

# 藤沢市交通アクションプラン(案)

<都市・地域総合交通戦略・地域公共交通網形成計画>



藤 沢 市

平成 27 年 3 月

## - 目次 -

<b>第1章</b>	<b>交通アクションプランとは</b> .....	<b>1</b>
1-1	交通アクションプラン策定の背景と目的	
1-2	交通アクションプランの役割と位置付け	
1-3	交通アクションプランの目標年次	
1-4	交通アクションプランの計画区域	
1-5	検討体制	
1-6	交通アクションプランの構成	
<b>第2章</b>	<b>藤沢市をとりまく状況と交通課題</b> .....	<b>7</b>
2-1	まちづくりの基本的な方針（藤沢市都市マスタープランの概要）	
2-2	藤沢市の都市及び交通情勢	
2-3	交通に関する市民意識	
2-4	藤沢市が抱える都市の課題	
2-5	藤沢市が抱える交通課題	
2-6	重要視する視点	
<b>第3章</b>	<b>藤沢市がめざす将来の交通像</b> .....	<b>33</b>
3-1	将来の交通体系	
3-2	将来の交通像	
3-3	めざす交通体系	
3-4	基本方針及び基本方針に基づく交通施策	
3-5	交通施策の分類	
<b>第4章</b>	<b>アクションプラン</b> .....	<b>47</b>
4-1	アクションプランの体系（階層構造）	
4-2	公共交通網の形成	
4-3	戦略施策と基本方針の関連性	
4-4	戦略施策の内容（個別カルテ）	
<b>第5章</b>	<b>交通アクションプランの進行管理</b> .....	<b>101</b>
5-1	評価指標の設定	
5-2	P D C Aサイクルによる施策の推進	
	<b>用語の解説</b> .....	<b>105</b>

# 第1章 交通アクションプランとは

---

# 第1章 交通アクションプランとは

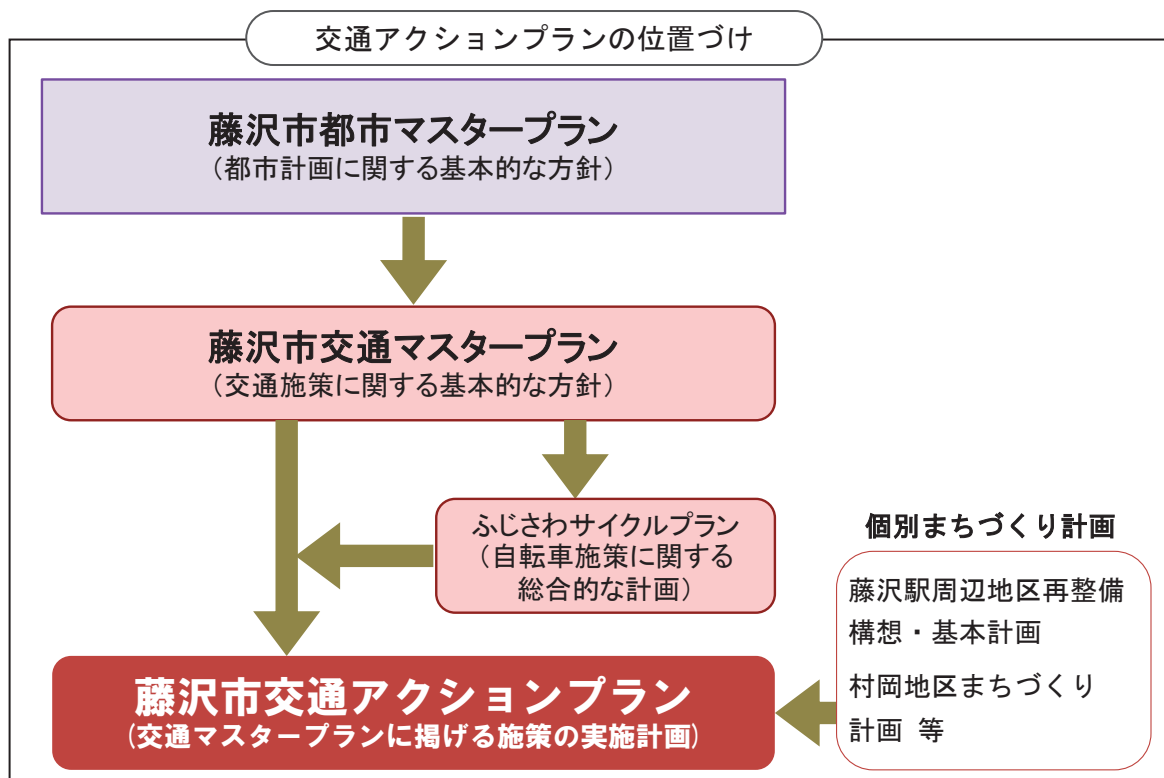
## 1-1 交通アクションプラン策定の背景と目的

藤沢市では、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）の転換や過度に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ることから、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ため、交通施策に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」を2014年（平成26年）3月に策定しました。

その交通マスタープランに掲げる将来の交通像の実現に向けては、今後5年から10年の短・中期において、選択と集中により施策を推進することが重要であることから、交通マスタープランに掲げる施策の実施計画となる『藤沢市交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通網形成計画）』を策定します。

## 1-2 交通アクションプランの役割と位置付け

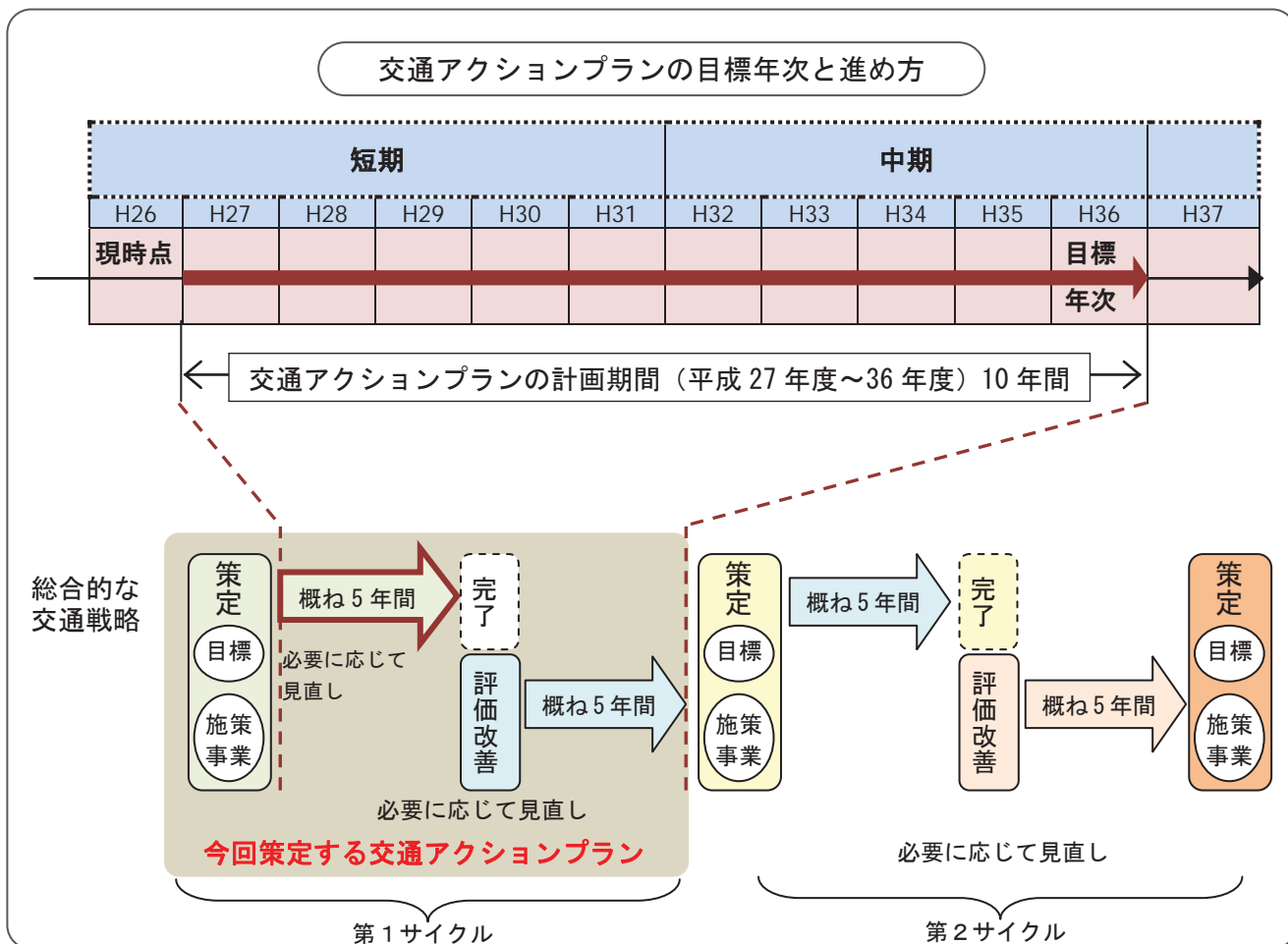
- (1) 交通マスタープランに示された施策から抽出した、短期・中期的に戦略的に実施していく交通施策を「戦略施策」として示したものです。
- (2) 「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画」等の個別のまちづくり計画との関連や整合を図り、それぞれの計画における「交通」に関する施策を取りまとめたものです。



### 1-3 交通アクションプランの目標年次

交通アクションプランの計画期間は、2024年度（平成36年度）までの10年間とします。

また、実施期間については、2019年度（平成31年度）までを「短期」、2024年度（平成36年度）までを「中期」とし、戦略施策を展開していきます。

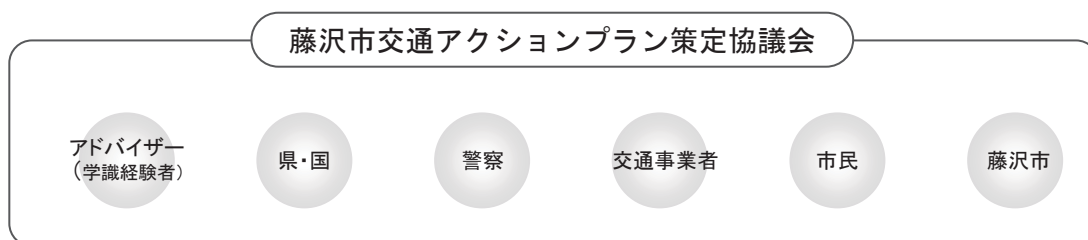


### 1-4 交通アクションプランの計画区域

交通アクションプランの計画区域は、藤沢市全域を対象とします。

### 1-5 検討体制

藤沢市交通アクションプランにおける戦略施策の実効性を担保し、目標を共有するため、藤沢市が主体となり、市民、交通事業者、行政等からなる協議会を設置し、アクションプランを策定しました。



## 1-6 交通アクションプランの構成

交通アクションプランは次のように5章構成とします。

### 第1章 交通アクションプランとは

- 1-1 交通アクションプラン策定の背景と目的
- 1-2 交通アクションプランの役割と位置付け
- 1-3 交通アクションプランの目標年次
- 1-4 交通アクションプランの計画区域
- 1-5 検討体制
- 1-6 交通アクションプランの構成

### 第2章 藤沢市をとりまく状況と交通課題

- 2-1 まちづくりの基本的な方針(藤沢市都市マスタープランの概要)
- 2-2 藤沢市の都市および交通情勢
- 2-3 交通に関する市民意識
- 2-4 藤沢市が抱える都市の課題
- 2-5 藤沢市が抱える交通問題
- 2-6 重要視する視点

地域特性

活 力

環境にやさしい

安全・安心

### 第3章 藤沢市がめざす将来の交通像

- 3-1 将来の交通体系
- 3-2 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～』

- 3-3 めざす交通体系

- 『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』
- 『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』
- 『環境にやさしい交通体系』
- 『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』

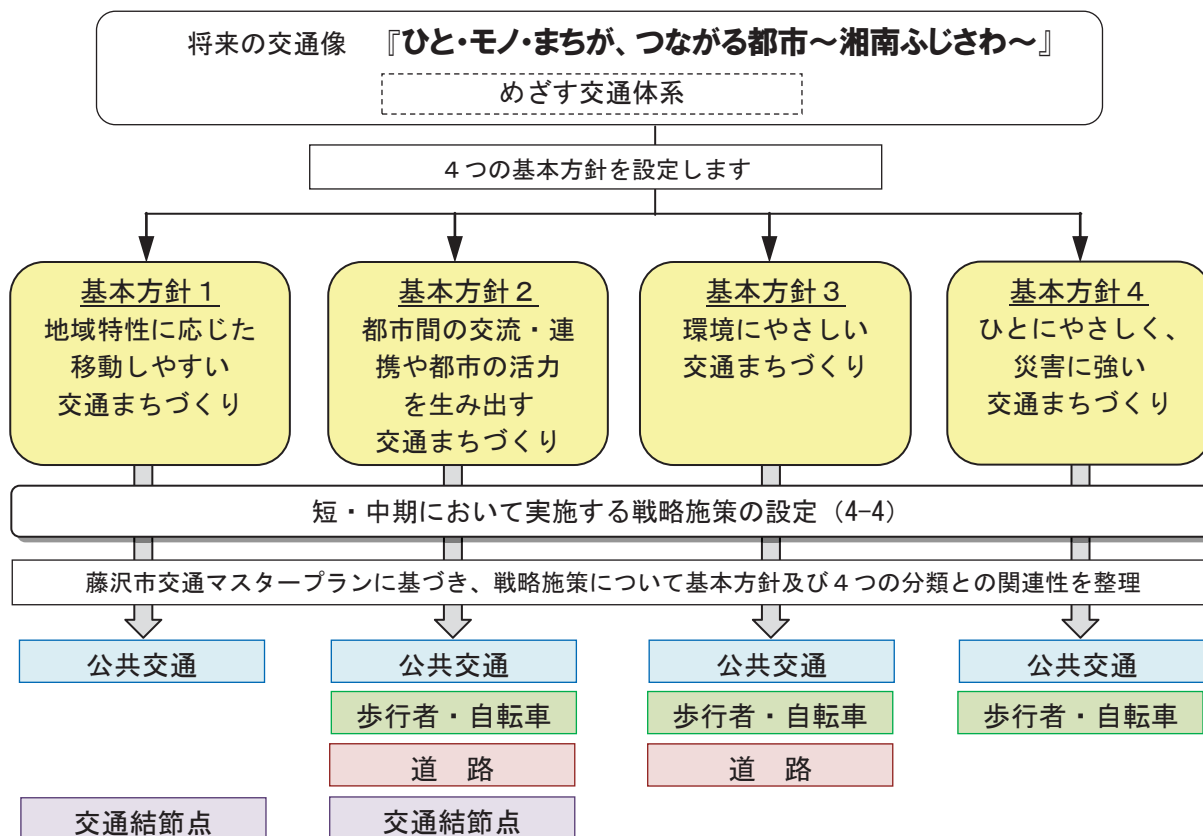
- 3-4 基本方針及び基本方針に基づく交通施策

- |       |                             |
|-------|-----------------------------|
| 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       |
| 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 |
| 基本方針3 | 環境にやさしい交通まちづくり              |
| 基本方針4 | ひとにやさしく、災害に強い交通まちづくり        |

- 3-5 交通施策の分類

## 第4章 アクションプラン

### 4-1 アクションプランの体系（階層構造）



### 4-2 公共交通網の形成

### 4-3 戦略施策と基本方針の関連性

### 4-4 戦略施策の内容（個別カルテ）

## 第5章 交通アクションプランの進行管理

### 5-1 評価指標の設定（目標年次 平成36年度）

- ① 最寄り駅まで15分圏の人口割合
- ② 藤沢駅まで30分圏の人口割合
- ③ インターチェンジまで30分圏の人口割合
- ④ インターチェンジまで15分圏の産業系市街地割合
- ⑤ 鉄道・バス・自転車の利用割合
- ⑥ 自動車の利用割合
- ⑦ 鉄道駅のバリアフリー施設の整備率
- ⑧ ノンステップバスの導入率
- ⑨ 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
- ⑩ 都市計画道路の整備率

### 5-2 PDCAサイクルによる施策の推進





## 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

### 2-1 まちづくりの基本的な方針(藤沢市都市マスタープランの概要)

#### (1) 将来都市像

都市マスタープランでは、将来都市像を示すとともに、都市のめざす方向性を示しています。

#### 将来都市像 『自立するネットワーク都市』

- 市民ひとりひとりが、自由に交流連携しながら、自立して、健康にいきいきとらせる都市をめざします。
- 市民と行政の協働により、きめ細かなまちづくりをすすめ、個性ある地域で構成される都市をめざします。
- 近隣都市と連携しながら開かれた都市機能の強化をはかり、持続的に活力を創造できる都市をめざします。
- 自然環境の保全・創出とともに、低炭素型都市構造の構築や個人の環境行動により、エネルギーや食について自立的な取組をすすめ、地球環境と共生する都市をめざします。

