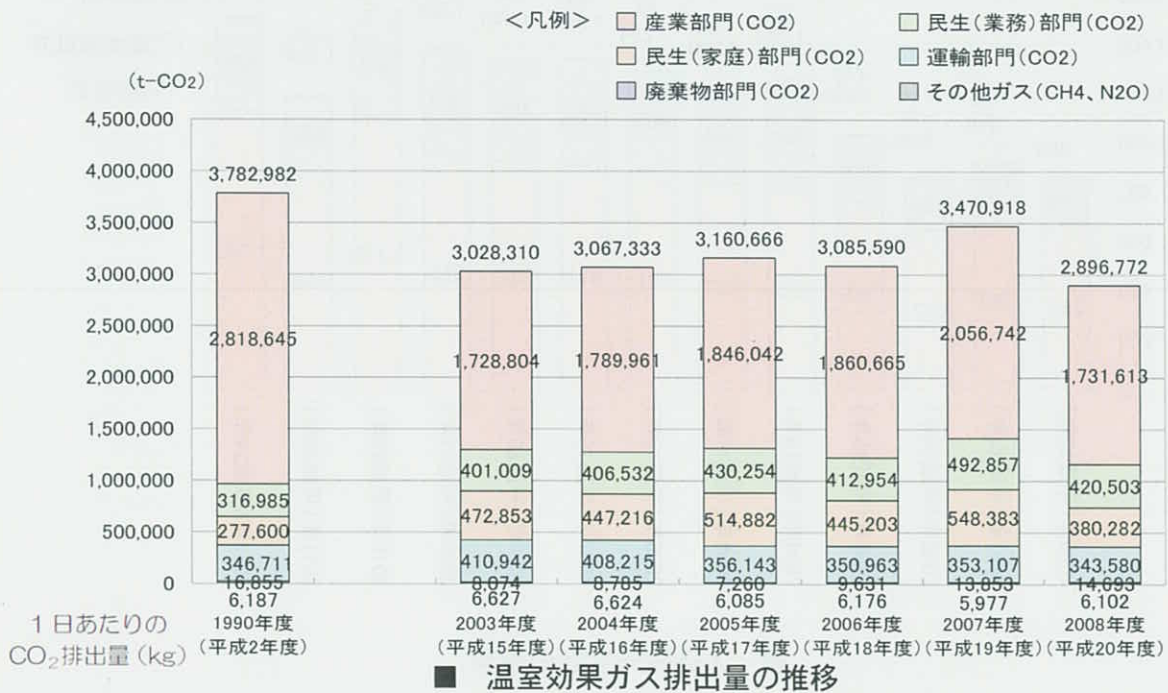
【資料：第6次改定日本人の栄養所要量】



(7) 環境の視点

1) 藤沢市における温室効果ガスの排出量 ～運輸部門は横ばい傾向～

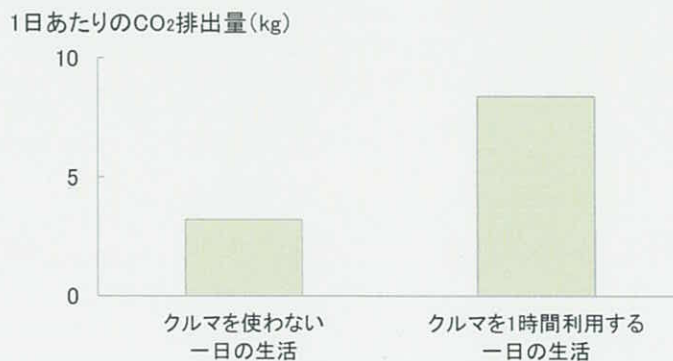
- 藤沢市の温暖化対策として、「藤沢市地球温暖化対策実行計画（2014年（平成26年）3月策定）」では、運輸部門を含む全体で、「効果管理用算定による削減目標として、1990年度（平成2年度）を基準とし、2022年度（平成34年度）までに40%削減する」ことを目標としています。
- 運輸部門の温室効果ガス排出量を見ると、1990年（平成2年）からほぼ横ばいの状態が続いており、計画の目標達成には、自動車からの温室効果ガスなどの抑制に向け、さらなる取組みが求められています。



【資料：藤沢市地球温暖化対策実行計画（H23.5.11）】

2) 自動車利用と環境 ～自動車を使わない生活はCO<sub>2</sub>排出量が半分以下に～

- 自動車を使わない一日の生活と、自動車を1時間利用する一日の生活を比べると、1人の人が1日に排出する二酸化炭素の量が2倍以上にもなってしまいます。
- 普通に暮らしていても、二酸化炭素は出るものですが、自動車利用を少しでも控えていくことで、二酸化炭素の排出量を減らしていくことができます。



■ 1人1日に排出する二酸化炭素量の比較

【資料：環境省】

(8) 観光の視点 ～藤沢市を訪れる観光客は増加傾向～

- 藤沢市の観光客数は、全体的には増加傾向となっています。2012年（平成24年）時点では、約1,520万人の方が藤沢市の観光地に訪れています。
- 2000年（平成12年）時点と、2009年（平成21年）と比較すると、海水浴客が約2倍、海水浴以外の観光客も1.5倍以上増加しています。



■ 入込観光客数の推移

【資料：藤沢市観光振興計画（H23.3）】

(9) 安全・安心の視点

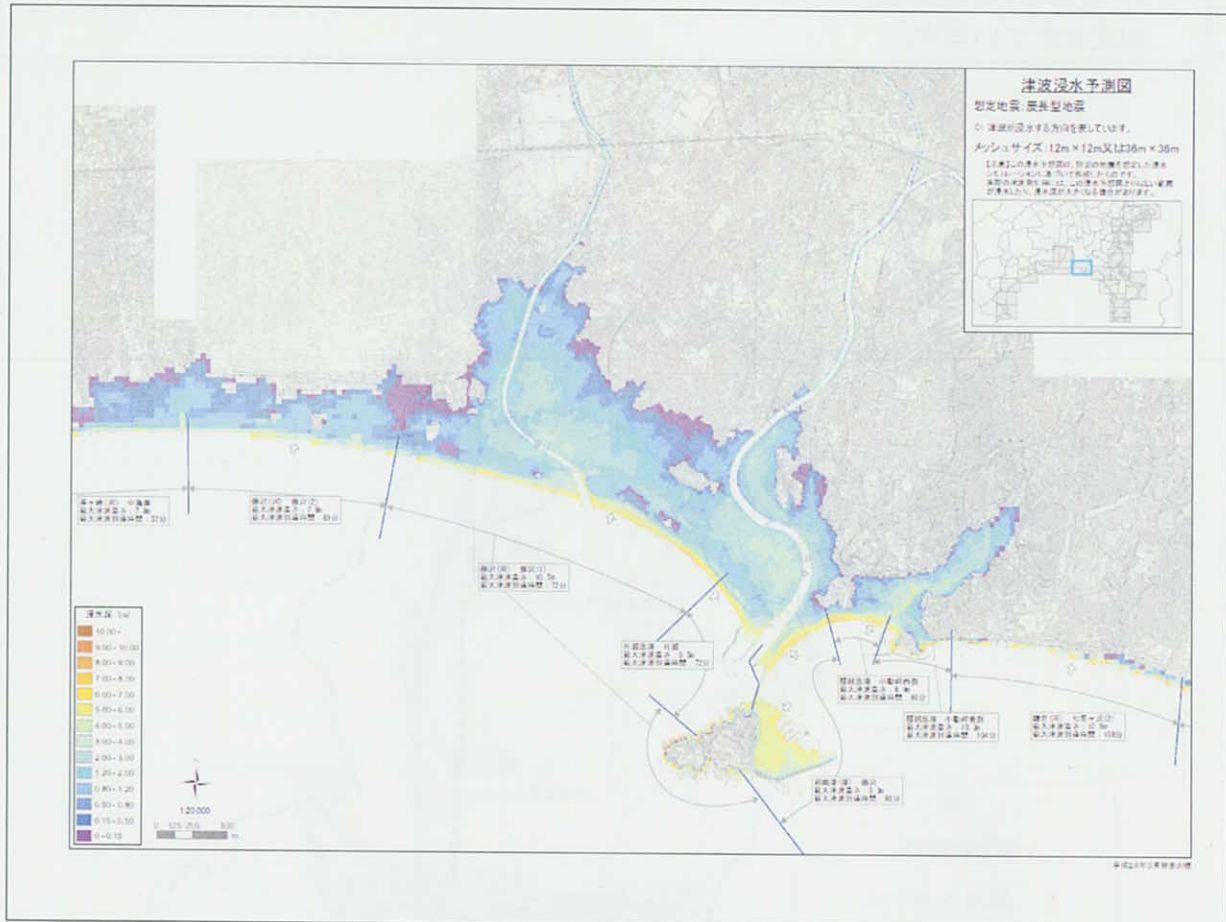
1) 緊急輸送道路の被害予測 ～橋梁などで中規模損傷を想定～

- 神奈川県では、災害発生時の応急活動に必要な物資などを円滑に輸送するため、市町村対策本部、物資受入港、ヘリコプター臨時離着陸場などを結ぶ342路線を緊急輸送道路に指定し、ネットワーク化を図っています。藤沢市内では、東西方向に国道134号、新湘南バイパス、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、県道44号（伊勢原藤沢）、県道22号（横浜伊勢原）、南北方向に、国道467号などが緊急輸送道路となっています。
- 神奈川県の被害想定調査によると、市内の緊急輸送道路では、橋梁などで中規模損傷が想定されています。



## 2) 津波浸水予測 ～湘南海岸沿岸部に津波浸水予測範囲が広がる～

- 神奈川県による慶長型地震による津波浸水予測では、藤沢市南部の海岸沿い、江の島地域、境川、引地川河口部で、津波による浸水が予測されています。特に片瀬、鶴沼地区では、境川、引地川沿いを中心に津波の浸水予測範囲が内陸部に広がっています。
- 沿岸部では、津波避難ビルへの移動経路や、津波の浸水予測範囲から離れるための内陸部への移動を円滑にするため、都市計画道路や主な市道の充実を図っていくことが必要です。