#### (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、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」、さまざまな都市活動・産業活動の舞台となる「市街地構成」、市民の身近なまちづくり単位としての「地区の構成と地区拠点」、自然環境、地形が醸し出す「自然空間体系」の5つの要素で構成するとしています。

#### ① 交通体系

「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 都市拠点（交通拠点）

「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。」

### 〈形成の方向〉

#### A 藤沢駅周辺 【中心市街地】

本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します。これまでに整備された都市基盤を活かし、計画的な機能や建物更新の促進等により、商業、業務、行政、文化、都心居住機能等を充実するとともに、40万人がくらす都市の都心にふさわしい風格のある、シンボルとなる都市空間を形成します。

#### B 辻堂駅周辺 【広域連携・複合拠点】

新たに創出する広域連携拠点として、産業関連機能、広域連携機能、医療健康増進機能、複合都市機能等の集積・維持をすすめ、多様な交流をはぐくむ拠点をめざします。湘南の気候と風土のもと、魅力と潤いのある一体感を持った都市空間を創出・維持します。また、辻堂駅南側への連携を強化するとともに、本市西部や西北部、茅ヶ崎市東部への交通ターミナルとして充実をめざします。

#### C 湘南台駅周辺 【文化・交流拠点】

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、また本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はかります。市民や大学・北部工業系市街地へ向かう人々等が交流するのにふさわしいにぎわい・文化・交流の創出をめざします。

#### D 健康と文化の森 【学術文化新産業拠点】

慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を核に、産学公連携によるビジネス育成や国際交流の拠点の形成をめざし、広域にわたる本市の新たな活力創造の場を創出します。また、新たに創出する都市拠点にふさわしい、田園空間に囲まれた環境のもと質の高い拠点空間を形成します。

#### E 片瀬・江の島 【広域海洋リゾート・レクリエーション拠点】

首都圏のリゾート・レクリエーション拠点として、湘南海岸の自然環境と江の島の歴史環境を維持・保全するとともに、広域的な観光交流促進にむけ、アメニティ豊かな空間形成や、観光、海洋レクリエーション機能及び交通環境の充実をはかります。

#### **F (仮) 村岡新駅周辺 【研究開発拠点】**

(仮) 村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざすとともに、地域サービスの充実をはかります。

### **③ 市街地の構成**

これまで形成されてきた市街地の構成を維持・継承し、有効活用する中で、成熟社会にふさわしい市街地の都市基盤・機能面の質的向上をめざします。大規模な土地利用転換においては、従前の市街地構成を基本とし、長期的展望のもと再構成等により充実をはかります。

現在の市街地の構成と配置の維持を基本としつつ、本市の都市活力向上のために必要となる新市街地を、西北部地域に計画的かつ重点的に創出します。

#### **〈 配置の考え方 〉**

##### **【住居系の市街地】**

国道 1 号線以南海岸までの一帯、及び、北部方面の小田急線沿線一帯、西部のライフタウン周辺という現在の配置を基本とします。

既成の住居系市街地においては、市民との協働による防災性の向上や、良好な居住環境の維持・充実をはかりながら、快適な住宅地を形成します。

##### **【産業系の市街地】**

東海道本線沿い、及び中・北部の内陸工業系市街地は現配置を基本とします。産業構造の転換・機能更新への対応を視野に入れ、既存産業の高度化等により工業集積を維持・充実するとともに、新たな研究開発機能の集積を誘導します。

鉄道駅周辺や海岸部、地区中心市街地、幹線道路沿道に配置されている商業系市街地は、現在の配置を基本に、機能充実をはかります。

特に、中心市街地である藤沢駅周辺における商業機能や都市空間の更新、また辻堂駅周辺における都市再生事業を通じて、広域商業地としての充実をめざします。

##### **【新たな市街地】**

西北部地域では、「農・工・住が共存する環境共生都市」の実現にむけ、保全を基調としつつ、産学公連携による活力創出、都市と田園の魅力が融合したクラスター型構造からなる都市基盤形成に取り組みます。

そのうち「健康と文化の森」「新産業の森」「御所見中心拠点」の創出にむけ、計画的、戦略的に緑地空間と連携した市街地空間の創出をはかります。

また、農地と宅地の混在が進み、土地利用の整序が必要な地区では、地区計画の活用等を通じたまちづくりを検討します。

#### ④ 地区の構成と地区拠点

都市の空間構成に、これまで形成された市民センター・公民館単位の「地区」の概念を組み入れます。この地区を単位として市民力・地域力によるまちづくりをすすめるとともに、身近な暮らしの充実に向け、各地区に都市サービス・交流等を集積する「地区拠点」を形成します。

#### ⑤ 自然空間体系

海と川、砂丘と台地等の地形が醸し出している藤沢の水と緑の多彩な自然空間は、次世代に引き継ぐ資産として、適切に維持・保全・活用していくとともに、新たな緑地空間の創出等を通じてネットワーク化をすすめます。水と緑の空間は、生物多様性の維持・保全の場であり、防災、骨格的な都市景観、海風・陸風を市街地に運ぶ道、レクリエーション空間、農産物の精算の場、教育の場、広域観光等の重要な資源等といった役割を担っており、これらの自然空間の維持・充実をすすめます。

### (3) 都市づくりの基本方針

#### ○13 地区別まちづくり

市民主体のまちづくりや地域マネジメントを推進している中で、今後とも、地区の市民と行政が協働し、成熟社会におけるきめ細かなまちづくりをすすめます。

#### ○活力を生み出す都市づくり

少子高齢社会、低炭素社会、情報社会を見据え、産業構造の変化に対応するため、これまでの蓄積を基盤に、近隣都市との連携もはかりながら、持続的に活力を創出する都市づくりをすすめます。

#### ○低炭素社会構築に向けた都市づくり

自然環境の保全や循環型社会の形成とあわせて、世界共通の課題である地球環境への負荷低減にむけた低炭素社会の構築に取り組み、環境と共生する都市づくりをすすめます。

#### ○災害に強く安全な都市づくり

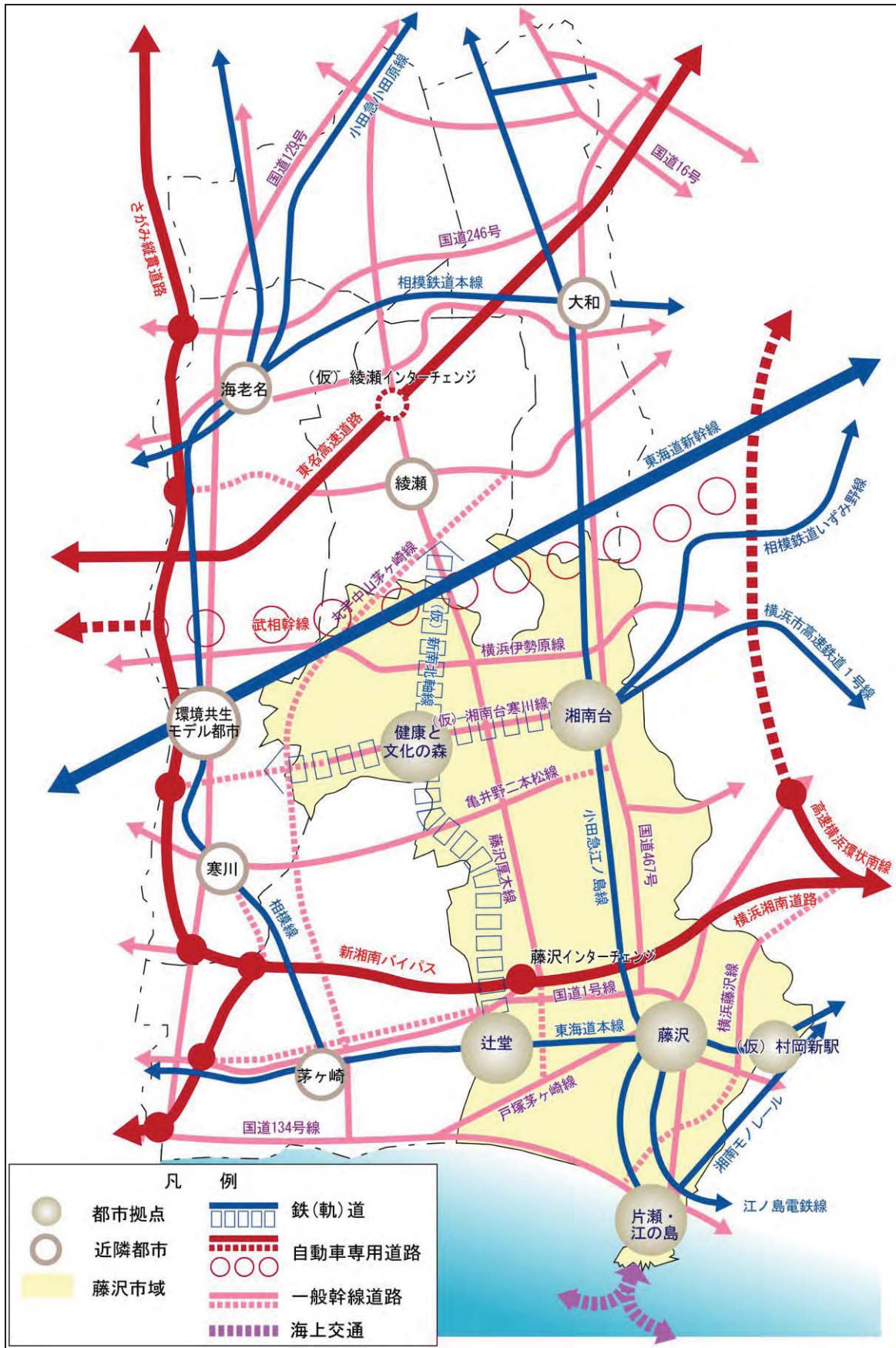
災害に強い都市基盤の構築とともに、地域の安全・安心を高める取組により、災害や犯罪の発生を抑え、被害の拡大を最小にする都市づくりをすすめます。

#### ○美しさに満ちた都市づくり

成熟した社会において、景観やユニバーサルデザイン、人々の自立的な活動・交流等が創出する「美しさ」により、ゆとりを感じられ、くらす場として選びたくなる、質の高い都市づくりをすすめます。

#### ○広域的に連携するネットワークづくり

人、地域、都市それぞれの広域的な連携を支える都市基盤づくりをすすめるとともに、広域的な視点からの都市づくりをすすめます。



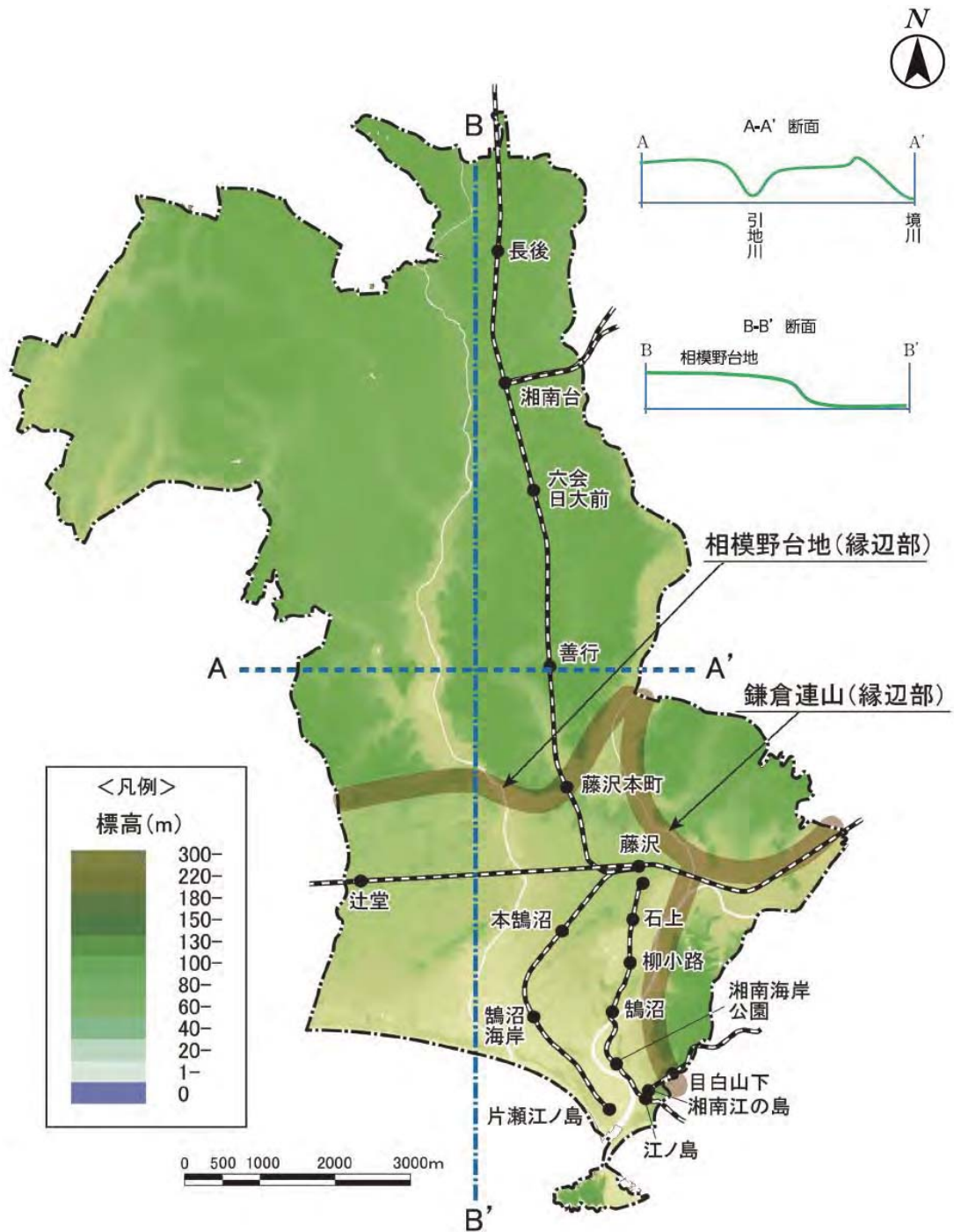
■ 広域的に連携するネットワークづくり方針

【資料：藤沢市都市マスタープラン】

## 2-2 藤沢市の都市及び交通情勢

### (1) 地形

藤沢市の地形は、相模の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。南部は比較的平坦な地形であり、北部は河川沿いの河岸段丘と平坦地で形成されています。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。

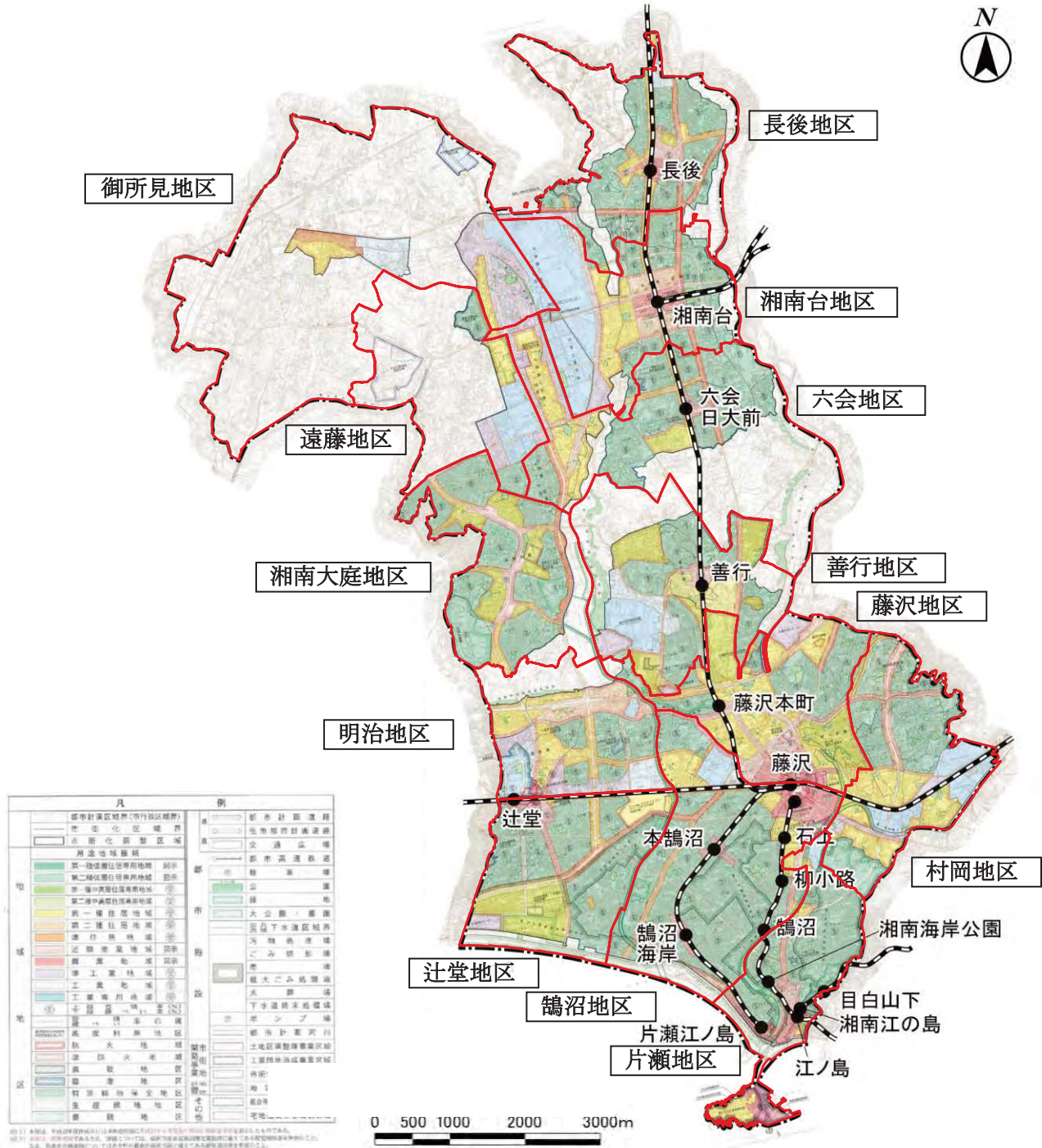


■ 地形の状況

【資料：藤沢市都市マスタープラン】

## (2) 土地利用状況

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・事業所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。

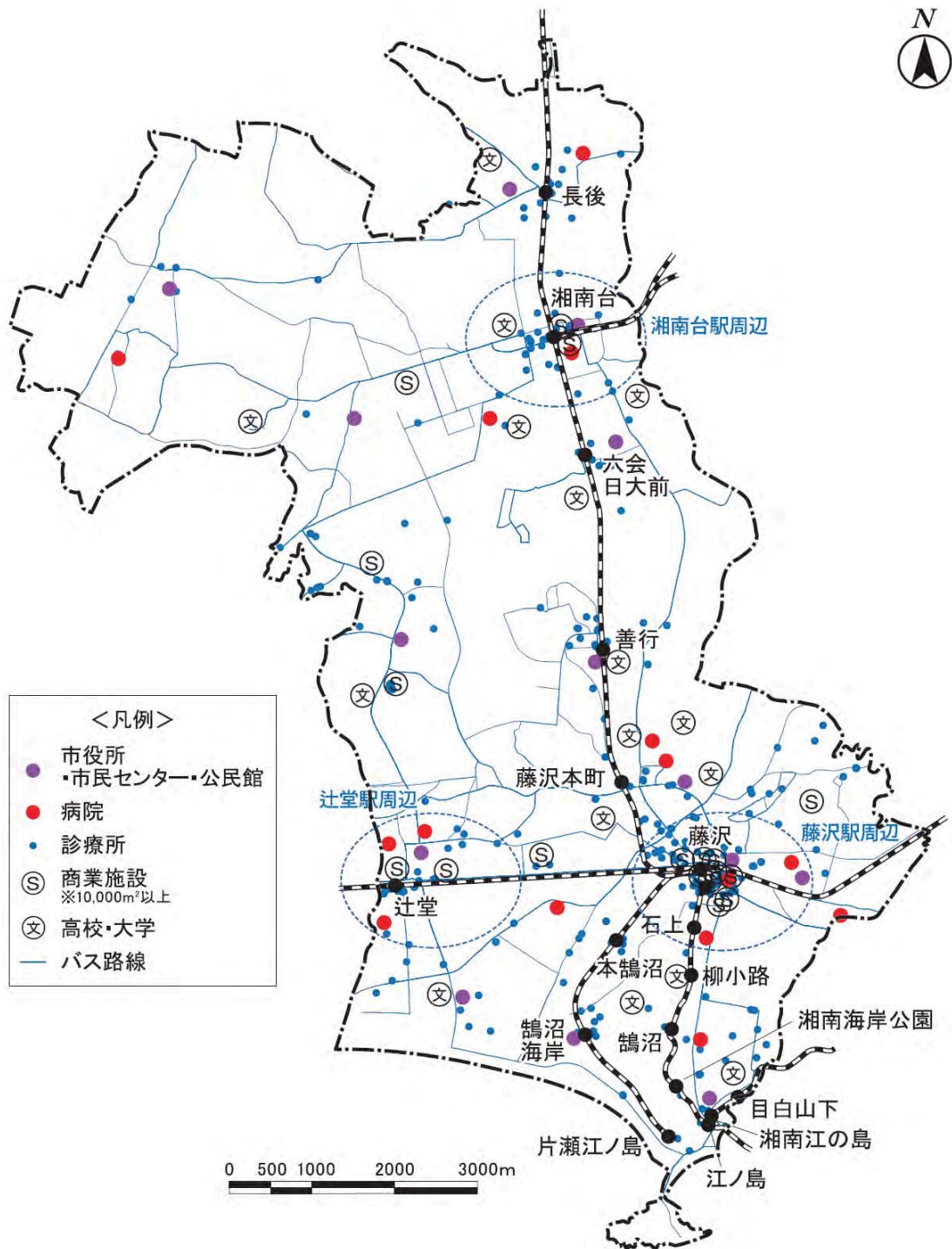


■ 藤沢都市計画総括図



### (3) 主要な施設の立地状況

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に多く集積しています。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が、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。



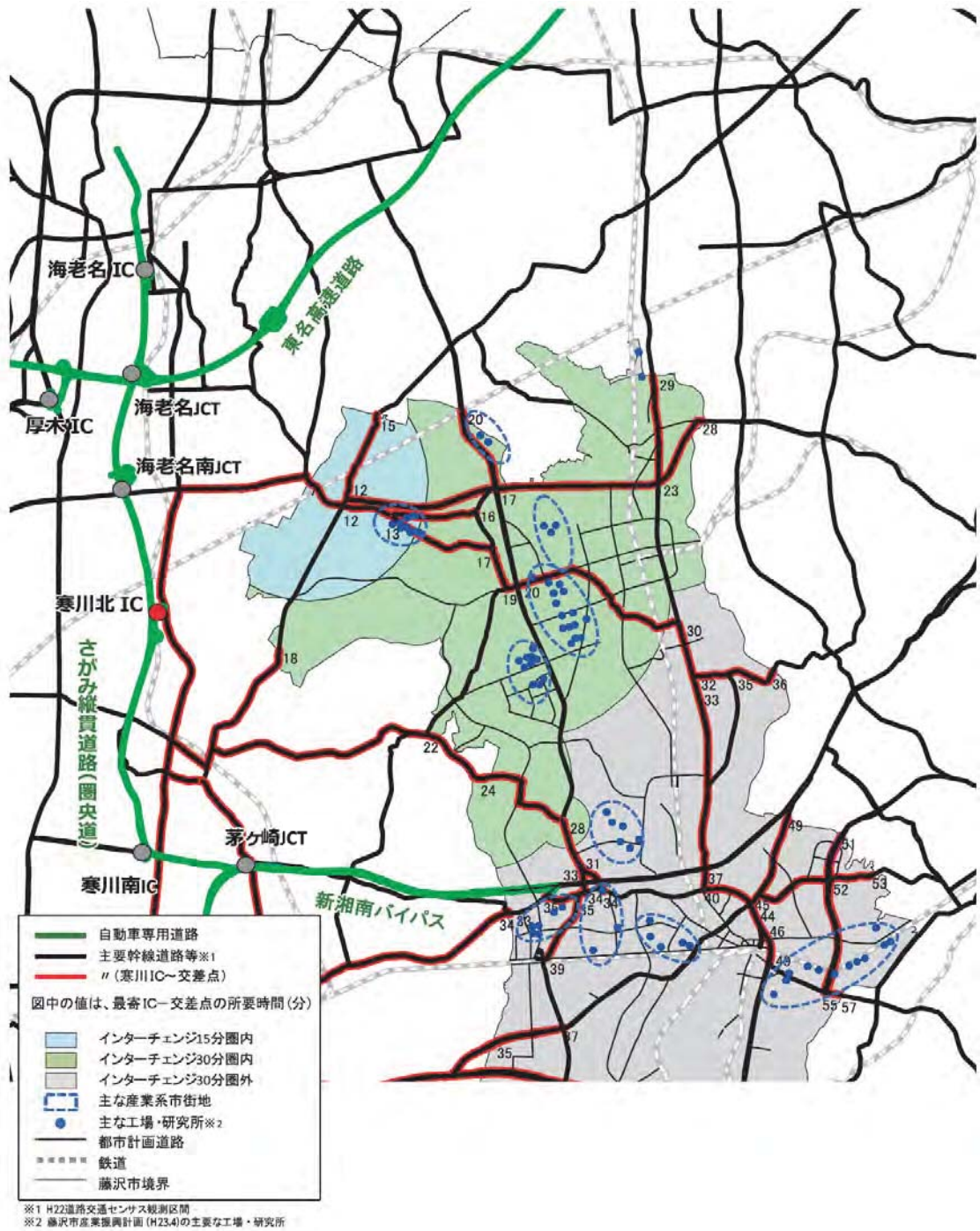
■ 病院、商業施設、学校の立地状況

【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

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、湘南シークロスにおける都市再生事業や、研究機能等への転換が進んでいます。また、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。



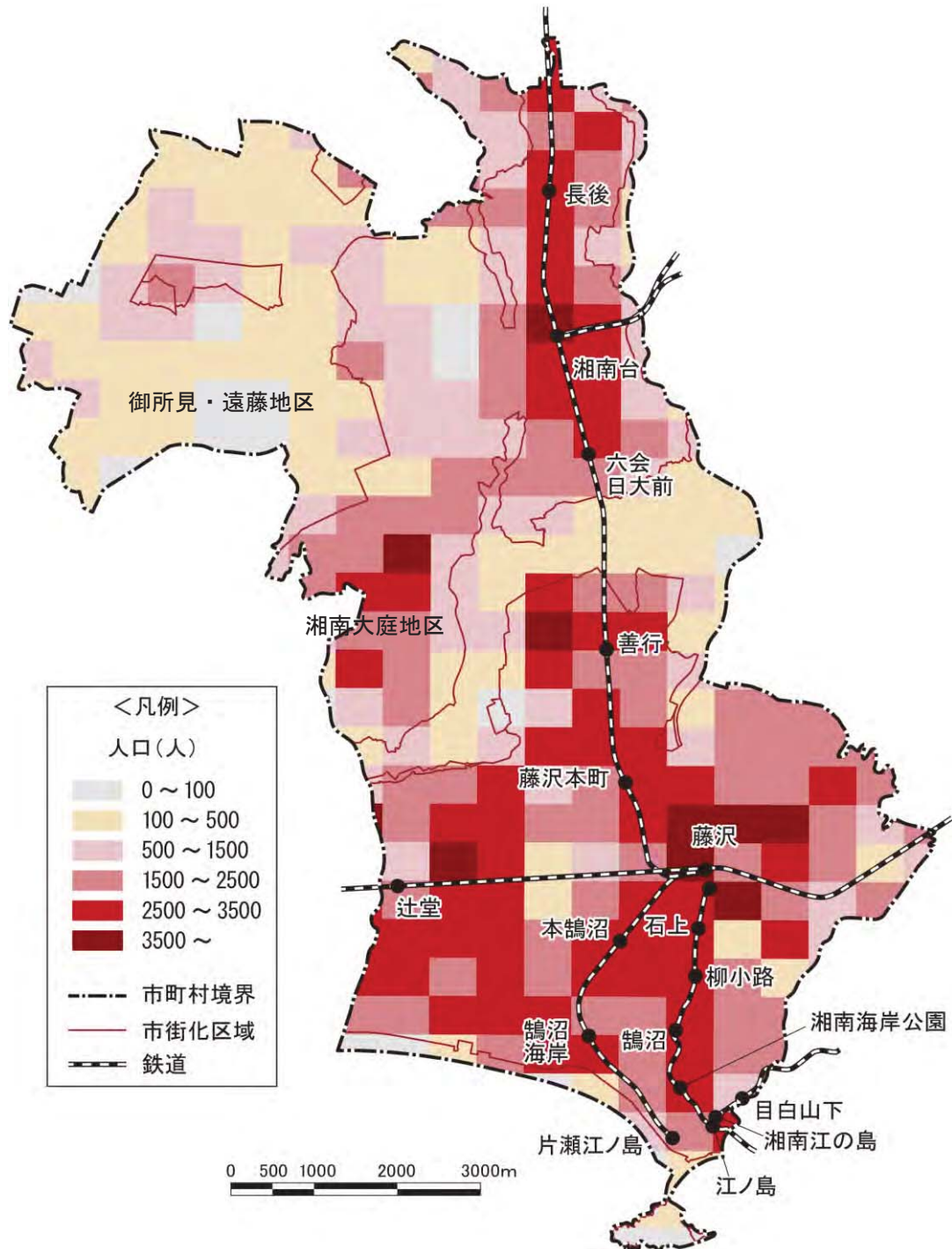
■ 産業系市街地の立地状況

【資料：藤沢市交通マスタープラン】

### (5) 人口の分布

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地域でも昭和 40 年代に急激な人口増加に伴う無秩序な市街化を防ぐため、すぐれた緑地資源と変化に富む自然条件を生かした住宅地開発と農業環境の保全・整備を目的として総合的なまちづくりが行われた湘南大庭地区等では、人口が集積しています。

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。

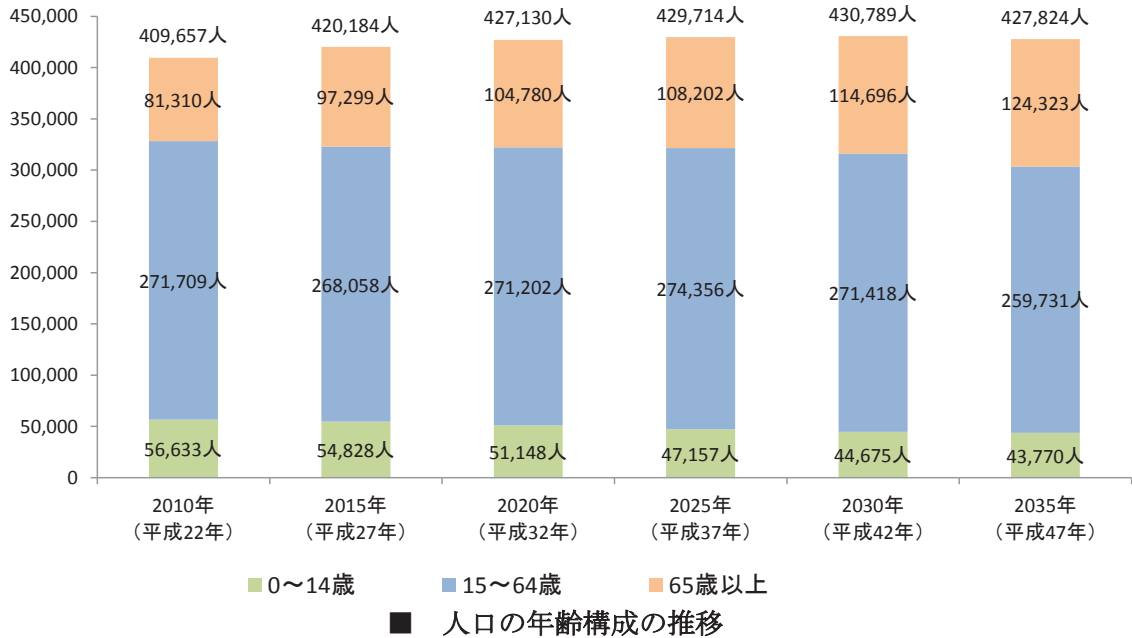


■ 人口の分布

【資料：国勢調査（H22）】

## (6) 人口動向

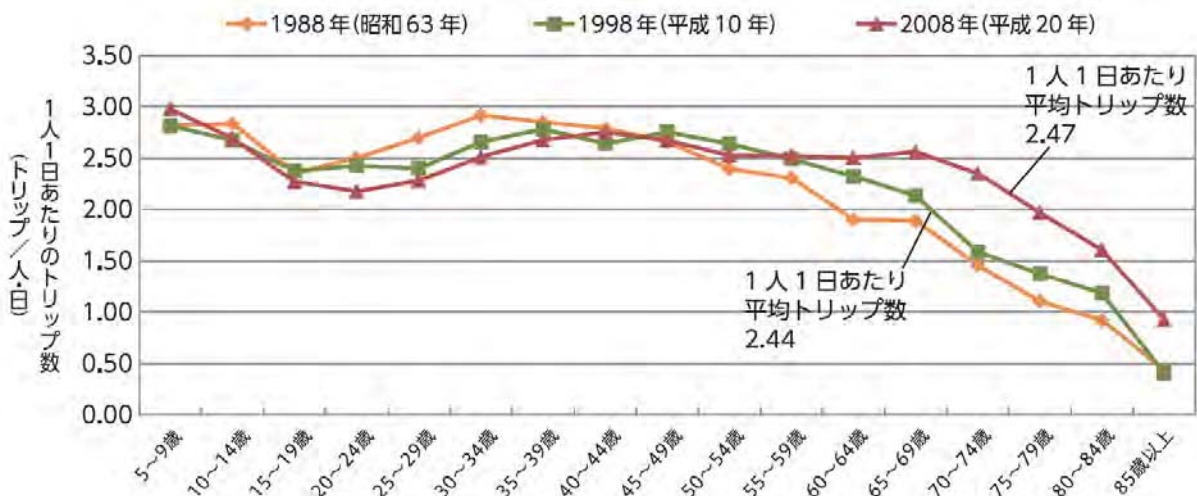
藤沢市の人口は、2030年（平成42年）にピークを迎え、その後減少すると想定されています。また、高齢化は急速に進み、2025年（平成27年）には0～64歳の年齢人口が減少していくと想定されています。