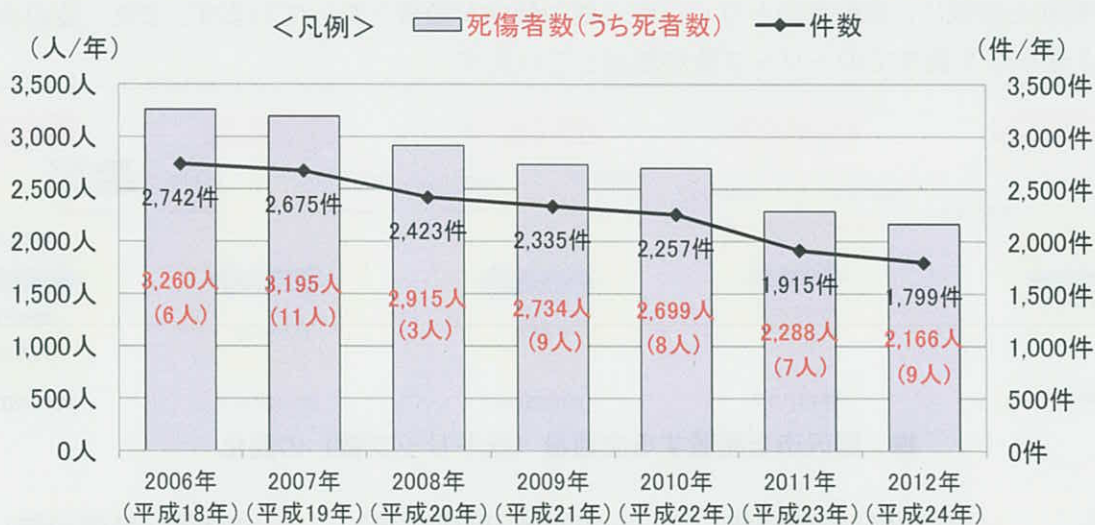


■ 津波浸水予測図

【資料：慶長型地震による津波浸水予測図（神奈川県、掲載日：2012年（平成24年）5月30日）】

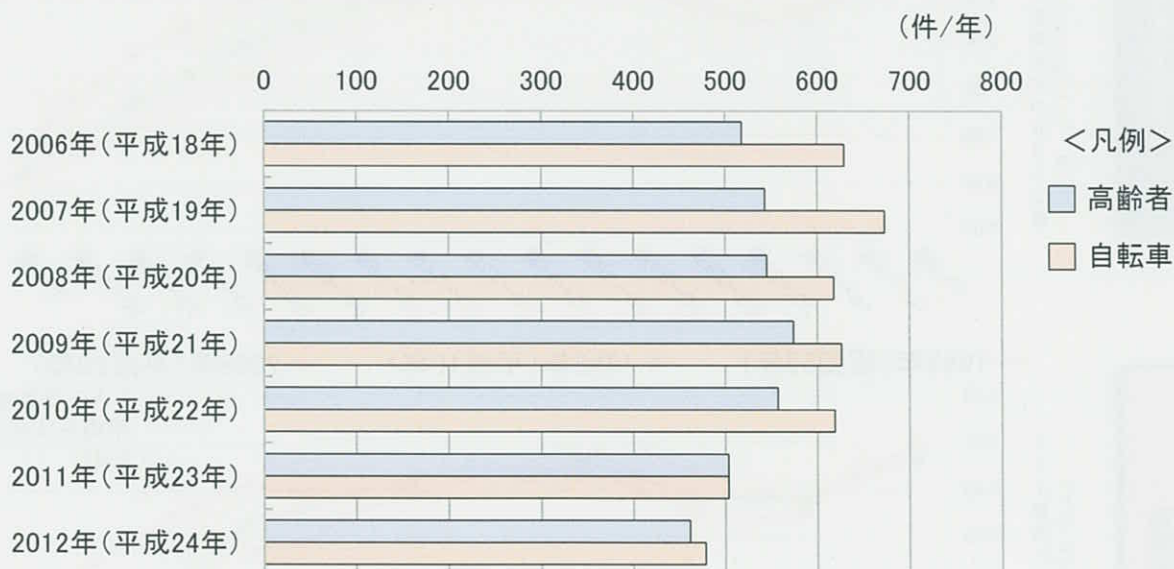
3) 交通事故の発生状況 ～件数は減少傾向、高齢者・自転車関連事故に注目～

- 藤沢市内において、2006年（平成18年）時点で2,700件以上あった交通事故件数は、2012年（平成24年）時点で約1,800件を下回り、減少傾向にあります。しかし、死者を伴う事故は、減少傾向とはいええない状況にあります。
- 近年、高齢者や自転車が関係する事故が注目されており、藤沢市でも2006年（平成18年）から2010年（平成22年）までは、高齢者が関係する事故は年間500件超、自転車に関係する事故は、年間600件超発生する状況が続いていましたが、2011年（平成23年）からは、高齢者・自転車に関係する事故ともに、減少傾向となっています。



■ 交通事故発生状況の推移

【資料：藤沢市交通事故統計（H23.4）】



■ 交通事故発生状況の推移（高齢者、自転車事故）

【資料：藤沢市交通事故統計（H23.4）】

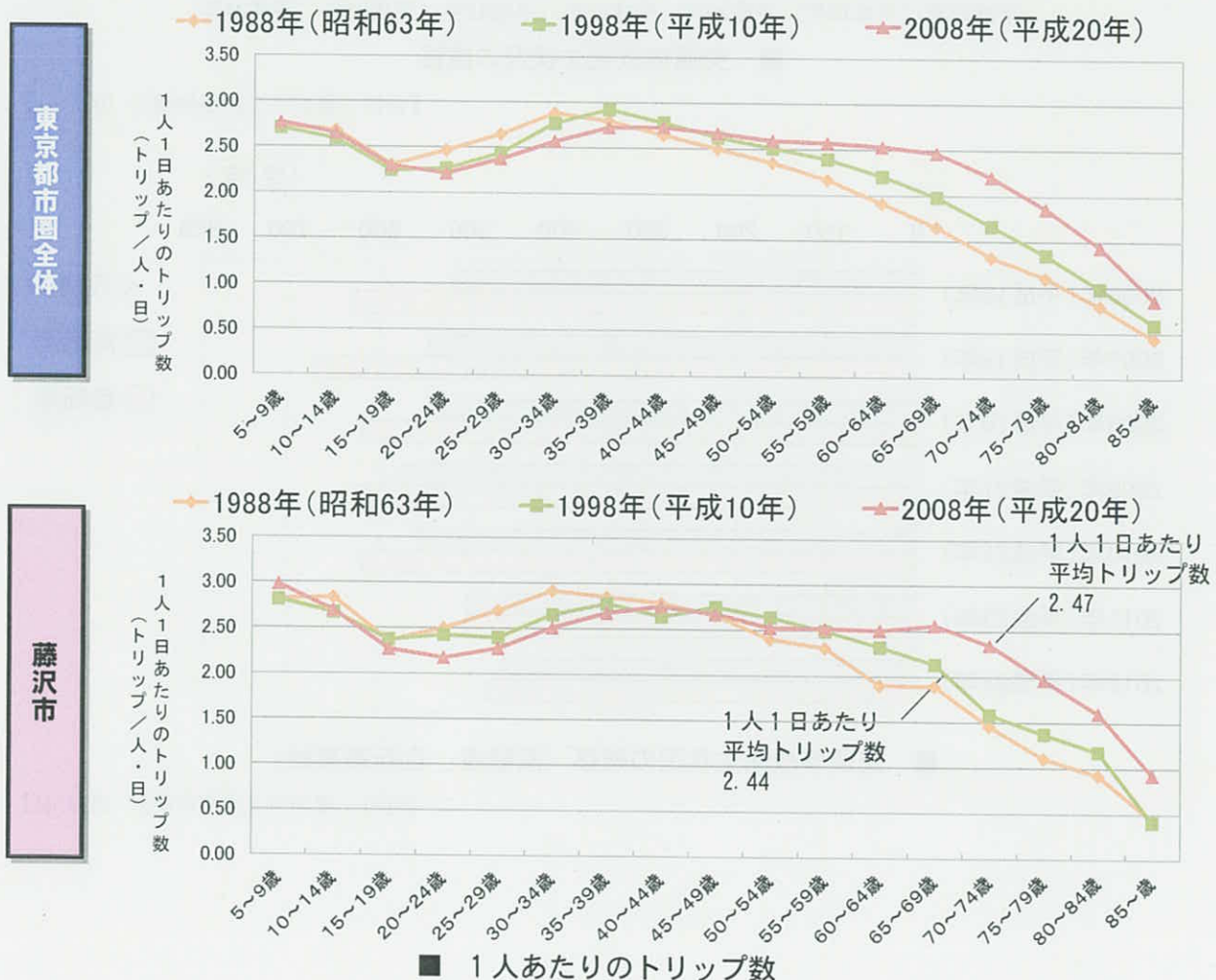
## 2-2 藤沢市の交通情勢

### (1) 交通量（総トリップ数）と1人あたりのトリップ数の変化

- 藤沢市の交通量（総トリップ数）は、2008年（平成20年）に約124万トリップとなり、この10年間で約8.7%増加しています。市内々での移動よりも、市内から市外へと動く、広範囲な行動パターンが増える傾向となっています。
- 藤沢市の1人1日あたりのトリップ数としては、1998年（平成10年）の2.44から2008年（平成20年）の2.47と微増しています。年齢構成別の傾向としては、15歳から39歳までが減少する一方で、60歳以上の年齢層では増加しています。東京都市圏全体の傾向と同様に、高齢者のトリップ数の増加傾向が顕著となっています。また、藤沢市の5歳から9歳までのトリップ数が増加しています。