【資料：藤沢市将来人口推計（平成25年度）】

## (7) 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。

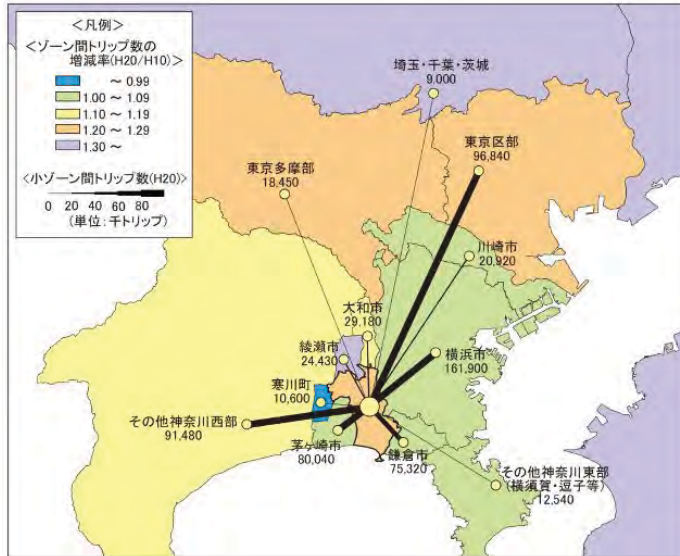


■ 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数の推移

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（S63、H10、H20）】

## (8) 周辺都市への移動傾向

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。1998年（平成10年）と2008年（平成20年）との比較では、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。



※トリップとは、人がある目的を持って、「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

### ■ 藤沢市発着の市外間移動トリップ数

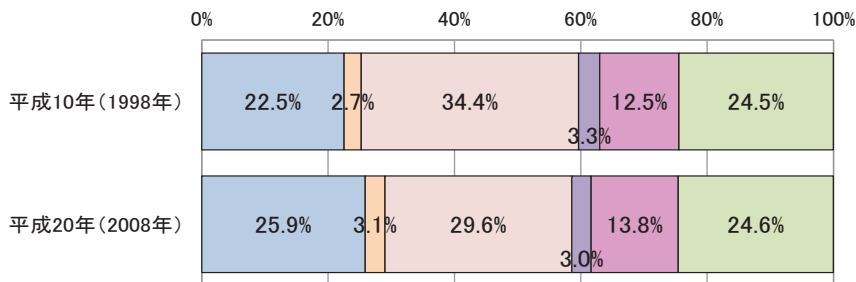
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20）】

## (9) 交通の手段（代表交通手段構成）

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%となっており、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。

＜凡例＞

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪 ■ 自転車 ■ 徒歩



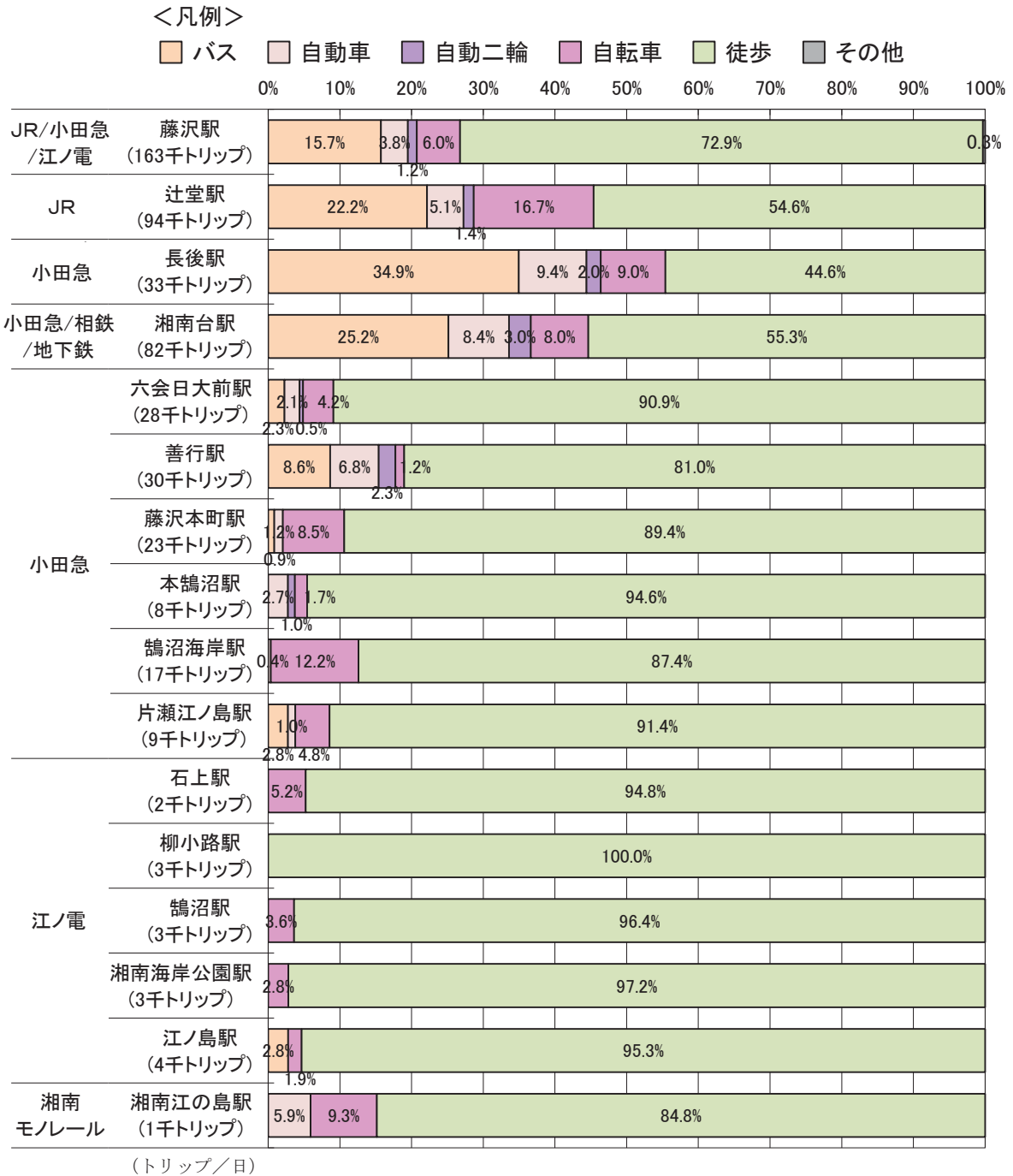
※代表交通手段とは、人が移動するときに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段のことをいいます。

### ■ 交通の手段（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（H10、H20）】

## (10) 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、徒歩による利用も多くなっています。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。また、これらの鉄道駅以外については、徒歩の利用割合が 80%を超えていることが分かります。



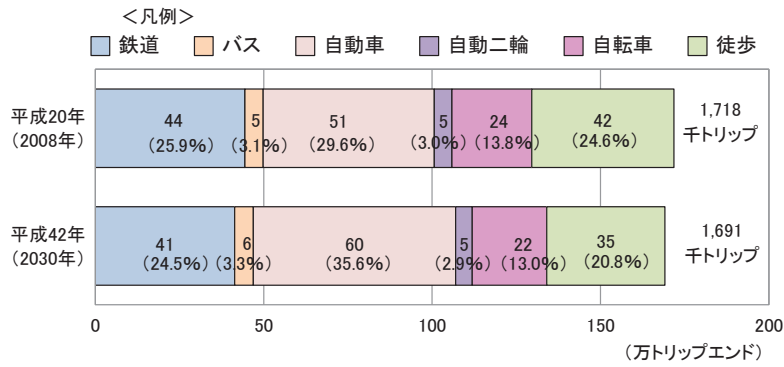
■ 鉄道駅までの交通手段構成 (鉄道駅別の比較)

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)】

### (11) 将来の交通量（総トリップ数）の見通し

人口の推移を考慮した藤沢市の2030年（平成42年）の将来の交通量（総トリップ数）は、2008年（平成20年）よりも減少していく見通しとなっています。

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1%程度減少し、徒歩も4%程度減少する一方で、自動車が6%程度、増える見通しとなっています。

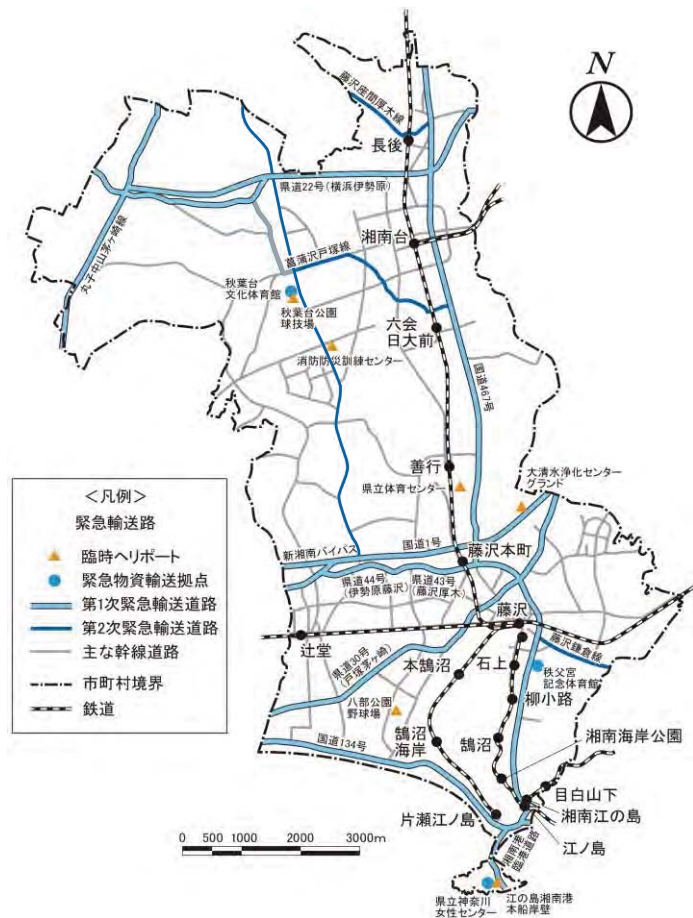


### ■ 将来の代表交通手段構成の見通し

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

### (12) 緊急輸送道路の被害予測

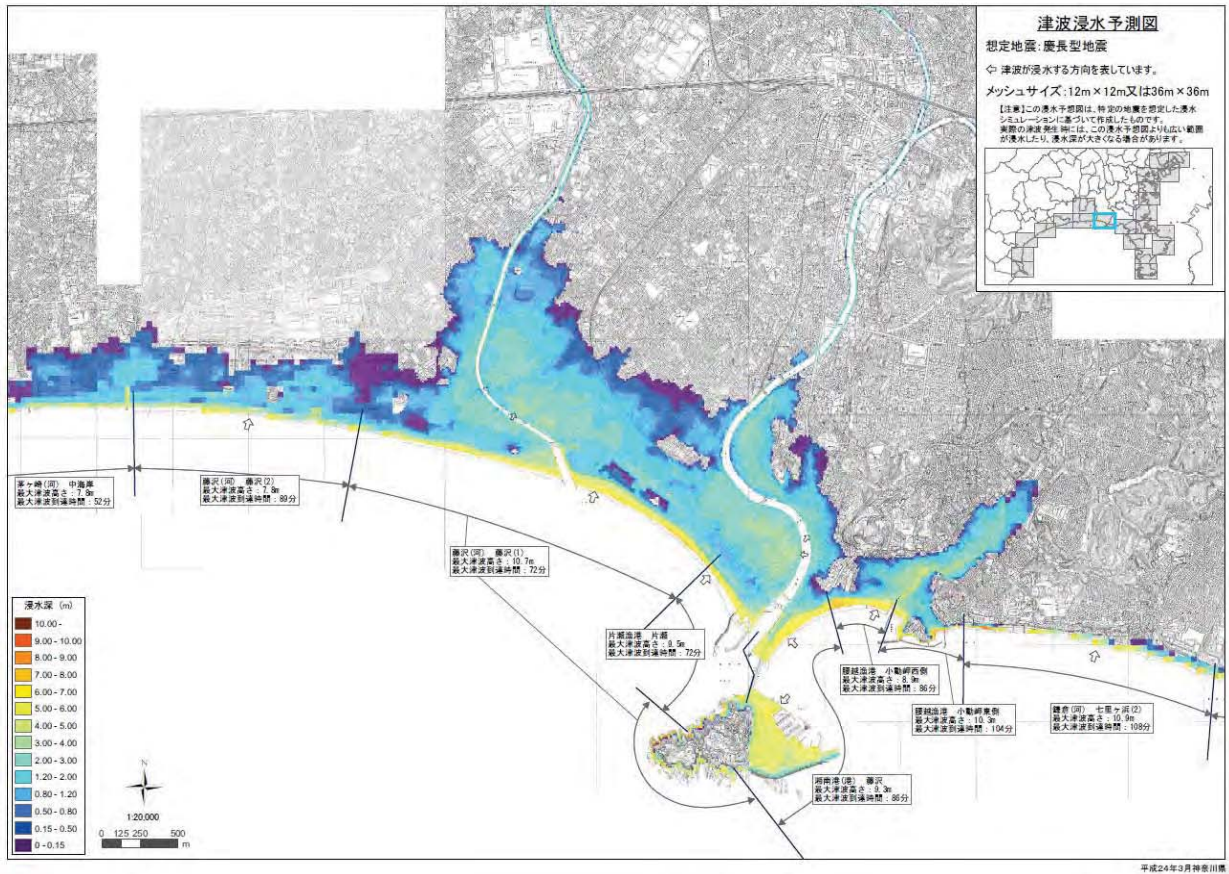
神奈川県では、災害発生時の応急活動に必要な物資などを円滑に輸送するため、市町村対策本部、物資受入港、ヘリコプター臨時離着陸場などを結ぶ342路線を緊急輸送道路に指定し、ネットワーク化を図っています。藤沢市内では、東西方向に国道134号、新湘南バイパス、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、県道44号（伊勢原藤沢）、県道22号（横浜伊勢原）、南北方向に、国道467号などが緊急輸送道路となっています。神奈川県の被害想定調査によると、市内の緊急輸送道路では、橋りょうなどで中規模損傷が想定されています。



### ■ 緊急輸送道路

### (13) 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、鵜沼地区では、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。



#### ■ 津波浸水予測図

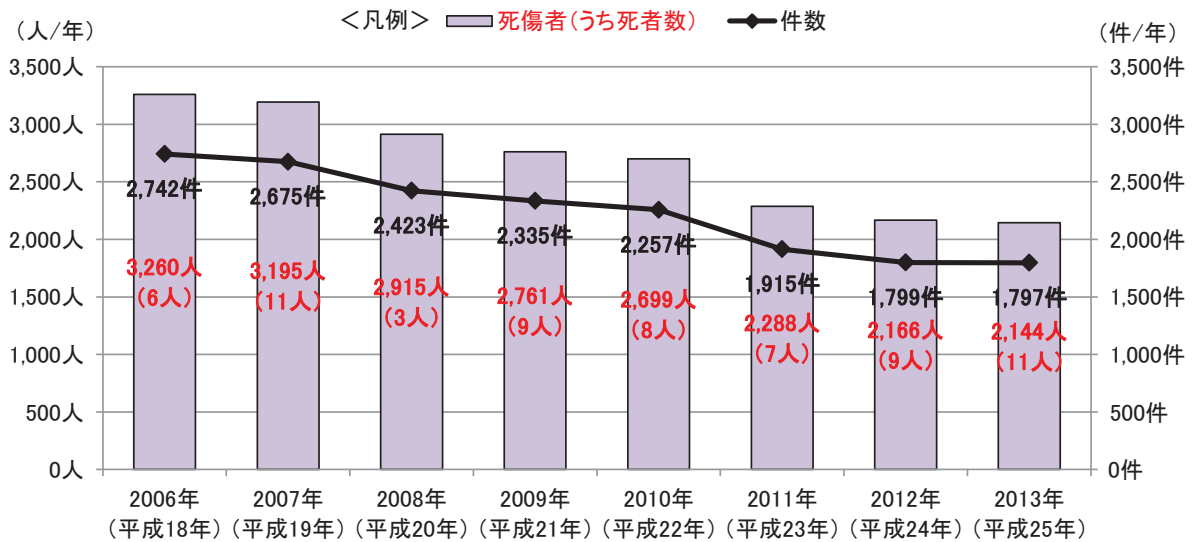
【資料：慶長型地震による津波浸水予測図（神奈川県、掲載日：2012年（平成24年）5月30日）】



### (14) 交通事故の発生状況

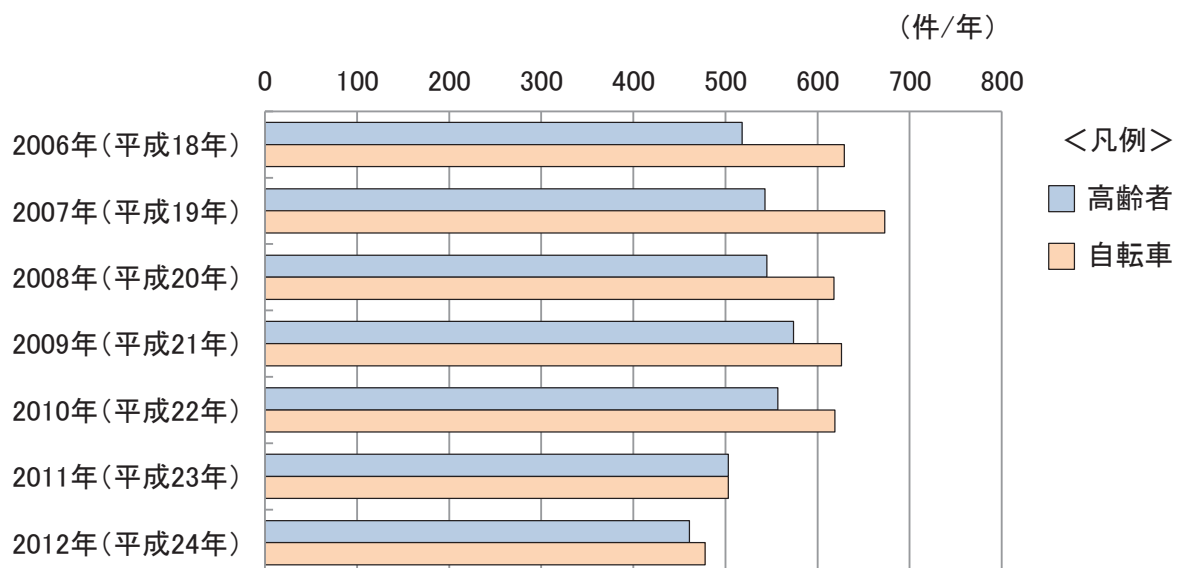
藤沢市内において、2006年（平成18年）時点で2,700件以上あった交通事故件数は、2012年（平成24年）時点で約1,800件を下回り、減少傾向にあります。しかし、死者を伴う事故は、減少傾向とはいえない状況にあります。

近年クローズアップされている、高齢者や自転車が関係する事故については、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、自転車に關係する事故は、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・自転車に關係する事故ともに、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）】



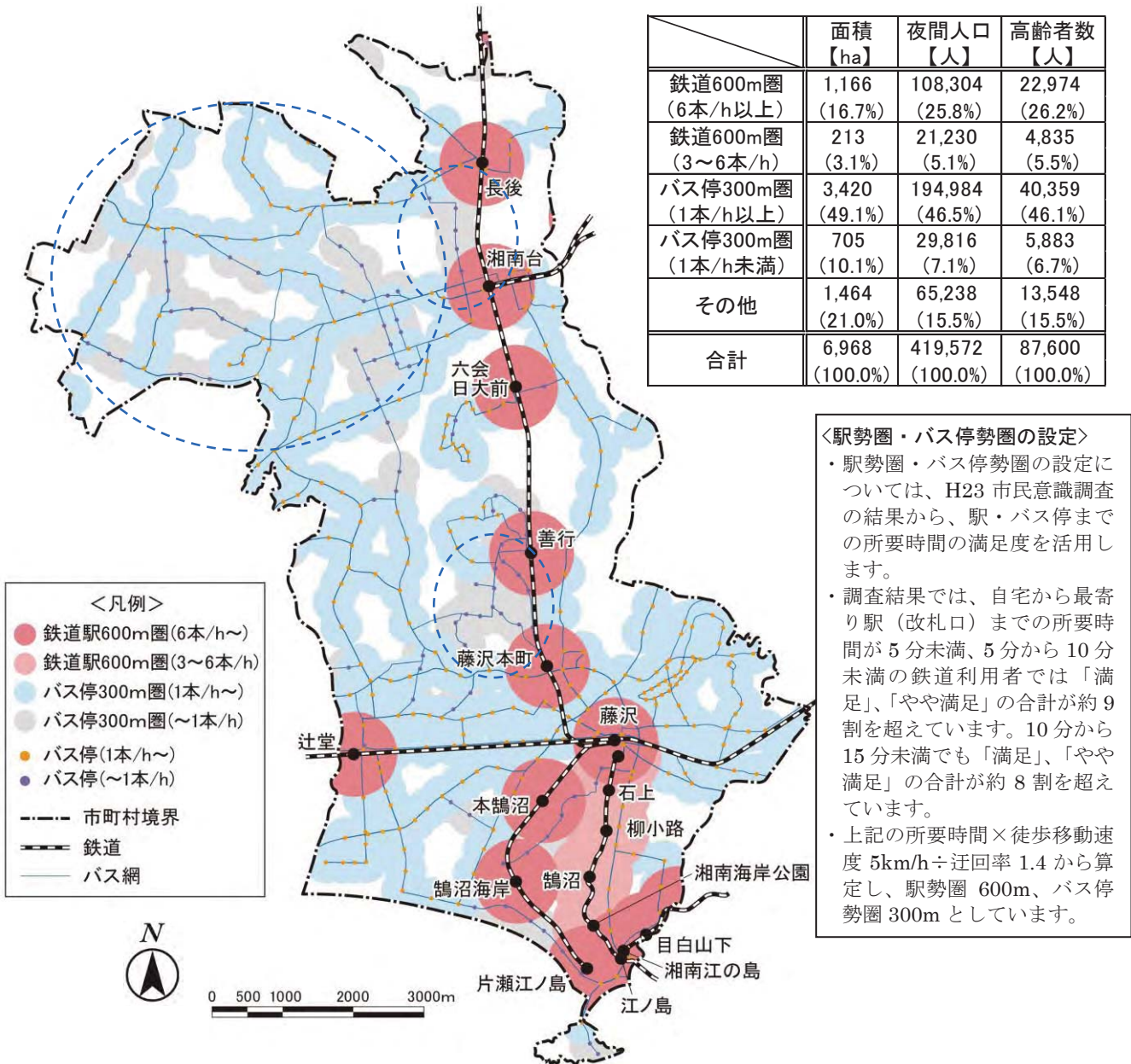
#### ■ 交通事故発生状況の推移（高齢者、自転車事故）

【資料：藤沢市交通事故統計】

### (15) 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、骨格的な交通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、小田急江ノ島線善行駅以北の駅間の一部や、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

【人口は「国勢調査（H22）」から引用】

## 2-3 交通に関する市民意識

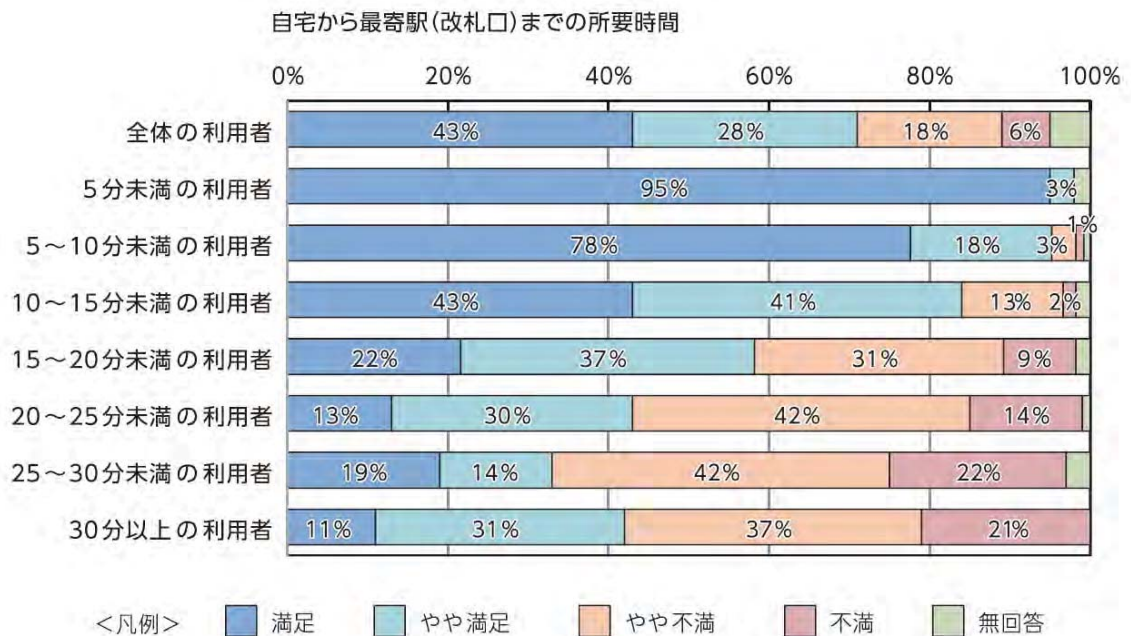
藤沢市の各交通手段のサービス水準に対する、市民満足度や市民ニーズを把握するため、交通に関する市民意識調査を実施しました。

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

自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間が15分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が8割を超えるという結果になっています。

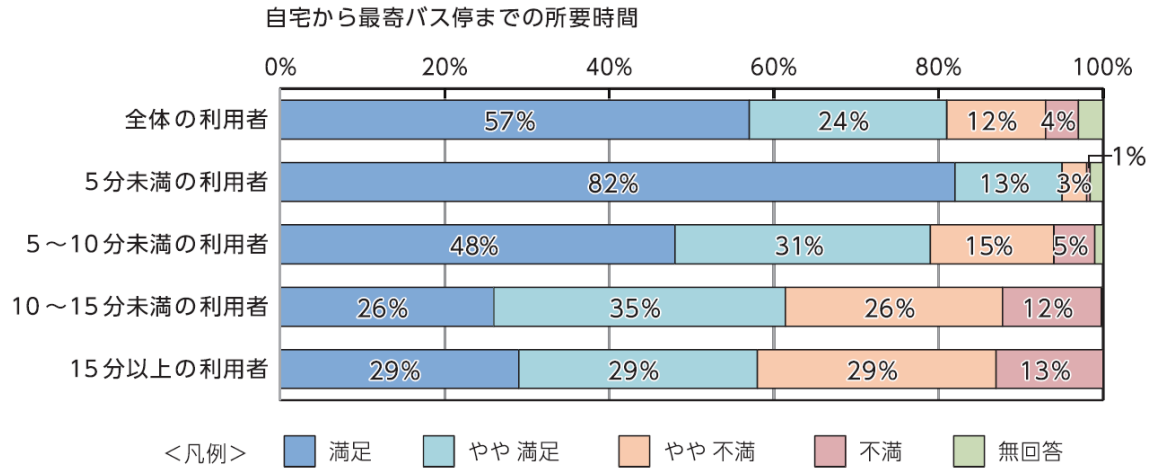


#### ■ 週1回以上鉄道を利用する人の満足度の傾向

【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

自宅からバス停までの所要時間が10分未満であれば、「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。

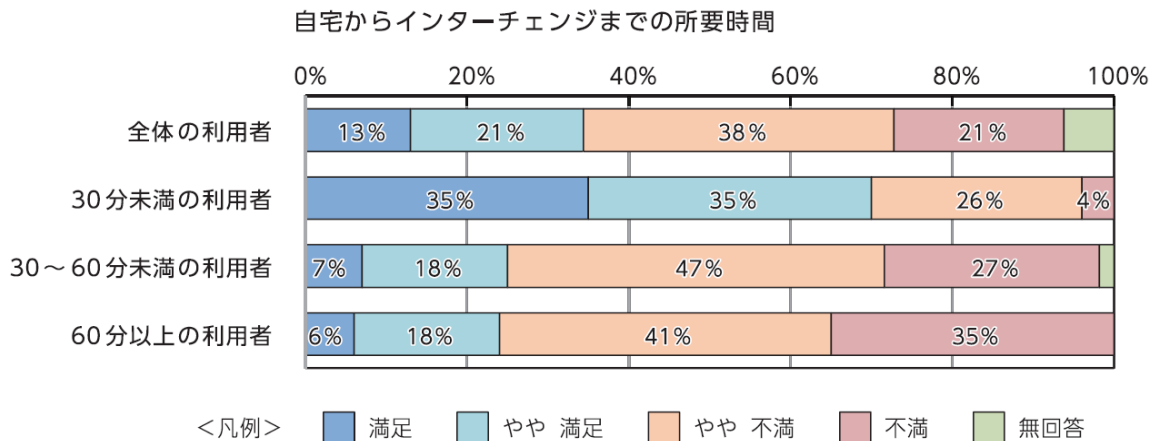


### ■ 週1回以上バスを利用する人の満足度の傾向

【資料：交通に関する市民意識調査（H23）】

## (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

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」の合計が約7割という結果になっています



### ■ 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 藤沢市が抱える都市の課題

### (1) 中心市街地の再生・活性化

- ・本市は、鉄道駅を中心とした都市構造を有しているものの、少子超高齢化や地球環境への負荷軽減といった社会状況の変化に対応していくため、集約型都市構造の形成が求められており、都市拠点における都市機能等の充実やそれらの都市拠点間を結ぶ交通ネットワークを確保していく必要があります。
- ・特に、本市の活力を牽引し、本市の都心である藤沢駅周辺は、周辺の都市拠点の充実による広域圏における拠点性の低下や都市基盤の老朽化等により、活力が低下してきており、広域的な拠点としての機能強化と活性化への取組を行っていく必要があります。

### (2) 人口減少・超高齢社会

- ・我が国では、2008年（平成20年）をピークに人口が減少しているもの、本市においては、今後も人口は増え続け、2030年（平成42年）の約43万人をピークに減少すると想定されています。また、高齢化については、2014年（平成26年）時点で約23%であり、2030年（平成42年）には約27%になると想定されています。
- そのため、人口減少社会、超高齢社会にあっても暮らしやすく、住みよい都市を維持、創出する必要があります。

### (3) 広域連携・交流のさらなる促進

- ・国や県が進める上位計画に対応し、広域的な視点を持ちながら、藤沢らしさのある都市づくりを進める必要があります。
- ・地方分権、人口減少が進む中で、広域的な計画の推進や効率・効果的な都市づくりを進めるため、近隣都市とさらに連携していく必要があります。

### (4) 災害に強い都市づくり

- ・近年、大規模地震の発生や局地的豪雨、新型インフルエンザ等の多様な災害リスクが高まっており、それらの多様な災害リスクに適切に対応できる都市構造の形成に取り組む必要があります。
- ・災害時における被害の拡大を最小限に抑えるという「減災」の考えに基づき、公共建築物をはじめとする住宅・建築物の耐震化や都市基盤の強化等の都市づくりを進める必要があります。

### (5) 産業構造の変化への対応

- ・産業構造の変化による国内製造業の空洞化や企業による集約化等が進む中、本市においても大規模工場や事業所が転出しました。
- ・工業系市街地の維持や充実に向けた取組みが求められるとともに、既に移転した工場等の跡地においては、適正な土地利用が図られるよう取組んでいく必要があります。

## **(6) 都市空間の質の維持・向上**

- ・社会状況の変化や多様なニーズへの対応として、ユニバーサルデザインな都市空間、安全で安心してくらせる地域環境、潤いやゆとりのある景観等、より質の高い都市等が求められています。また、都市間競争力を維持する視点からも、都市の質を高める取組を行っていく必要があります。
- ・昭和30年代から本格的に都市づくりを進めた本市では、都市基盤や都市施設が老朽化し、更新時期を迎える公共施設も多くありますが、財政状況が厳しい中、量的縮減ではなく、質的見直しを踏まえた都市基盤や施設の再整備を行っていく必要があります。

## **(7) 地球環境負荷の軽減**

- ・世界共通課題である環境負荷軽減、環境共生への実効性のある取組みの推進に向け、都市全体を俯瞰し、都市構造、交通、環境保全等、都市分野においても積極的に取り組む必要があります。