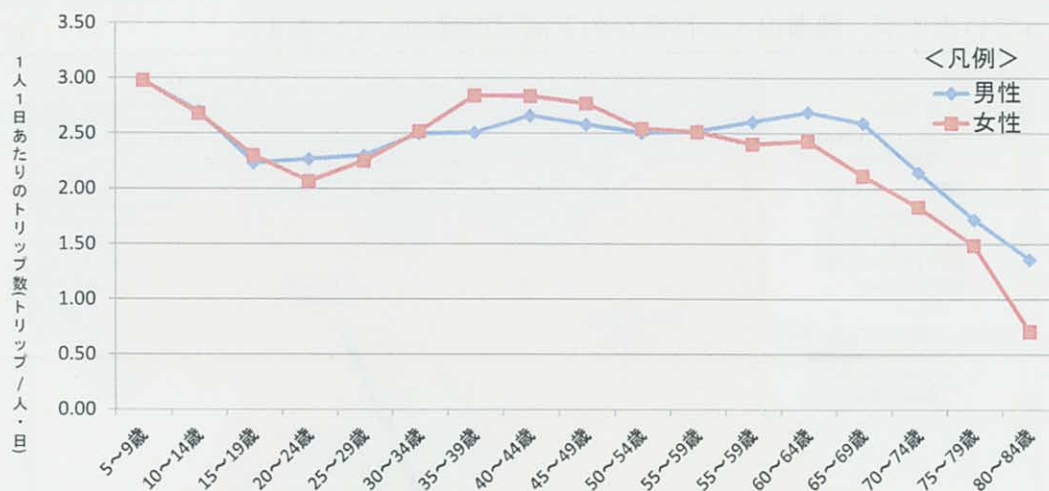
#### ■ 藤沢市を発着する交通量（総トリップ数）の変化



#### ■ 1人あたりのトリップ数

## (2) 市民1人1日あたりのトリップ数(性年齢階層別)

- 藤沢市市民1人1日あたりのトリップ数を性年齢別に見ると、35歳から49歳までのトリップ数が男性よりも女性の方が多くなっています。子育て世代の女性などの移動が多くなっていると考えられます。
- また、55歳以上のトリップ数では、女性よりも男性の方が多くなっています。退職後の私的な活動に伴う移動が多いと考えられます。



■ 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数 (2008年 (平成20年) 男女別)

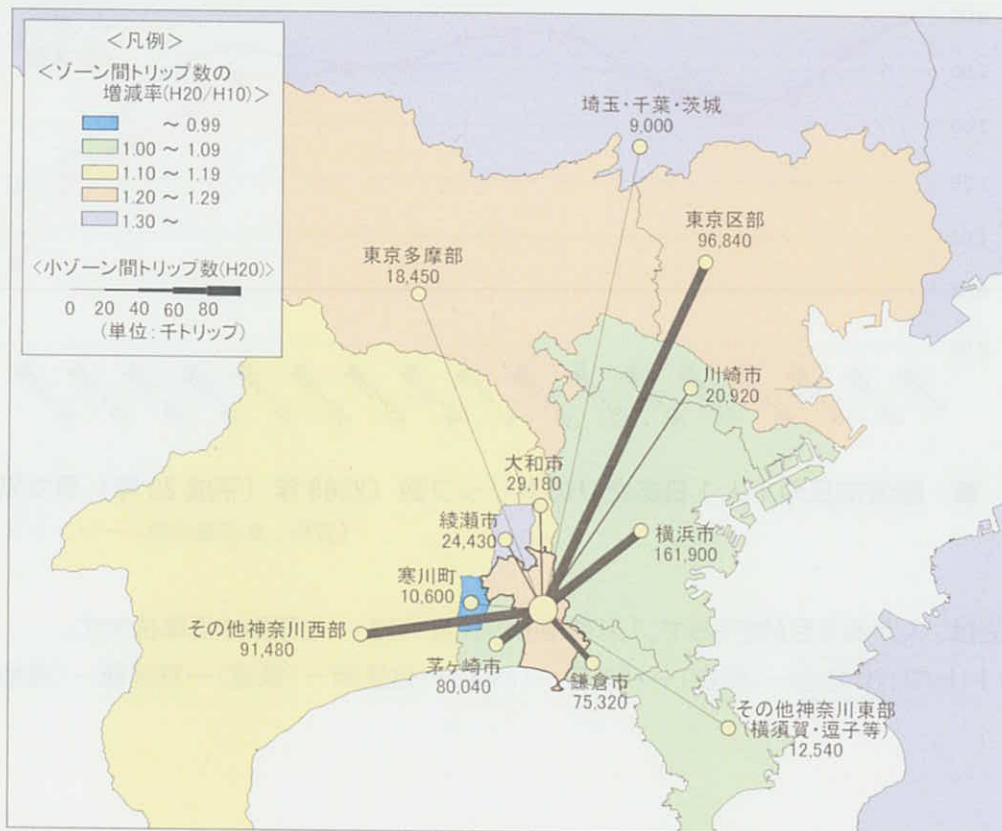
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査】

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

【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

(3) 周辺都市への移動傾向 ～横浜市、東京都区部、神奈川西部への移動が増加～

- 藤沢市民の周辺都市への移動傾向は、藤沢市の交通量（総トリップ数）の伸び率を上回り、増加傾向にあります。東京都区部、綾瀬市などへのトリップ数の増加は20%を超え、その他神奈川県西部、大和市などへのトリップ数の増加も10%を超えています。
- 移動手段別の傾向としては、「鉄道」のトリップ数がこの10年で増加傾向の一方で、自動車は減少傾向となっています。
- 「鉄道・地下鉄」については、東京都区部、横浜市などへの移動がこの10年で増加しています。「自動車」については、全体的にトリップ数がこの10年で減少傾向となっていますが、綾瀬市への移動が約5割程度増加しています。



■ 藤沢市発着の市外間移動トリップ数

移動先	全手段			鉄道			自動車		
	H10	H20	増減率 (H20/H10)	H10	H20	増減率 (H20/H10)	H10	H20	増減率 (H20/H10)
茅ヶ崎市	76.75	80.04	104%	14.82	20.65	139%	40.23	36.70	91%
寒川町	11.07	10.60	96%	1.53	2.14	139%	8.63	7.08	82%
その他神奈川県西部	81.35	91.48	112%	41.03	51.20	125%	37.07	33.27	90%
綾瀬市	17.55	24.43	139%	2.65	3.28	124%	11.38	16.87	148%
東京都多摩部	14.56	18.45	127%	11.38	15.81	139%	2.98	2.03	68%
大和市	25.32	29.18	115%	11.36	15.89	140%	11.10	9.30	84%
埼玉県・千葉県・茨城県	6.79	9.00	133%	4.15	6.92	167%	2.64	1.54	59%
東京都区部	79.35	96.84	122%	72.15	90.03	125%	6.75	5.14	76%
川崎市	19.56	20.92	107%	14.29	17.37	122%	4.89	2.84	58%
横浜市	150.28	161.90	108%	81.24	105.43	130%	59.45	42.95	72%
その他神奈川県東部 (横須賀市・逗子市)	12.21	12.54	103%	6.58	6.66	101%	5.48	5.32	97%
鎌倉市	70.52	75.32	107%	24.56	28.88	118%	31.98	24.80	78%
合計	565.30	630.69	112%	285.73	364.26	1.27	222.59	187.83	84%

H20/H10が110%以上  
H20/H10が90%未満

単位：千トリップ

■ 藤沢市発着の市外間トリップ数（全手段、鉄道・地下鉄、自動車）

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20）】



(4) 藤沢市内における移動傾向 ～藤沢・辻堂・湘南台での移動が多い～

- 商業・業務機能が集積する藤沢駅周辺では、「藤沢」、「鶴沼」を中心に「村岡」、「片瀬」の移動が多くなっています。辻堂駅周辺では、「明治」、「辻堂」、「鶴沼」間での移動が多くなっています。
- 大規模な工場や商業地の集積している湘南台駅周辺では、「湘南台」から「六会」、「長後」間での移動が多くなっています。

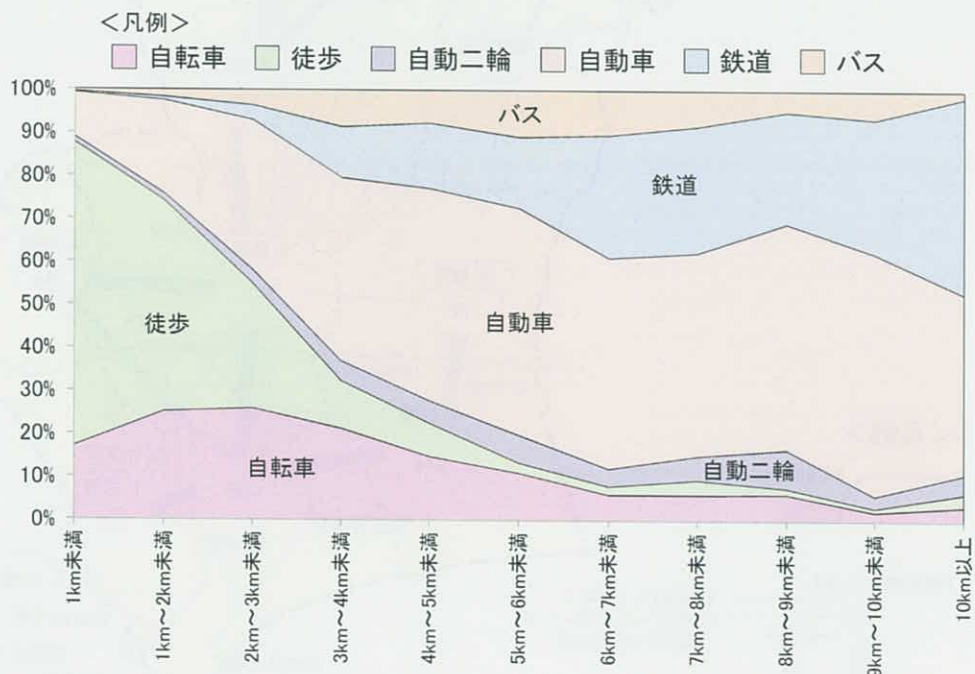


■ 市内地区間交通量

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

### (5) 移動距離と交通手段別の利用状況（藤沢市）

- 藤沢市における交通手段別の利用状況を見ると、以下のようになっています。
- ・自 転 車 → 自転車の移動は、10km 程度までの移動距離まで利用されています。特に、1km から 3km 未満までの移動距離で 2 割を超えた高い割合となっています。
  - ・徒 歩 → 徒歩での移動は、1km 未満で約 7 割、1km から 2km 未満で約 5 割と高い割合となっていますが、5km 程度までで収束しています。
  - ・自動二輪 → 自動二輪での移動は、4km 未満での利用割合が低くなっていますが、4km を超える距離帯から利用割合が増えており、8km～9km 未満の距離帯の利用割合が最も高くなっています。
  - ・自 動 車 → 1km 未満からの距離帯でも約 1 割の利用割合となっています。1km から 2km 未満で 2 割を超え、2km から 3km 未満で約 4 割の利用割合となっています。4km から 10km の距離帯で 5 割を超える利用割合となっています。
  - ・バ ス → 2km から 3km 未満の距離帯から利用割合が増えており、3km から 8km 未満までの距離帯での利用割合が 1 割程度で高くなっています。
  - ・鉄 道 → 3km から 4km 未満の距離帯から利用割合が増えており、移動距離が増えるに従い割合が高くなる傾向が見られます。10km 以上の距離帯では、4 割を超える利用割合となっています。