## **(8) 地域と一体となったまちづくり**

- ・本市では、これまで13地区別まちづくりなど、市民が主体となったまちづくりや協働によるまちづくりを進めてきていますが、今後も、市民力・地域力を基本とした13地区それぞれの主体的なまちづくりのさらなる推進とマネジメントを進めます。これらの地区別によるまちづくりを進める必要があります。

## 2-5 藤沢市が抱える交通課題

### (1) 多様化する交通ニーズへの対応

少子高齢化の進行、人口減少など社会状況が変化する中、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、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、人々の多様な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。

また、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強化やいずみ野線延伸、(仮)新南北軸線などの新たな公共交通ネットワークを確保し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向けた取組みや温室効果ガス排出量の削減等に向けた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が重要となります。

そのため、自動車利用から公共交通への利用転換や人やモノの移動が円滑に行える道路ネットワーク形成、混雑緩和等による自動車交通の円滑化、自転車の利用の促進など、様々な交通施策の実施により、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、それらに対応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、だれもが安全・安心して外出や移動できる環境づくりに取り組むことが重要となります。

また、誰もが利用できる公共交通となるよう、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、橋りょうの耐震化などによる緊急輸送道路や避難路等を確保する必要があります。また、多くの人々が参集する主要な鉄道施設などにおいては、耐震化や帰宅困難者対策などを図っ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

医療・介護費用の増加など財政状況が厳しい中、既存の交通施設である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の鉄道やバス交通、整備率が7割を超える都市計画道路などを有効活用する取組みを進めていくとともに、新規の交通施設についても、優先順位をつけながら整備を進めていく必要があります。



## 2-6 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

○ 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

### ●交通課題から整理した視点

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

### 重要視する視点

地域特性

活 力

環境にやさしい

安全・安心



## 第3章 藤沢市がめざす将来の交通像

---



## <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号線
- ・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

## （2）ネットワークの形成

「自立するネットワーク都市」を実現していくための都市づくりのテーマの1つとして、「広域的に連携するネットワークづくり」を位置づけており、都市の自立性を支えるため、広域の都市構造の中での緊密な連携が不可欠となっており、首都圏50km圏に位置する藤沢市では、全国あるいは首都圏、都市間を連絡する鉄道や主要幹線道路等、広域交通網の強化を図るとしています。

### ① 広域交通体系の整備

- ・都市拠点地区と他都市との交流を促進する広域交通網の整備
- ・公共交通網整備による広域圏内での移動利便性の確保

### ② 高次都市機能の導入

- ・大学、病院等、高次都市機能の導入と機能間相互のネットワーク形成
- ・県プロジェクトの環境共生モデル都市との連携

### ③ 広域連携による観光・交流の充実

- ・首都圏のレクリエーション拠点にふさわしい観光交流機能の充実
- ・観光客等の交流・回遊を支える交通網、ターミナル機能の充実



## 3-2 将来の交通像

将来の交通像は、上位計画である藤沢市交通マスタープランに則り、『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』とします。

### 『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、だれもが円滑に移動できる交通環境づくりを進めます。

交通環境づくりを進めるにあたっては、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の4つの視点で取組みを進めます。

#### ～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。

### 3-3 めざす交通体系

めざす交通体系は、藤沢市交通マスタープランに則り、「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」、「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」、「環境にやさしい交通体系」、「ひとにやさしく・災害に強い交通体系」の5つとします。

#### （1）最寄り駅まで15分の交通体系

藤沢市は、最寄りの鉄道駅等に到達することで、都市拠点（交通拠点）への移動や広域公共交通網を利用した他都市への移動が円滑に行える環境にあることから、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の実現に向け、自宅から最寄り駅まで15分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

#### （2）藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系

都市拠点（交通拠点）であり、藤沢市の都心である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に向け、藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

#### （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

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の実現に向け、インターチェンジまで30分で到達できる交通体系と、産業系市街地ではインターチェンジまで15分で到達できる交通体系の実現をめざします。

#### （4）環境にやさしい交通体系

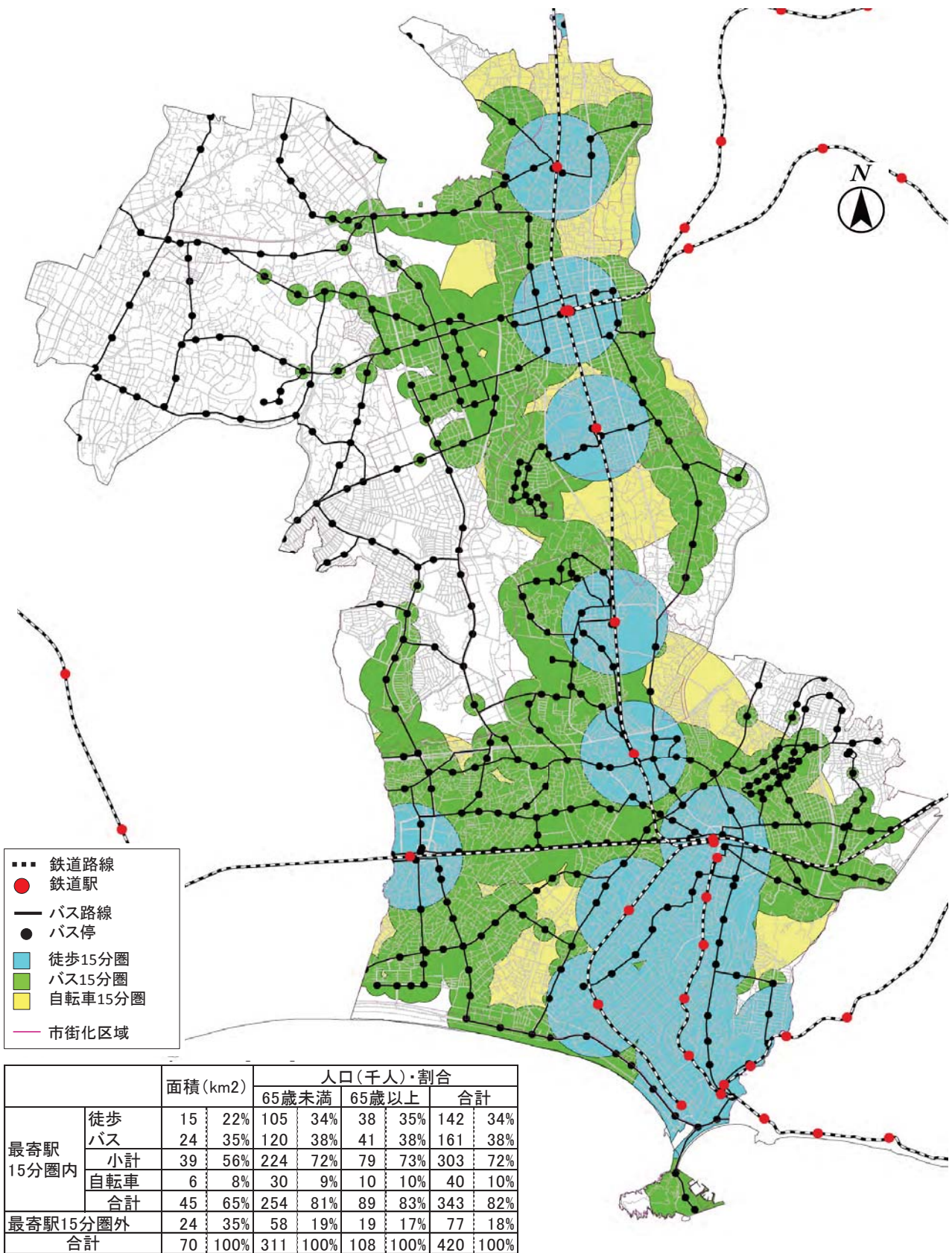
公共交通や自転車が利用しやすくひとが快適に移動できる環境にやさしい都市の実現に向け、環境にやさしい交通体系の構築をめざします。

#### （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の実現に向け、ひとにやさしく・災害に強い交通体系の構築をめざします。

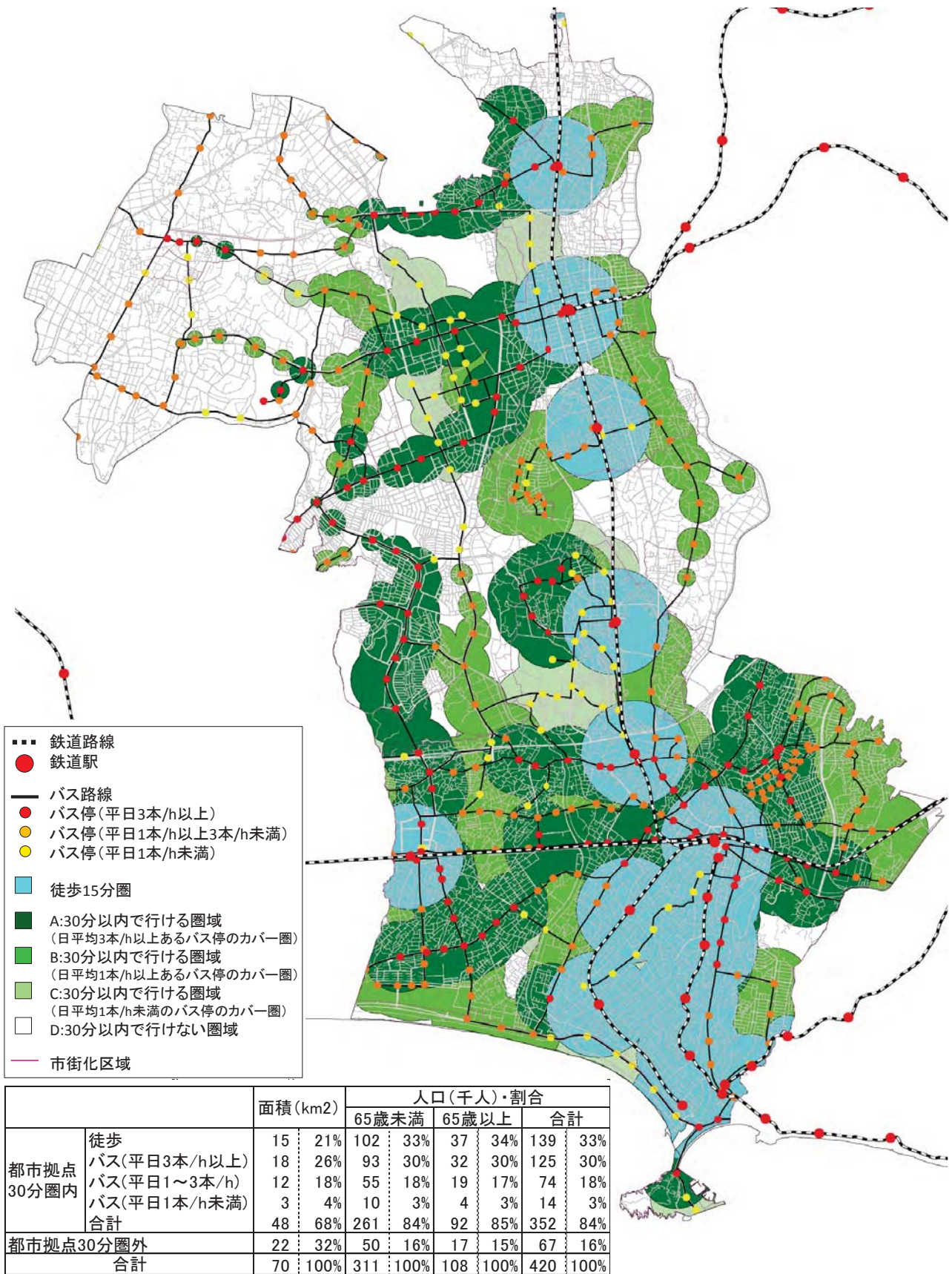


### 最寄り駅まで15分圏の状況(現状)



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

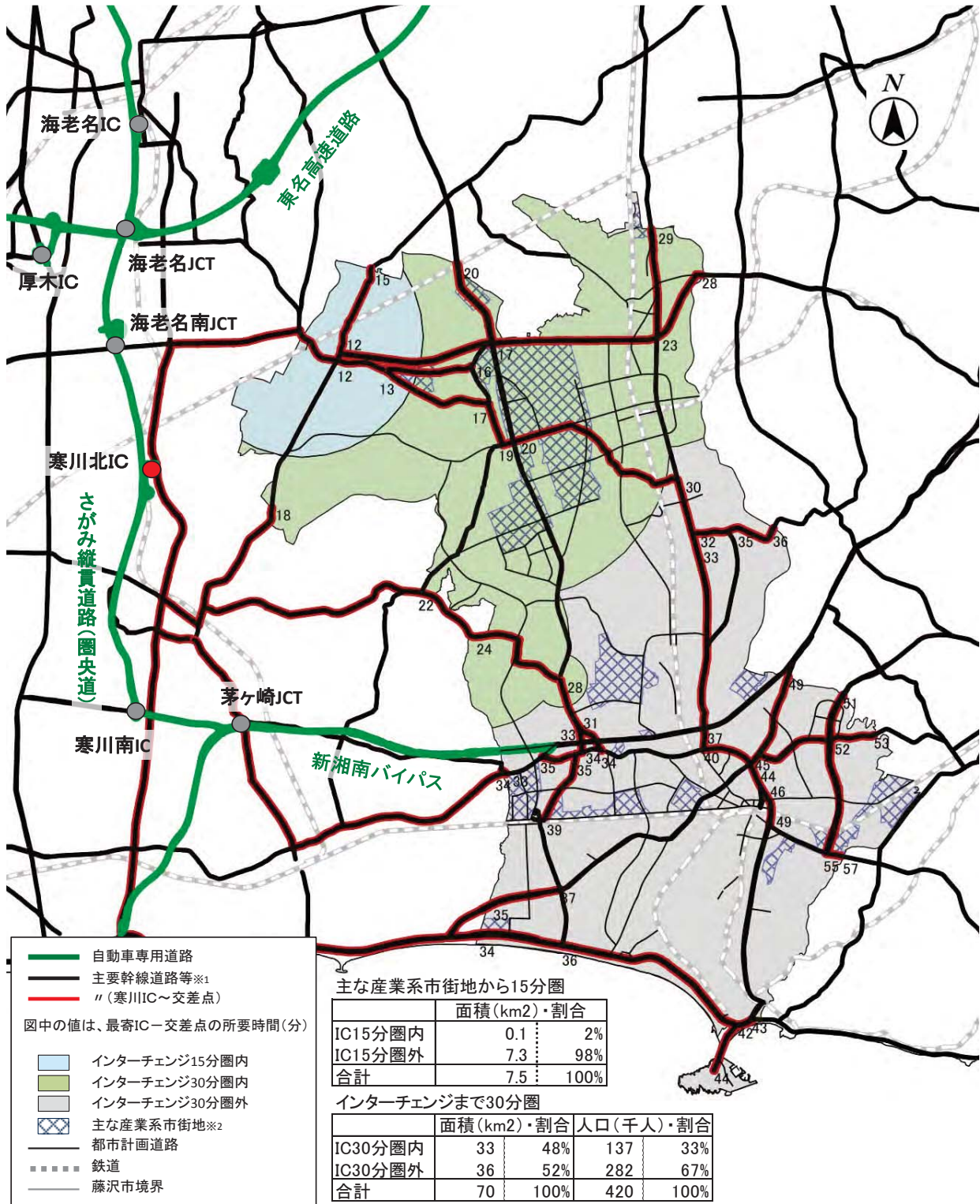
## 藤沢駅まで30分圏の状況(現状)



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

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)



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

## 3-4 基本方針及び基本方針に基づく交通施策

藤沢市交通マスタープランでは、将来の交通像を実現するため、4つの基本方針を設定するとともに、それぞれの基本方針に基づく交通施策を位置づけ、交通まちづくりを進めていくこととしています。

### (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ふまえ、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。

#### <交通施策>

##### 1) 最寄り駅まで15分の交通体系づくり

- ① 鉄道網の整備・充実による15分圏域の拡大
- ② 主要なバス路線の充実
- ③ 鉄道駅までの交通手段の充実
- ④ 幹線道路などの整備による15分圏域の拡大

##### 2) 藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系づくり

- ① 30分圏域の拡大
- ② 30分圏の拡大に向けた交通結節点の機能強化
- ③ 30分圏域のサービス水準の向上

##### 3) 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

- ① 地域交通の既存バス路線の維持・確保
- 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

##### 4) 地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携

- 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
- 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
- ③ 交通施策を推進するための庁内体制づくり

## (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。

### <交通施策>

#### 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

- ① 広域的な自動車専用道路の整備促進
- ② 主要幹線道路（国道・県道など）の整備促進
- ③ 幹線道路などの整備

#### 2) 広域的な公共交通ネットワークの強化

- ① 広域的な鉄道ネットワークの強化
- ② 広域連携軸（公共交通）の整備
- ③ 交通拠点（都市拠点）の整備
- ④ 鉄道の輸送力増強の促進

#### 3) 都市拠点における交通機能の強化

- ① 都市拠点の回遊性向上
- ② 都市拠点へのアクセス性向上

#### 4) 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

- ① 片瀬・江の島周辺の回遊性向上
- ② 片瀬・江の島周辺の交通結節機能の強化
- ③ 観光利用における公共交通利用の促進

### (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。

#### <交通施策>

##### 1) 公共交通の利用促進

- ① バス・タクシーなどの利便性向上
- ② バス・タクシーなどとの結節点整備と結節機能の強化

##### 2) 自動車交通の円滑化

- ① 自動車の走行空間整備
- ② 自動車などの駐車環境整備
- ③ 自動車利用の抑制

##### 3) 自転車の利用促進

- ① 自転車施策の総合的な展開

##### 4) 環境にやさしい交通環境づくり

- ① モビリティ・マネジメントの推進
- ② 環境負荷の小さい自動車の普及促進
- ③ 既存の交通施設の有効活用

- 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

#### (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

- ① ユニバーサルデザイン化の推進
- ② 交通安全対策の推進

##### 2) 健康増進につながる移動環境づくり

- ① 移動環境の整備

##### 3) 災害に強い交通まちづくり

- ① 交通基盤の整備

##### 4) 既存交通施設の適正な維持管理の推進

- ① 既存交通施設の適正な維持管理の推進

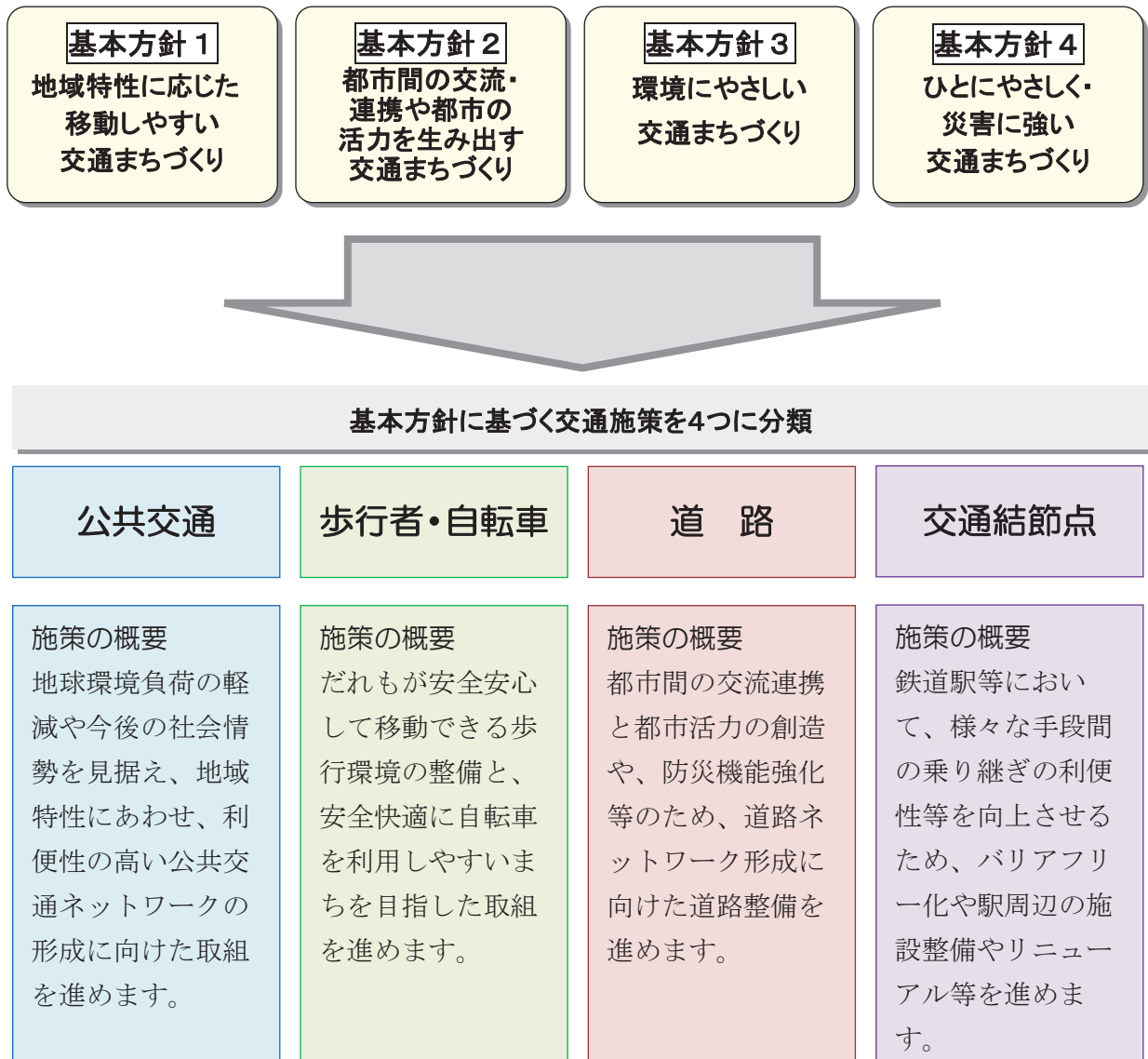
- 安全で快適な移動空間づくり
- 健康増進につながる移動環境づくり
- 災害に強い交通まちづくり



■ ひとにやさしく・災害に強い交通環境づくりのイメージ

### 3-5 交通施策の分類

将来の交通像の実現に向けては、4つの基本方針に基づく交通施策を連携させて実施することが必要であり、これらの交通施策を戦略的に取り組んでいくために、関係する分野ごとに交通施策を整理し、分類します。これにより、各交通施策は「公共交通」、「歩行者・自転車」、「道路」、「交通結節点」、の4つに分類することができます。





## 第4章 アクションプラン

---

## 第4章 アクションプラン

### 4-1 アクションプランの体系(階層構造)

藤沢市交通アクションプランでは、藤沢市交通マスタープランに位置づけられている中短期に取り組む主要プロジェクトに基づき、戦略施策を設定します。

次に、藤沢市交通マスタープランに掲げる各基本方針の展開する交通施策に基づき、戦略施策の基本方針との関連性を整理するとともに、戦略施策を「公共交通」、「歩行者・自転車」、「道路」、「交通結節点」の4つに分類します。このように戦略施策を分類し、基本方針との関連性を明確にし、実施することで、大きな効果の発揮を狙います。

また、藤沢市交通アクションプランは、「都市・地域総合交通戦略要綱（国土交通省）」に基づく「都市・地域総合交通戦略」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」として位置付けることから、それぞれの計画の目的等に沿って、戦略施策をアクションプランに位置付けることとします。

#### <都市総合交通戦略とは>

都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という）は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自動車利用に依存すること無く、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的としている。

位置付けられる施策は、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通結節点施策等の交通の手段に関する施策からソフト施策まで幅広く、それらを組み合わせて施策パッケージを構築するとしている。

#### <地域公共交通網形成計画とは>

本格的な人口減少社会において、地域社会の活力の維持・向上に不可欠な地域公共交通の維持が大きな課題となっていることから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正（2014年（平成26年）11月20日施行）。

地域公共交通網形成計画は、その法律に基づき、地方公共団体が中心となり、コンパクトシティ実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築をめざすための計画であり、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすもの。

位置付けられる施策は、バス、鉄道、交通結節点等の地域公共交通ネットワークの再構築に関する施策（ソフト施策を含む）としている。

また、地域公共交通網形成計画に基づき実施する事業としては、面的な公共交通ネットワークを再構築するための事業の「地域公共交通再編事業」等がある。

将来の交通像の実現に向けた、藤沢市交通アクションプランの体系及び戦略施策について、基本方針及び4つの分類との関連性を示します。

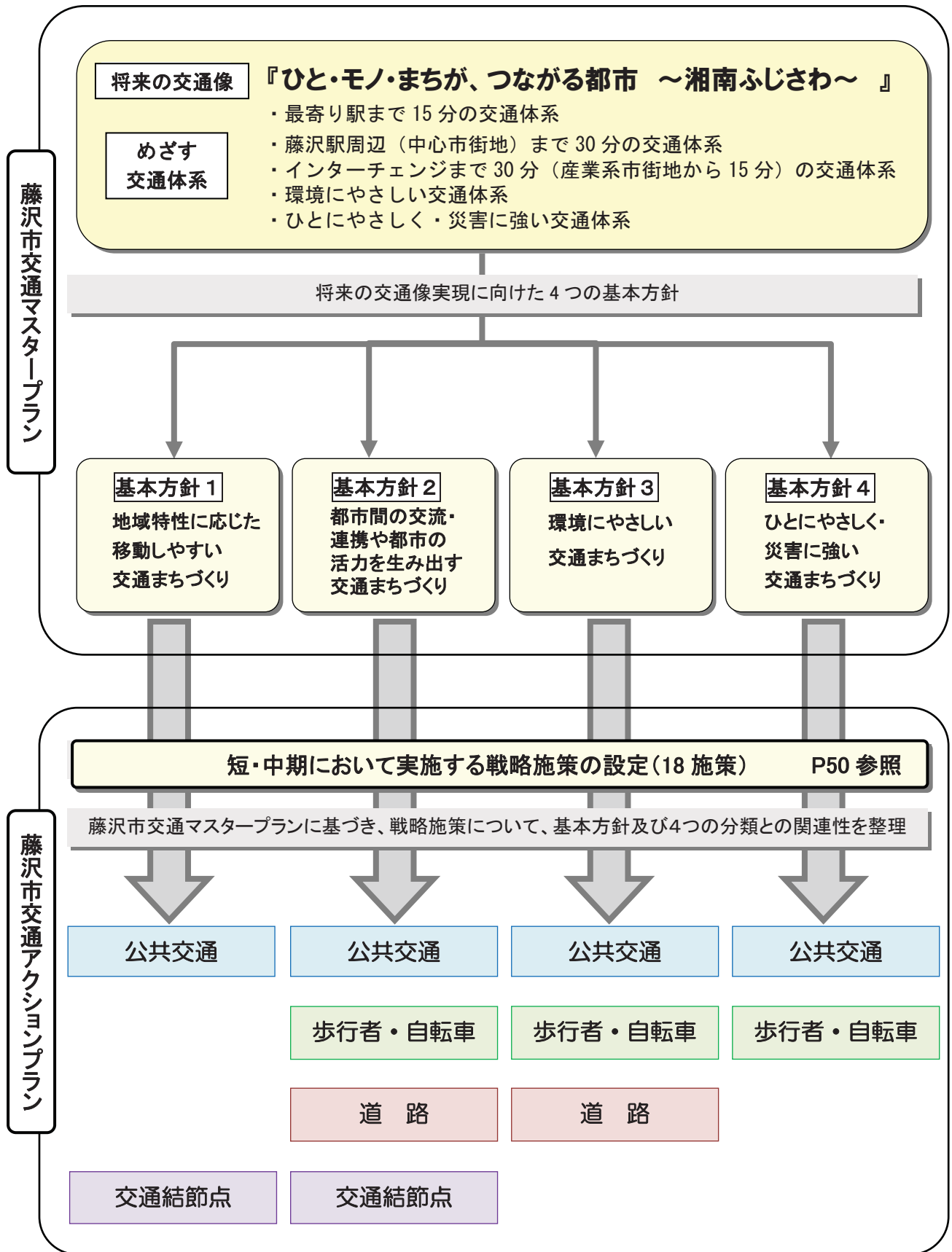
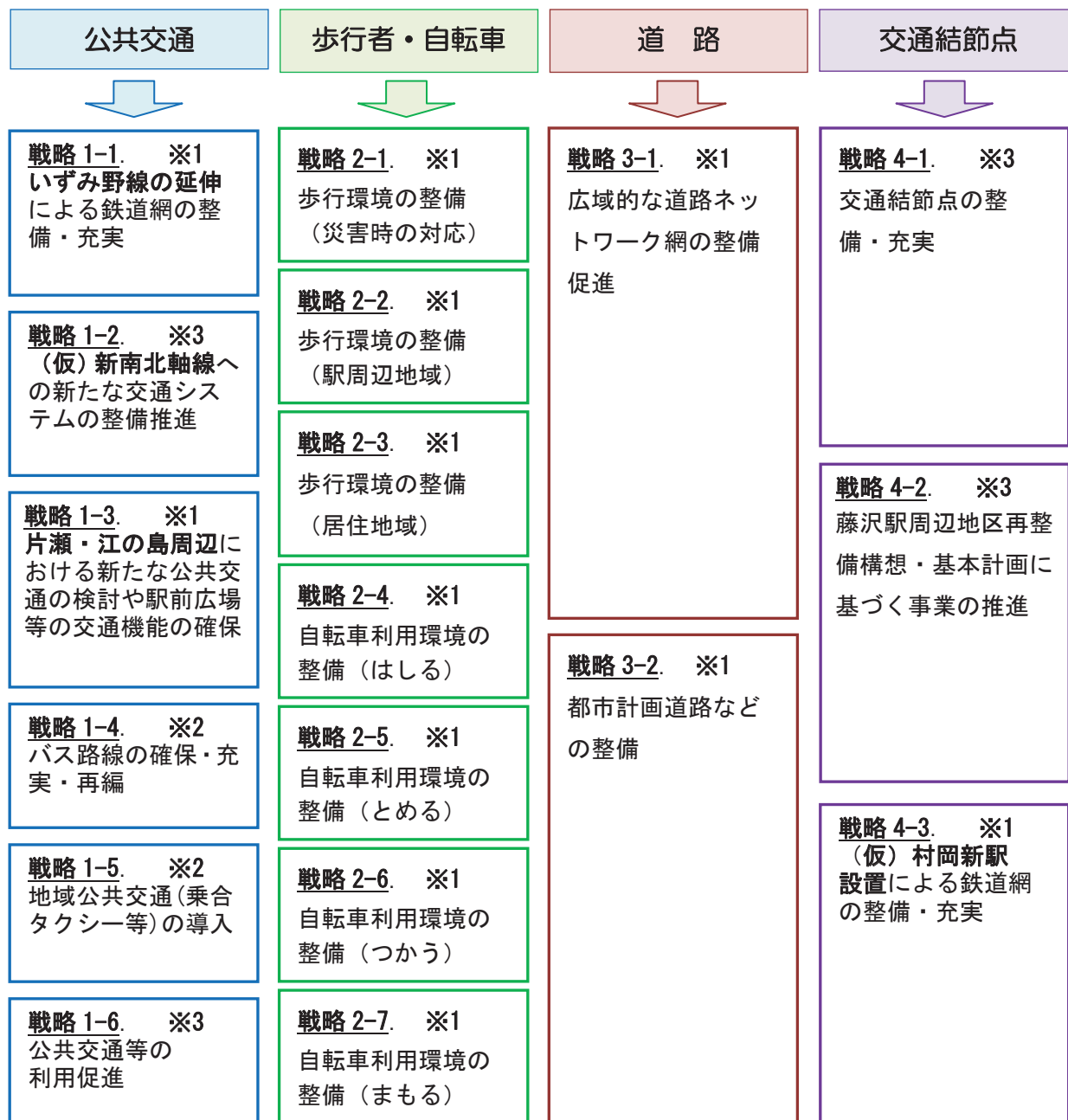


図 アクションプランの体系

藤沢市交通アクションプランでは、藤沢市交通マスタープランに位置づけられている中短期に取り組む主要プロジェクトに基づき、戦略施策として18施策を設定します。

4つの分類別には、「公共交通」が6施策、「歩行者・自転車」が7施策、「道路」が2施策、「交通結節点」が3施策となっています。



※1 都市・地域総合交通戦略に該当する施策

※2 地域公共交通網形成計画に該当する施策

※3 都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通網形成計画に該当する施策

## 4-2 公共交通網の形成

藤沢市の公共交通網形成の視点から、アクションプランの計画期間におけるめざす公共交通の体系を示します。

既存の鉄道、バス路線網を基本とし、新たな幹線となる鉄道および基幹バスを整備するとともに、新たな支線となる地域の公共交通を整備することにより、公共交通のネットワークを構築していきます。