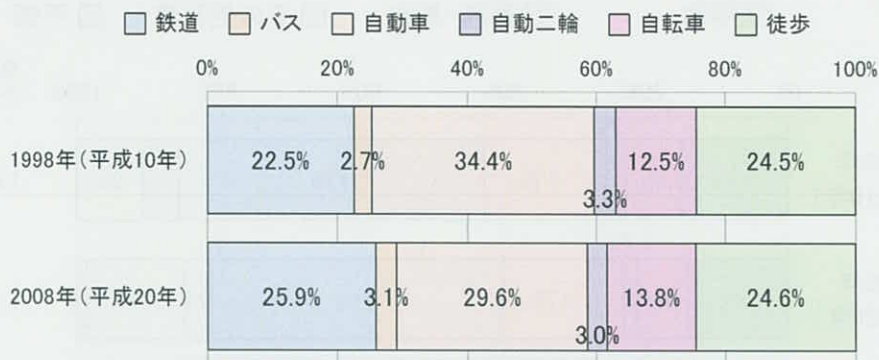
■ 移動距離と交通手段別の利用割合

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

(6) 交通の手段(代表交通手段構成) ～この10年で鉄道利用が増加～

- 藤沢市の交通の手段構成を見ると、2008年(平成20年)では、鉄道25.9%、バス3.1%、自動車29.6%、自転車13.8%、徒歩24.6%となっています。神奈川県全体の構成割合とほぼ同じような傾向となっています。1998年(平成10年)と比べ、鉄道、バス、自転車の利用割合が上昇する一方で、自動車の利用割合が約5%低下しています。
- 近隣都市と比べると、藤沢市以東の横浜市戸塚区、鎌倉市に比べ鉄道、バスの利用割合が低い一方で、自転車の利用割合が高いことが特徴としてあげられます。また、藤沢市北側、西側に隣接する大和市、茅ヶ崎市と比べると、鉄道、バスの利用割合が高い一方で、自転車の利用割合が低くなっています。

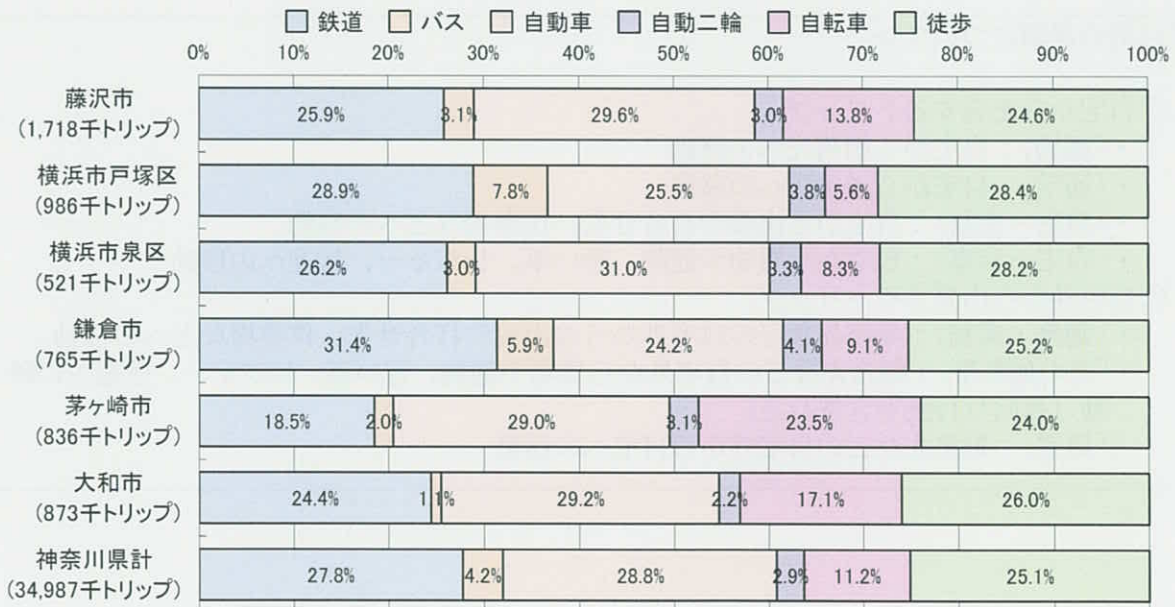
<凡例>



■ 代表交通手段構成(平成10年と平成20年の比較)

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H20)】

<凡例>



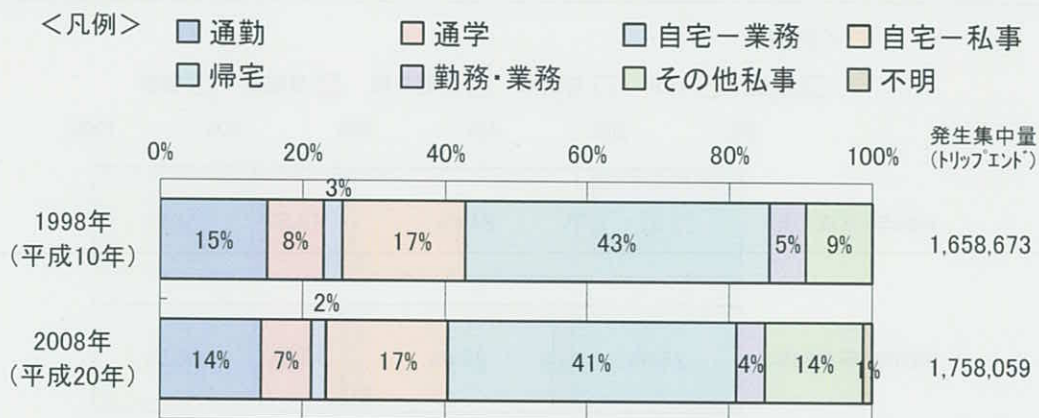
■ 代表交通手段構成(近隣都市との比較：2008年(平成20年))

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H20)】

※代表交通手段とは、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います。

(7) 交通量(総トリップ数)の目的別構成 ～通勤・通学の構成割合が低下～

- 藤沢市の目的別の交通手段構成割合を見ると、1998年(平成10年)と2008年(平成20年)を比べると、「通勤」、「通学」、「帰宅」の構成割合が低下しています。
- 一方で、勤務先などの外出先から買物、通院、習い事などへ立ち寄る「その他私事」が5%増加しています。
- 2005年(平成17年)から、藤沢市でも生産年齢人口が減少傾向となっており、特に、1947年(昭和22年)から1949年(昭和24年)に生まれた、いわゆる団塊の世代の退職や、少子化の影響などから、「通勤」、「通学」の構成割合の低下が進んでいることが考えられます。



■ 交通量(総トリップ数)の目的別構成

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)】

<目的の詳細について>

- 自宅から出発するトリップ
  - ・「通勤」：自宅から勤務先への移動
  - ・「通学」：自宅から通学先への移動
  - ・「自宅-業務」：自宅から出張や打合せ先、作業場などへの移動
  - ・「自宅-私事」：自宅から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動
- 自宅外から出発するトリップ
  - ・「勤務・業務」：勤務先などの自宅外からの出張や打合せ先、作業場などへの移動
  - ・「その他私事」：勤務先などの自宅外から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動(買回り行動も含まれる)
  - ・「帰宅」：勤務先などの自宅外から自宅への移動

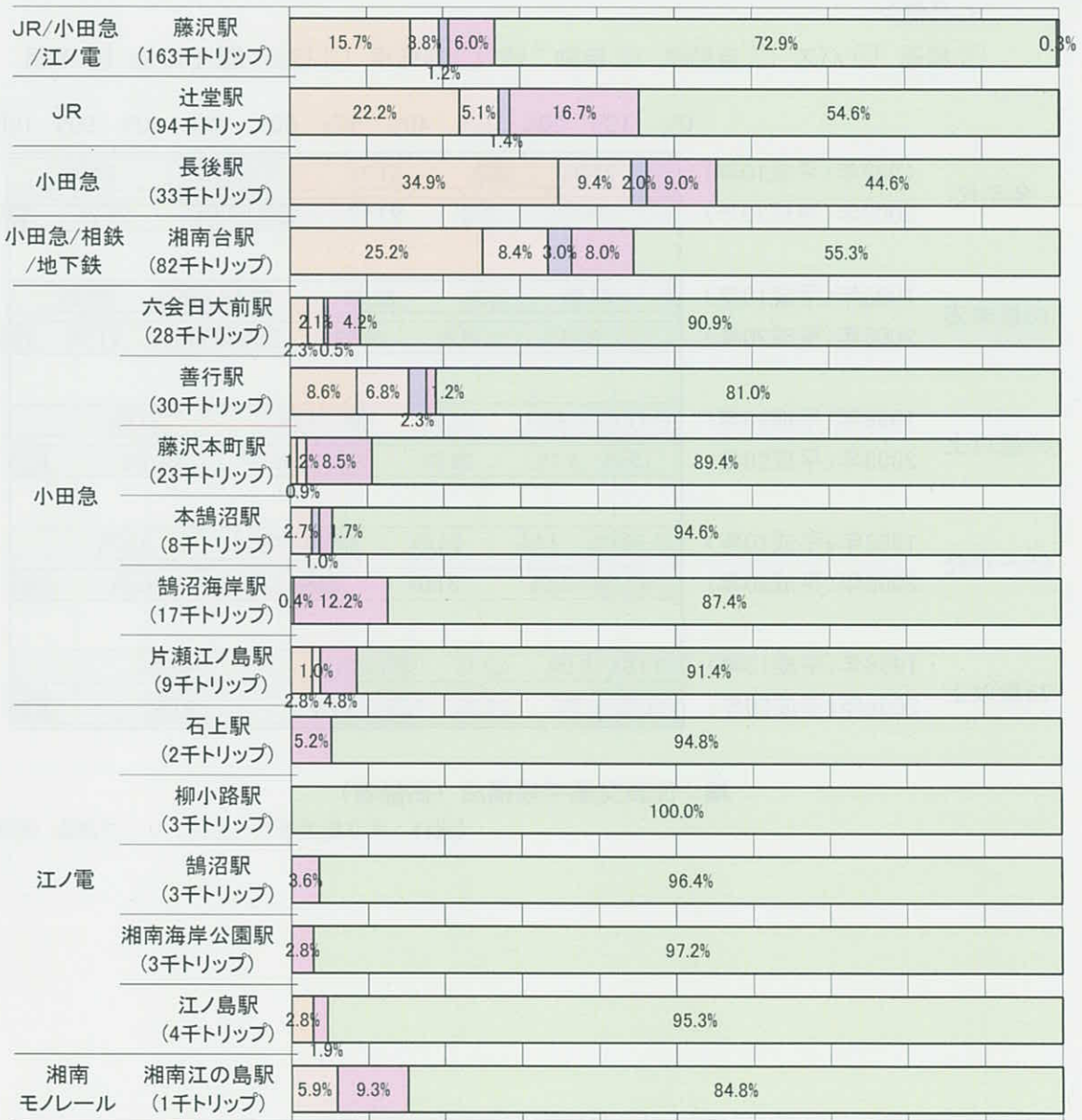
(8) 鉄道駅までの交通手段

- 鉄道駅までの交通手段としてバスの利用割合は、JR 東海道本線の藤沢駅・辻堂駅、小田急江ノ島線の長後駅・湘南台駅が15%を超えており、駅勢圏が広がっていることが伺えます。特に、鉄道3路線が乗り入れている藤沢駅では、徒歩の構成割合が7割を超えており、徒歩圏も広がっていることが伺えます。また、辻堂駅は、自転車の利用割合が他の駅よりも高く、自転車の利用圏域が広がっていることが伺えます。
- これらの鉄道駅以外については、徒歩の利用割合が80%を超えており、各鉄道駅への移動手段としては徒歩利用が主なものとなっています。

<凡例>

□ バス □ 自動車 □ 自動二輪 □ 自転車 □ 徒歩 □ その他

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



■ 鉄道駅までの交通手段構成（鉄道駅別の比較）

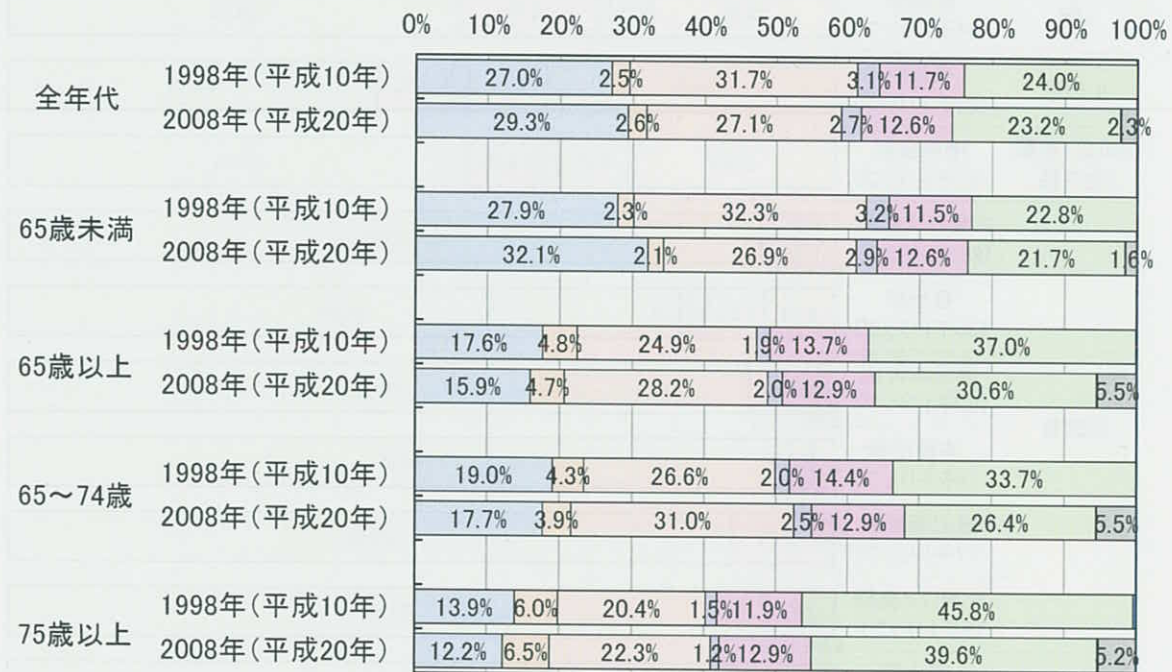
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

(9) 高齢者の行動特性 ～鉄道利用が減少し、自動車利用の増加傾向～

- 藤沢市の65歳以上の高齢者の代表交通手段としては、65歳未満と比べると鉄道利用割合が減少する一方で、バス、自動車、徒歩の利用割合が増加する傾向となっています。
- 65歳から74歳までの前期高齢者では、自動車の構成割合が31.0%と高くなっています。75歳以上の後期高齢者では、自動車、鉄道の利用割合が下がる一方で、バス、徒歩の利用割合が増えています。
- 1998年(平成10年)と2010年(平成22年)を比べると、高齢者の移動手段として、自動車の利用割合が増加しています。また、75歳以上の後期高齢者では、バス、自動車、自転車の利用割合が増加しています。

<凡例>

鉄道 
  バス 
  自動車 
  自動二輪 
  自転車 
  徒歩 
  その他 
  不明



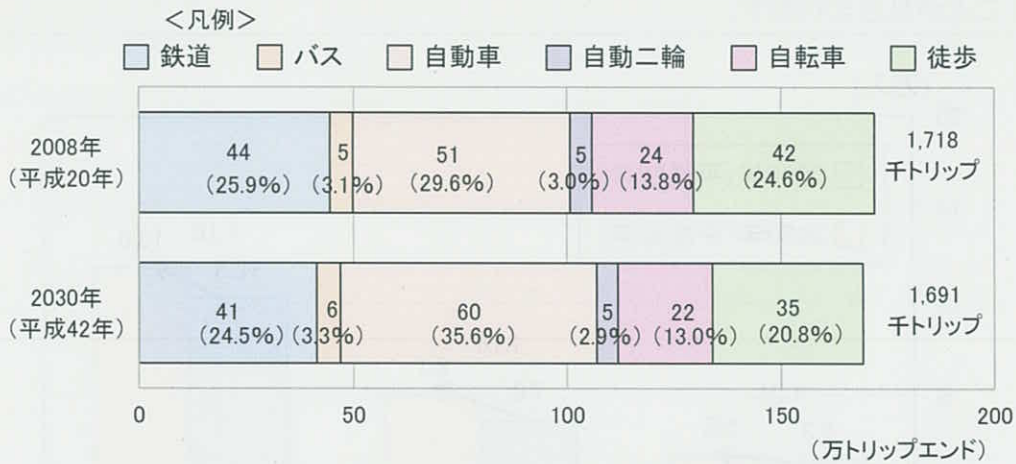
■ 代表交通手段構成(高齢者)

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H20)】

(10) 将来的な交通の見通し

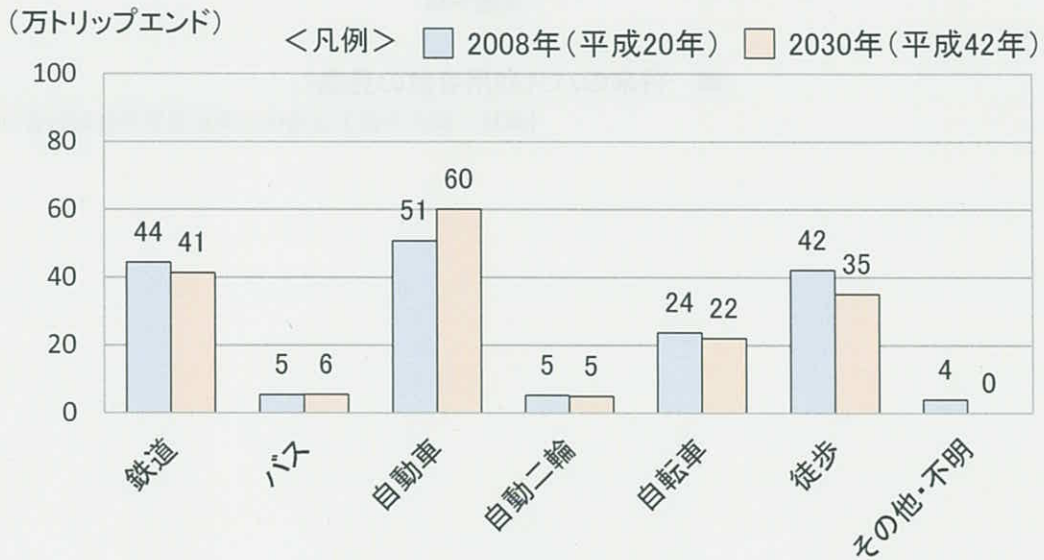
1) 将来の交通量（総トリップ数）の見通し～鉄道・徒歩が減少、自動車が増加～

- 藤沢市の2030年（平成42年）の将来交通量（総トリップ数）は、2008年（平成20年）よりも減少していく傾向となっています。
- 代表交通手段別構成割合の推移を見ると、将来的には、鉄道、自転車が増え、徒歩も4%程度減少する一方で、自動車が増える見通しとなっています。
- 代表交通手段別の交通量（総トリップ数）の推移を見ると、将来的には、バス、自動車が増加する一方で、鉄道、自転車、徒歩が減少する見通しとなっています。



■ 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）】

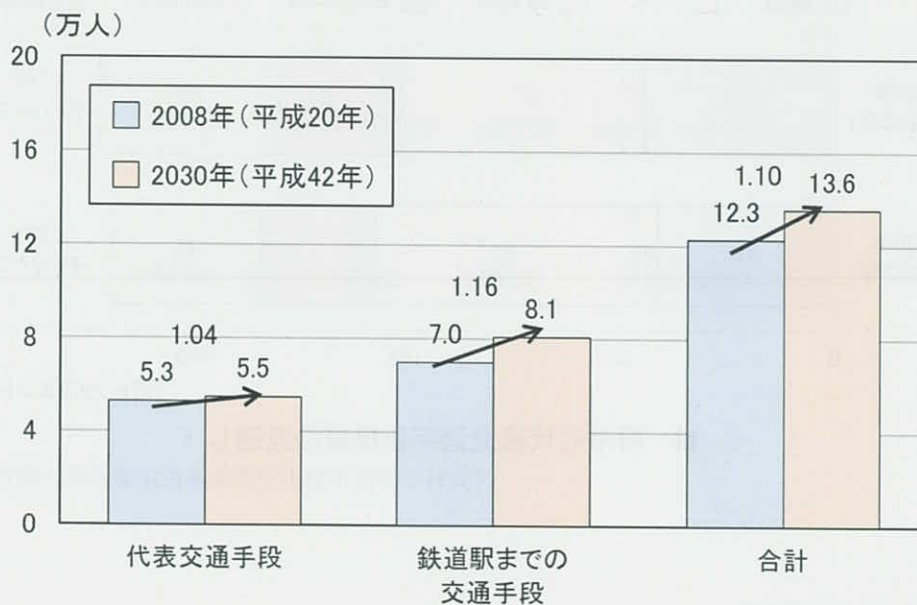


■ 将来の代表交通手段別交通量（総トリップ数）の見通し

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

## 2) 将来のバス利用者数の見通し ～特に、鉄道駅までのバス利用が増加～

- 将来2030年（平成42年）に、藤沢市ではバスを主な交通の手段（代表交通手段）とする利用者と、鉄道駅までのバス利用者ともに、増加する見込みとなっています。その合計では、藤沢市全体で13.6万人となり、2008年（平成20年）よりも約1.3万人増加する見込みとなっています。
- 特に、鉄道駅までバスを利用する利用者数が大きく増加する見込みとなっています。
- この予測結果によると、主な交通の手段（代表交通手段）としてバスを利用する人や、自動車、自転車、徒歩を用いて、鉄道駅に向かっている人が、バス利用に転換していくことが見込まれます。



### ■ 将来のバス利用者数の見通し

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】



(11) 交通手段別の状況

1) 自動車交通

① 都市計画道路などの整備状況 ～南部地域、長後周辺に未整備が多い～

- 藤沢市域の都市計画道路の整備状況を見ると、北部地域を中心に、土地区画整理事業などにより都市計画道路の整備を進めてきました。2013年（平成25年）4月時点の都市計画道路の整備率としては、約74%となっています。
- 現在、整備中の路線としては、北部第二（三地区）や柄沢特定土地区画整理事業内の都市計画道路のほか、藤沢石川線、（仮）湘南台寒川線の一部区間などがあります。
- 未整備区間、路線としては、鶴沼、辻堂、長後地区に多くあります。南部地域を中心に、横浜湘南道路や、県道43号（藤沢厚木・辻堂工区）、横浜藤沢線の一部区間など近隣都市と連絡する広域的な主要幹線道路が未整備、整備中となっています。



■ 都市計画道路などの整備状況

【資料：都市計画基礎調査（H23）】

② 将来の道路混雑状況 ～全ての都市計画道路が整備されると混雑緩和～

- 2030年（平成42年）の時点で、藤沢市域の都市計画道路が全て整備された場合を想定し、道路混雑度を確認すると、大きく混雑する路線は見られない推計結果となっています。
- このようなことから、将来的に自動車交通量が増加しても、計画されている道路を整備していけば、現状で混雑が見られる路線を含め、改善していくことが想定されます。
- しかしながら、財政状況など様々な制約条件の中で、全ての路線を整備することは難しいため、優先順位を決めながら、段階的に整備を進めていく必要があります。

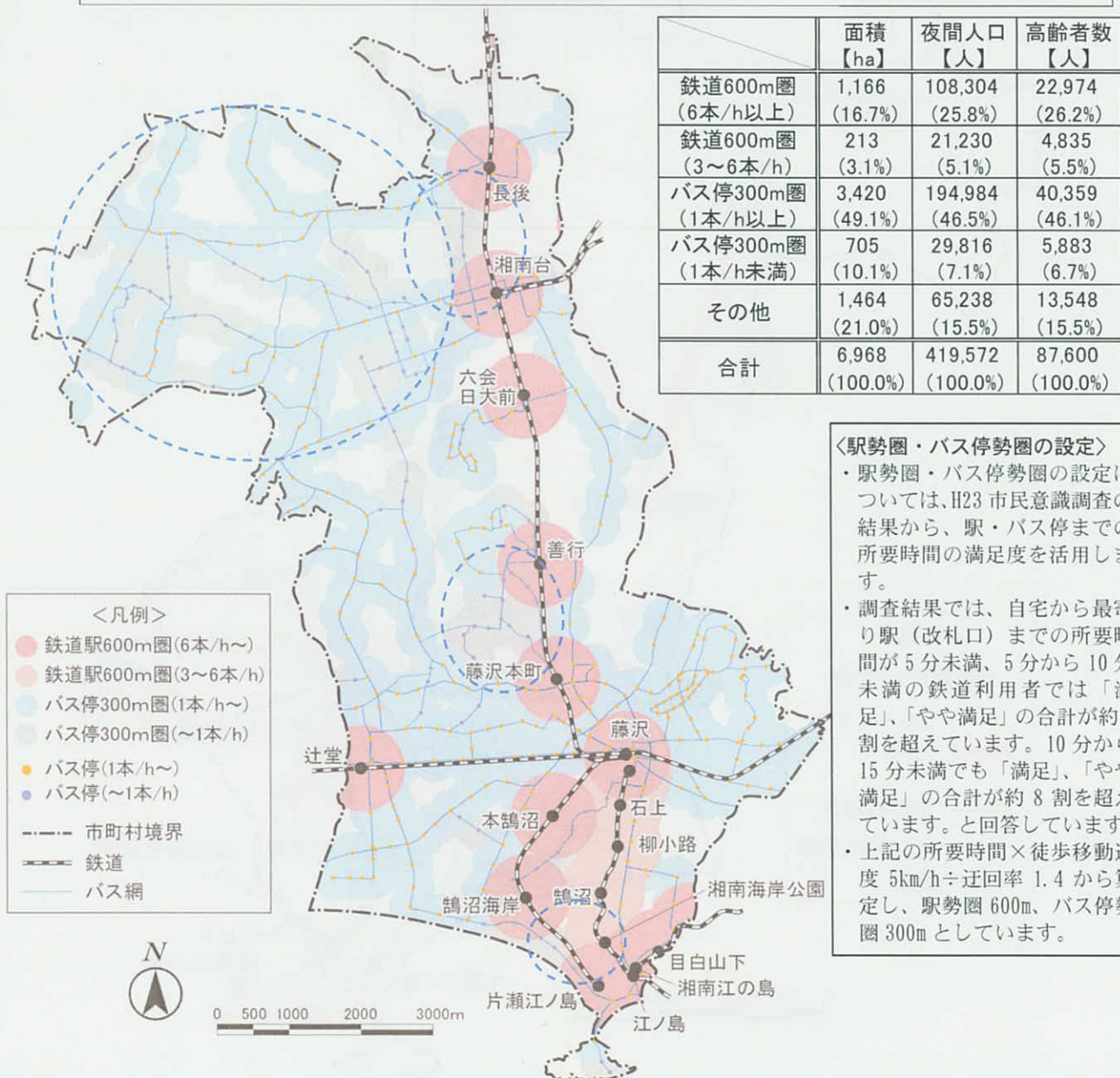


■ 将来道路混雑度（2030年（平成42年））：全ての都市計画道路が整備された場合

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

## 2) 公共交通（公共交通のサービス圏域）

- 鉄道については、南部地域の東西方向に JR 東海道本線、東側の南北方向に小田急江ノ島線、北部地域の湘南台駅に相模鉄道、横浜市営地下鉄が接続し、骨格的な鉄道ネットワークを形成しています。また、藤沢駅から江ノ島電鉄線、湘南江の島駅から湘南モノレールが運行しています。
- バスについては、主に藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅を起点として、バス網が形成されています。
- 南部地域、小田急江ノ島線の駅間の一部や、西北部地域など、鉄道、バスのサービス圏域から外れる地域があります。
- バス停 300m圏（1本/h未満）は、主に御所見、石川、善行、長後地区に見られます。

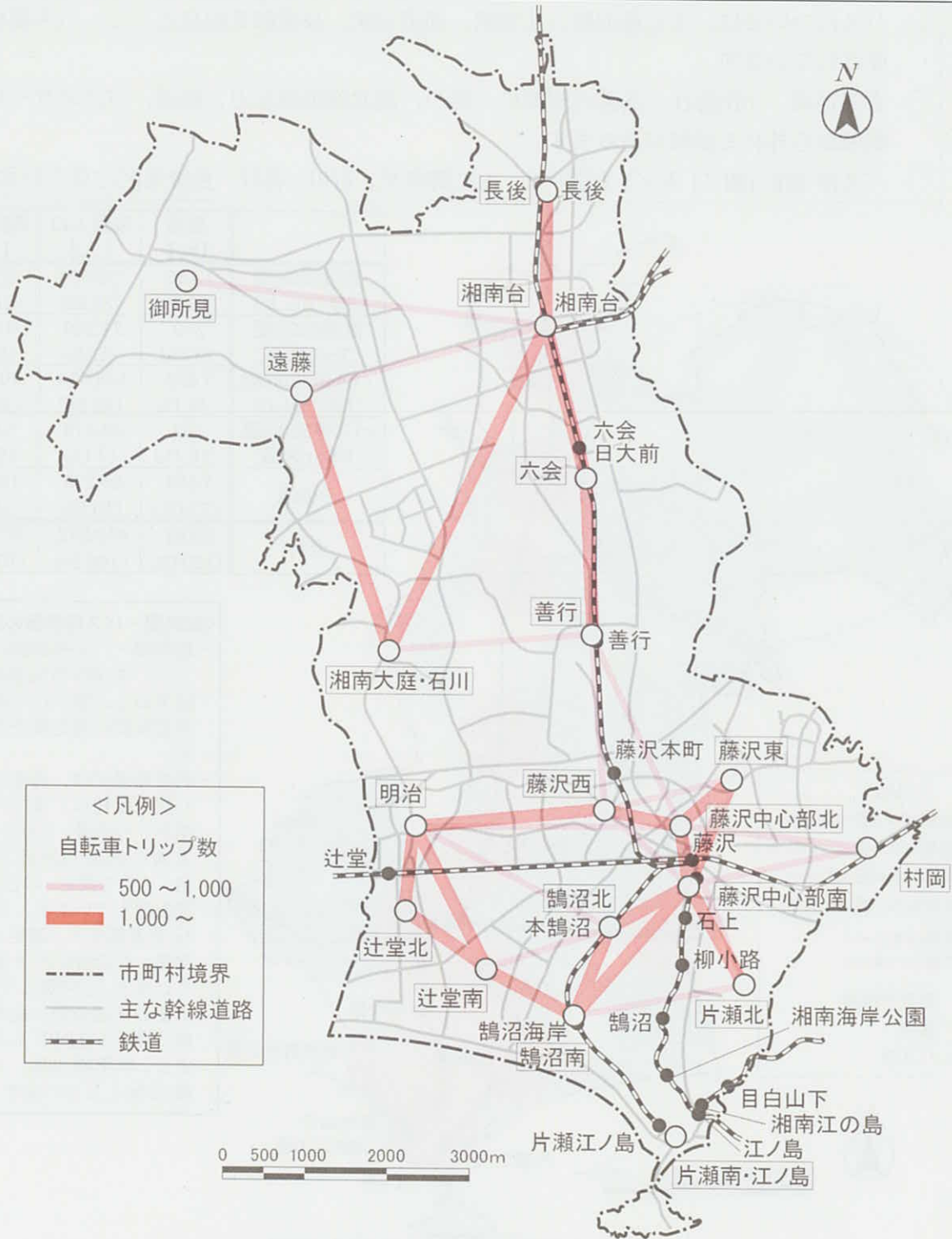


■ 公共交通のサービス圏域状況

【公共交通サービス圏域は「国土数値情報（H22）」、人口は「駅勢調査（H22）」から引用】

### 3) 自転車交通 ～南部・北部地域での移動が少ない～

- 藤沢市の自転車利用状況としては、地形の影響から、南部地域と北部地域間での移動が少ない状況となっています。
- このような利用実態を踏まえながら、自転車ネットワークの形成を図っていく必要があります。



#### ■ 自転車の動き

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

### 2-3 交通に関する市民意識

藤沢市の各交通手段のサービス水準に対する、市民満足度や市民ニーズを把握するために実施したものです。

調査対象：15歳以上の市民（6,500人を住基台帳より無作為抽出） 回答者数2,923人

調査期間：2011年（平成23年）10月13日（木）～10月28日（金）

#### (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

（※質問内容：最もよく使う鉄道駅まで最もよく使う交通手段を使うと、自宅からおおよそ何分かかりますか。その所要時間に満足していますか。）

- 全体の約7割が、自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間について「満足」または「やや満足」しているという結果になっています
- 自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間が5分未満、5分から10分未満の鉄道利用者では「満足」、「やや満足」の合計が約9割を超えています。10分から15分未満でも「満足」、「やや満足」の合計が約8割を超えています。

自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間



<凡例> ■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満 ■ 無回答

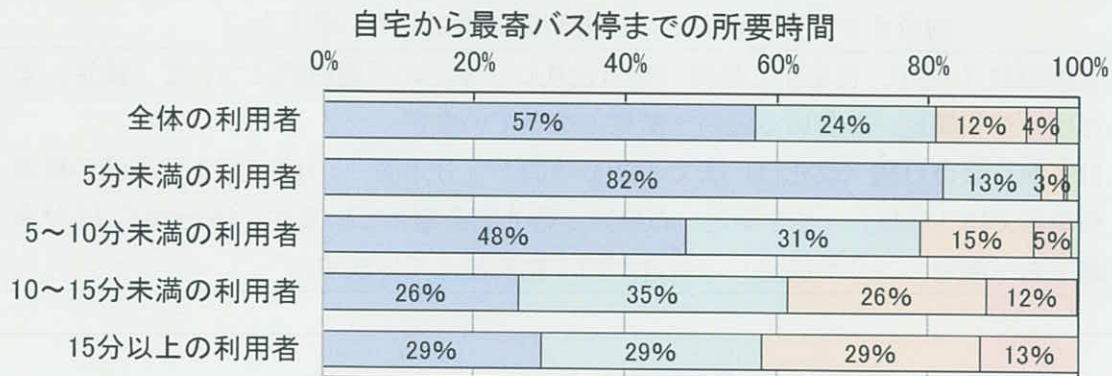
#### ■ 週1回以上鉄道を利用する人の満足度の傾向

【資料：交通に関する市民意識調査（H23）】

## (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

(※質問内容：バス停まで最もよく使う交通手段で、自宅からおよそ何分かかりますか。その所要時間に満足していますか。)

- 全体の約 8 割が、自宅からバス停までの所要時間について「満足」または「やや満足」しているという結果になっています。
- 自宅から最寄りバス停までの所要時間が 5 分未満のバス利用者は、「満足」、「やや満足」の合計が約 9 割を超えています。5 分から 10 分未満でも「満足」、「やや満足」の合計が約 8 割という結果になっています。



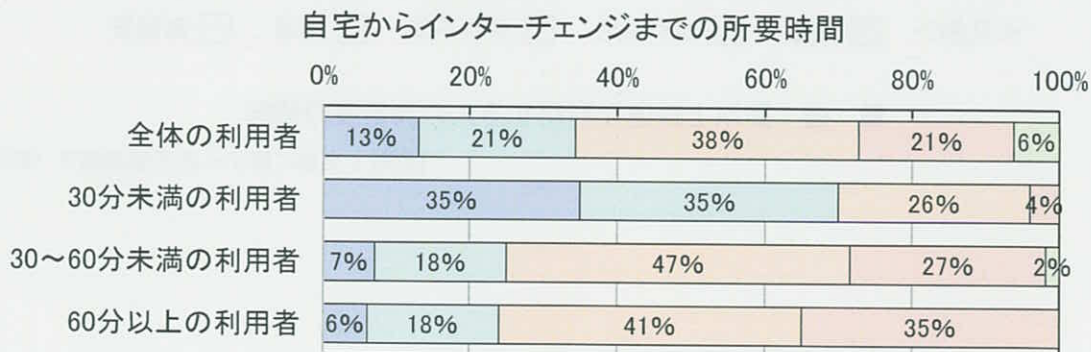
<凡例> ■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満 ■ 無回答

### ■ 週 1 回以上バスを利用する人の満足度の傾向

## (3) 自宅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

(※質問項目：高速道路を使うとき、最初に向かうインターチェンジまで、自宅からおよそ何分かかりますか。その所要時間に満足していますか。)

- 全体では、約 6 割が自宅から最初に向かうインターチェンジに到着するまでの所要時間について「不満」または「やや不満」という結果となっています。
- 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」及び「やや満足」の合計が約 7 割という結果となっています。



<凡例> ■ 満足 ■ やや満足 ■ やや不満 ■ 不満 ■ 無回答

### ■ 週 1 回以上自動車を利用する人の満足度の傾向

【資料：交通に関する市民意識調査 (H23)】

## 2-4 藤沢市をとりまく状況のまとめ

### (1) 交通まちづくりに関する広域的な視点

首都圏・かながわから見た藤沢市という広域的な視点や、藤沢市都市マスタープランを踏まえながら、将来の交通像や基本方針などを示していく必要があります。藤沢市交通マスタープランの策定において、考慮すべき視点を、以下に整理します。

#### 【交通まちづくりに関わる広域的な視点】

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

### (2) 社会情勢の視点

#### 1) 地形・土地利用状況

藤沢市の地形を見ると、相模野台地を境に、南部地域は比較的平坦な地形の一方、北部地域は河岸段丘と平坦地で形成され、高低差があることから、高齢者や、自転車での移動制約となっている地域があります。土地利用と人口集積の状況としては、鉄道駅を中心にコンパクトな都市構造を有しており、そこに人口も多く集積しています。鉄道駅から離れた湘南大庭、村岡地区などでも、主要なバス路線沿いを中心に、人口が集積している地域もある一方で、市街化調整区域が広がる御所見・遠藤地区には、人口が少ない地域が広がっています。また、大規模な商業施設などの主要な施設については、鉄道駅周辺や、バス路線沿いに、病院、立地しています。その中でも、藤沢駅周辺への集積が目立っています。

このようなことから、高齢者や自転車での移動制約となる高低差など、地域特性に応じて交通施策を展開していくことや、コンパクトな都市構造を有する強みを生かしながら、人口減少、超高齢社会を支える持続可能な総合交通体系を構築していくことが重要となります。

また、藤沢駅周辺に集積する医療、商業、行政などの都市機能を市民全体が享受できる交通環境を創っていくことも重要となります。

#### 2) 人口動向

藤沢市の人口は、増加傾向にありますが、将来的には減少傾向に転じ、少子高齢化もさらに進んでいくことが想定されています。現在でも、御所見・遠藤地区、長後西部、六会～善行駅間、辻堂団地周辺、片瀬山などでは、特に高齢化が進んでいます。

昼夜間人口の動向を見ると、夜間人口は増加傾向にありますが、昼間人口は、2010年（平成22年）には減少に転じています。昼夜間人口比率は、この30年間に0.95前後で推移していましたが、2010年（平成22年）には0.91と低下しています。

夜間人口が増える中、昼間人口が減少傾向となっており、また、市外への通勤・通学での移動も増えています。高齢化が進む一方で、生産年齢人口の減少する中、高齢者の交通ニーズへの対応も必要となっています。このような状況も踏まえた交通体系が重要となります。

### 【地形・土地利用・人口の視点から】

- 多様な交通ニーズへの対応を図るため、地形、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。
- 都市拠点に集積する商業、公共公益施設への移動性向上を図るため、各都市拠点への公共交通によるアクセス性を高めていくことが求められます。

### 3) 産業・観光の視点

藤沢市の事業所数は1996年(平成8年)をピークに減少しています。一方、従業者数を見ると、1996年(平成8年)をピークに2001年(平成13年)まで減少傾向にありましたが、近年では増加傾向に転じています。

産業系市街地の状況としては、JR東海道本線沿線と、桐原工業団地周辺に産業系市街地が広がっています。産業構造の転換の影響などから、市内の工場撤退などが進む中、湘南シークロスの都市再生事業や、研究機能への転換が進んでいます。また、西北部地域では新たな産業拠点づくりも進めています。

藤沢市の観光客数としては、全体的には増加傾向となっており、年間約1,520万人の観光客が藤沢市の観光地に訪れています。

都市拠点に集積する商業、公共公益施設への移動性向上を図るため、各都市拠点への公共交通によるアクセス性を高める取組みや、産業構造の転換が進む中、市内事業所への通勤環境や、産業活動を支える道路環境の整備などに取り組んでいくことも重要となります。また、増加傾向にある観光客の方々が、市内を移動しやすくしていくことも重要となります。

### 【産業動向・観光の視点から】

- 今後とも、都市活力を維持していくため、産業集積の維持・充実に向けた高速道路などへのアクセス性を高めていくことが求められます。
- 人口減少、産業の活力低下などの影響から財政状況も厳しさを増しています。このため、交通基盤の整備や維持管理を取り巻く環境も厳しくなっております。交通施策の展開にあたっては、財政状況に配慮し、優先順位を付けながら進めていくことが求められます。

### 4) 健康・環境の視点

藤沢市では、市民の医療保険及び介護保険の給付額と、1人当りの費用額ともに、一貫して増加しています。今後も、高齢化が進む中、この傾向が続くことが想定されます。

また、自動車利用に比べ、公共交通を利用することによって消費できるカロリーは、2倍以上となっています。公共交通を利用して移動することは、日常的に体を動かすことになり、健康増進にもつながることが伺われます。

このようなことから、高齢者などが外出しやすく、健康な生活が永くおくれるようにするなど、市民の健康増進につながる移動環境づくりを進めていく視点も重要となります。

「藤沢市地球温暖化対策実行計画(2014年(平成26年)3月策定)」では、運輸部門を含む全体で、「効果管理用算定による削減目標として、1990年度(平成2年度)を基準とし、2022年度(平成34年度)までに40%削減する」ことを目標としています。運輸部門の温室効果ガス排出量は、1990年(平成2年)からほぼ横ばいの状態が続いています。



また、自動車を使わない一日の生活と、自動車を1時間利用する一日の生活を比べると、1人の人が、1日に排出する二酸化炭素量が2倍以上となってしまいます。自動車利用を少しでも減らしていくことで、二酸化炭素の排出量を減らしていくことができます。

このようなことから、運輸部門からの温室効果ガス排出量の横ばいが続く中、運輸部門でも、自動車の省エネルギー化などを進めながら、公共交通の利用促進、道路交通の円滑化など温室効果ガス排出抑制にさらに取り組んでいくことが重要となります。

#### 【健康・環境の視点から】

- 高齢化が進む中、車両、交通施設など交通環境のユニバーサルデザイン化に取り組んでいくことが求められています。
- 地球環境負荷への軽減を図るため、公共交通、自動車交通などの運輸部門でも温室効果ガス排出量の削減に向けて、さらに取り組んでいくことが求められています。

#### 5) 安全・安心の視点

藤沢市では、国道134号、国道467号などの緊急輸送道路が指定されていますが、神奈川県の実地調査によると、それらの緊急輸送道路の橋りょうなどで中規模損傷が想定されています。また、江の島を含めた沿岸部では、津波による浸水が予測されていますが、避難路となる都市計画道路の未整備区間・路線があります。神奈川県の実地調査によると約4万人の帰宅困難者の発生が予測されています。近年、ゲリラ豪雨など異常気象も多く発生しています。

緊急輸送道路は、震災時に橋りょうなどで中規模損傷が想定されていることから、避難路をネットワークの視点から考えていくことが重要となります。また、津波避難ビルへの避難や、津波遡上範囲からの避難を円滑にしていくことや、近年、多くなっているゲリラ豪雨などへの対応も重要となります。

藤沢市では、近年、交通事故件数は減少傾向となっていますが、死亡事故は減少傾向といえない状況となっています。高齢者や自転車に関係する事故は、年間500～600件程度発生する状況が続いています。また、人、自転車、自動車などが集中する藤沢駅周辺や湘南台駅周辺のほか、幹線道路では、交通事故が多く発生しています。

高齢者や自転車に関係する交通事故が注目される傾向や、交通が集中する鉄道駅周辺や幹線道路での交通事故も多い傾向を踏まえながら、交通安全対策を進めていくことが重要となります。また、踏切部の交通安全対策も重要となります。

#### 【安全・安心の視点から】

- 津波浸水が予想される沿岸部では、避難路として有効となる沿岸部の都市計画道路などの整備とともに、災害に強い緊急輸送道路ネットワークの形成が求められます。また、緊急避難道路や、多くの人が集まる主要な鉄道駅など交通施設の耐震化を図っていくことが求められます。
- 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が参加して、帰宅困難者対策協議会を設置し、対策を推進することが求められています。
- ゲリラ豪雨などによる道路冠水などへの対策が求められています。
- 高齢者などの移動の安全性を確保していくことや、鉄道駅周辺、幹線道路及び踏切部での交通安全対策など、移動しやすい交通環境を整備していくことが求められています。

### (3) 多様な交通ニーズの視点

#### 1) 交通の変化

藤沢市の交通量（総トリップ数）は、この10年間で8.7%増加していますが、特に、東京都区部などへのトリップ数が増え、移動手段としては、「鉄道」が増加しています。市内での移動傾向としては、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺を中心とした移動が多くなっています。

市民1人・1日あたりのトリップ数を見ると、この10年で、高齢者のトリップ数が増加しています。高齢者の移動傾向としては、女性よりも男性が多く、また、鉄道の利用割合が減少し一方で、自動車利用、徒歩が増える傾向となっています。その他の傾向としては、子育て世代の女性などの移動も増えています。

交通の変化としては、団塊世代の退職などによる生産年齢人口が減少する傾向にありながら、東京都区部をはじめとした周辺都市への移動は増加傾向となっています。これは、湘南台駅への相鉄いずみ野線・横浜市営地下鉄の乗り入れや、JR 湘南新宿ラインの開設など、周辺都市への鉄道の輸送力が強化され、東京都区部などへの移動時間の短縮が図られたことも、大きな要因となっていると考えられます。また、超高齢社会を見据え、自動車の利用割合が増加傾向にある高齢者の行動特性や移動目的の多様化が進んでいます。

これらの多様化する交通ニーズに応じた交通政策を進めていくことも重要となります。

#### 2) 交通の手段構成

藤沢市の交通の手段構成は、神奈川県全体の構成割合とほぼ同じような傾向となっています。この10年で、鉄道、バス、自転車の利用割合が上昇する一方で、自動車の利用割合が低下しています。交通量の目的別構成は、この10年で「通勤」、「通学」が低下する一方で、勤務先などから買物や通院などへの移動の「その他私事」が増加しています。団塊世代の退職や少子化の影響などにより、「通勤」、「通学」の低下が進んでいると考えられます。

また、鉄道駅までの交通手段としては、藤沢駅、辻堂駅、長後駅、湘南台駅のバス利用割合が高く、他の鉄道駅に比べ、駅勢圏が広がっています。特に、藤沢駅では徒歩圏が広く、また、辻堂駅では、自転車の利用圏域が広がっています。これらの鉄道駅以外では、徒歩で鉄道駅に向かう人が大半を占めています。

#### 3) 将来の交通の見通し

2030年（平成42年）の藤沢市の交通量（総トリップ数）は、減少する傾向となっています。代表交通手段別交通量の推移としては、バス、自動車が増える一方で、鉄道、自転車、徒歩が減少する傾向となっています。

##### 【多様な交通ニーズの視点から】

- 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。
- 東京都区部などへの広域的な移動や都市拠点などへのアクセス性の向上を図るため、広域的な公共交通や道路ネットワークの充実が求められます。
- 鉄道駅へ徒歩、自転車、バスで行きやすい環境づくりやバス停へ徒歩などで行きやすい環境づくりを進めていくことが求められています。