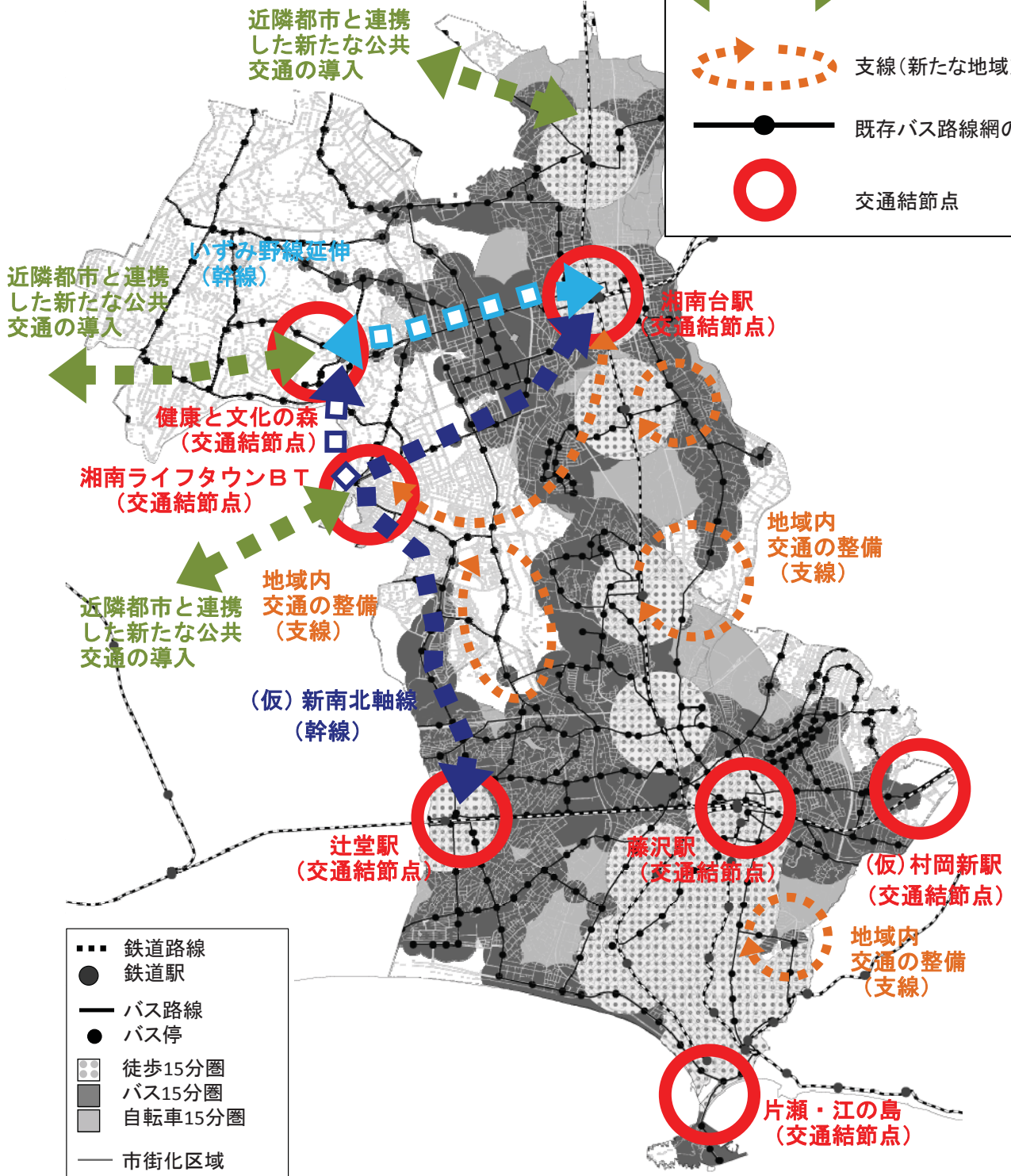
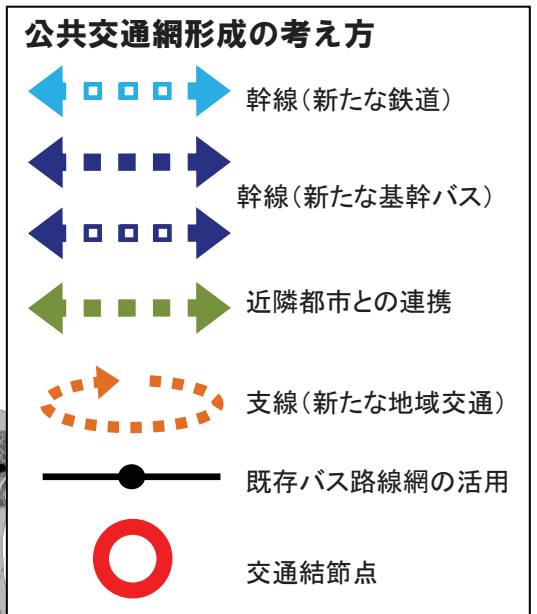
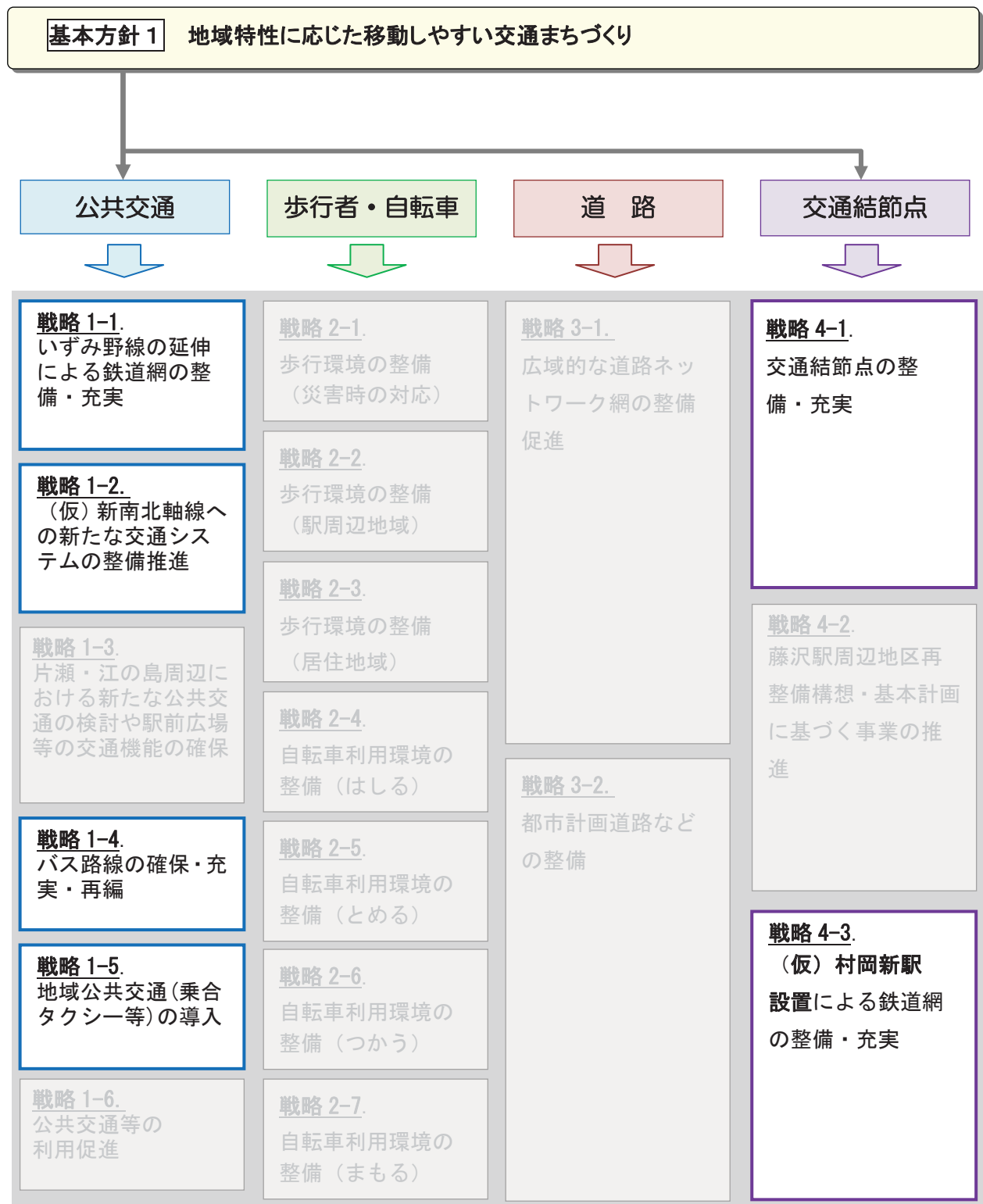


図 藤沢市の公共交通網形成

### 4-3 戦略施策と基本方針の関連性

基本方針ごとに、関連する戦略施策を4つの分類に基づき示します。



**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

公共交通

歩行者・自転車

道路

交通結節点

**戦略 1-1.**  
いずみ野線の延伸  
による鉄道網の整備・充実

**戦略 1-2.**  
(仮)新南北軸線への  
新たな交通システムの整備・推進

**戦略 1-3.**  
片瀬・江の島周辺における  
新たな公共交通の検討や駅前広場  
等の交通機能の確保

**戦略 1-4.**  
バス路線の確保・充実・再編

**戦略 1-5.**  
地域公共交通(乗合  
タクシー等)の導入

**戦略 1-6.**  
公共交通等の  
利用促進

**戦略 2-1.**  
歩行環境の整備  
(災害時の対応)

**戦略 2-2.**  
歩行環境の整備  
(駅周辺地域)

**戦略 2-3.**  
歩行環境の整備  
(居住地域)

**戦略 2-4.**  
自転車利用環境の  
整備(はしる)

**戦略 2-5.**  
自転車利用環境の  
整備(とめる)

**戦略 2-6.**  
自転車利用環境の  
整備(つかう)

**戦略 2-7.**  
自転車利用環境の  
整備(まもる)

**戦略 3-1.**  
広域的な道路ネット  
ワーク網の整備  
促進

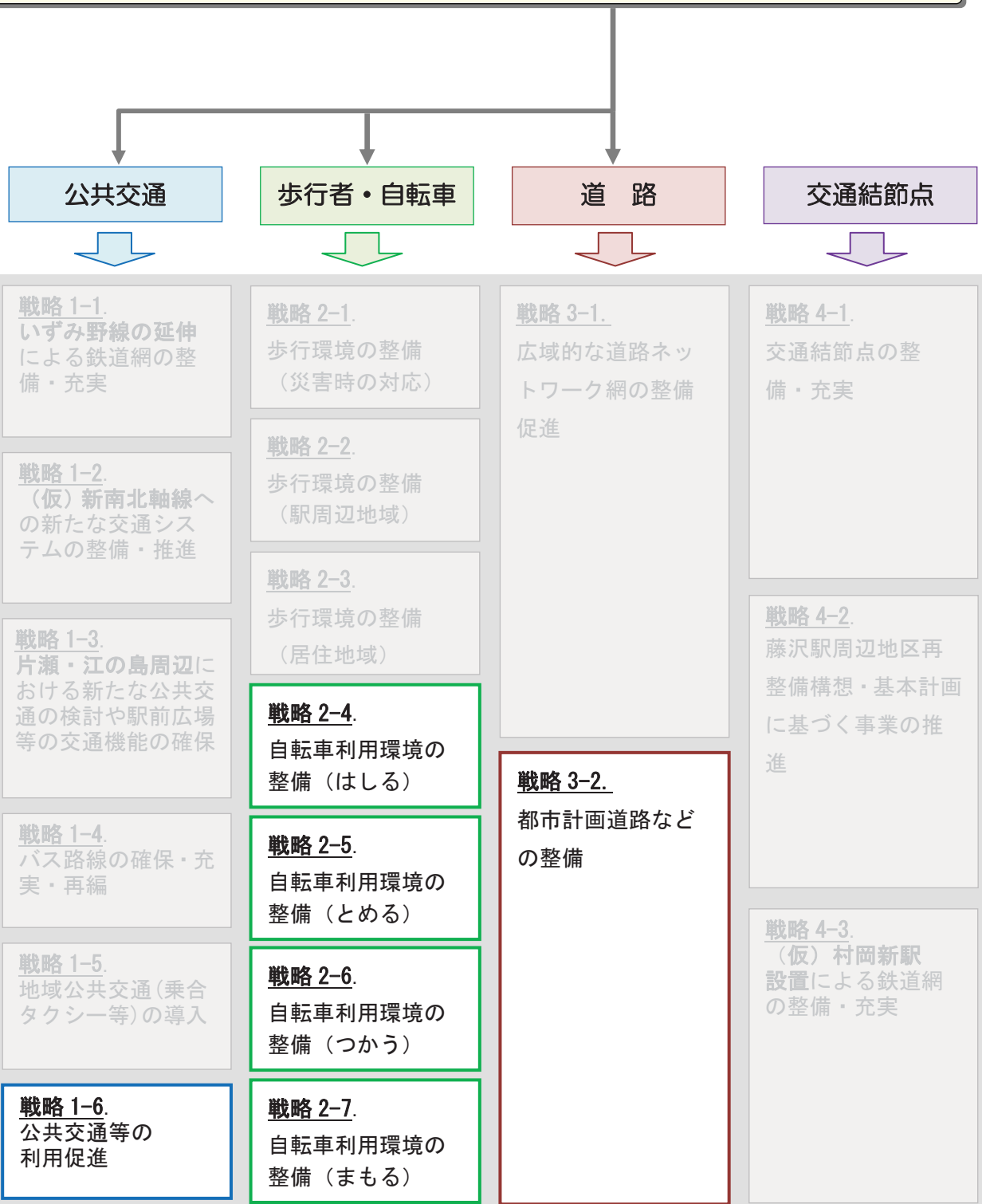
**戦略 3-2.**  
都市計画道路など  
の整備

**戦略 4-1.**  
交通結節点の整備・充実

**戦略 4-2.**  
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

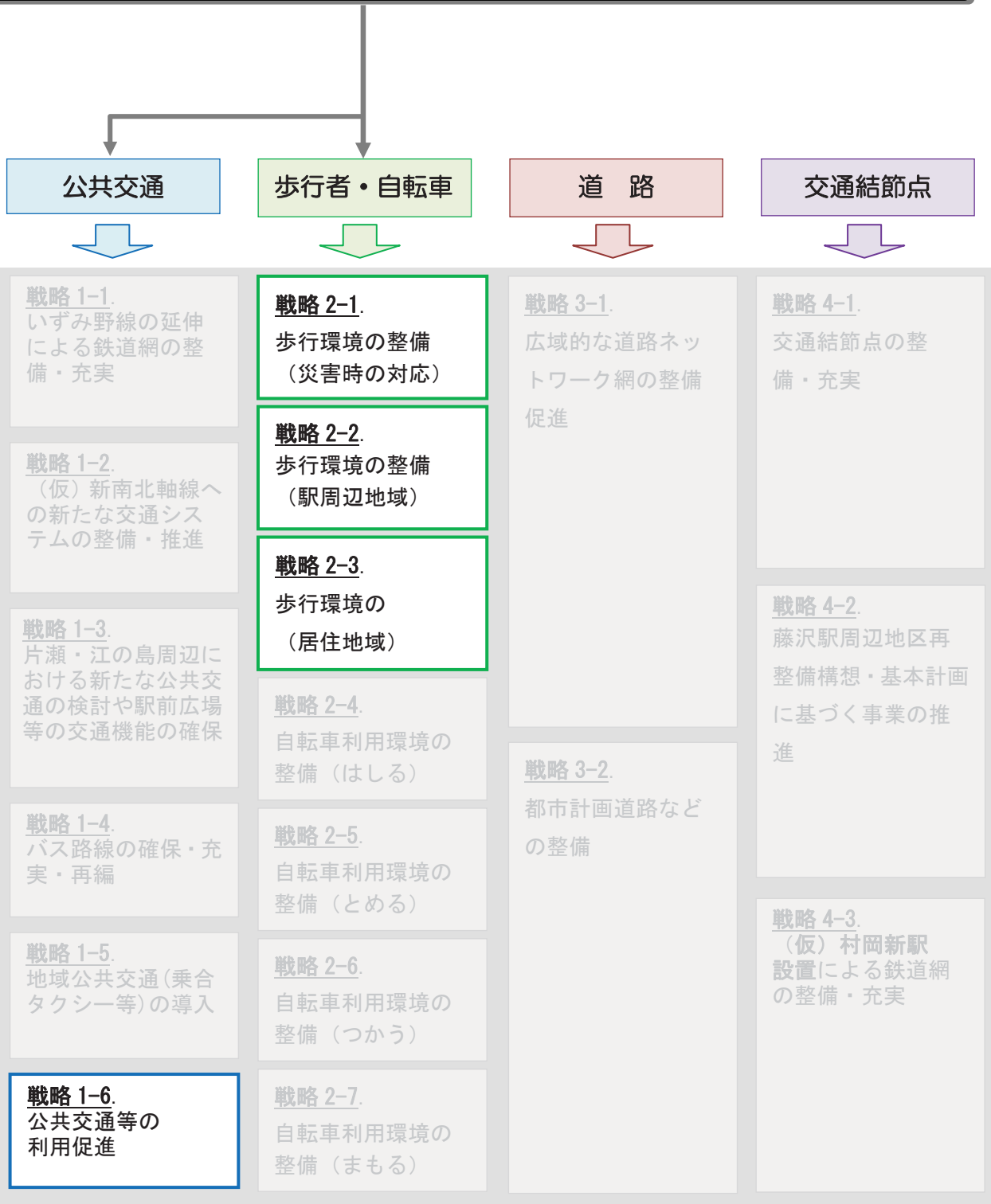
**戦略 4-3.**  
(仮)村岡新駅  
設置による鉄道網  
の整備・充実

**基本方針 3 環境にやさしい交通まちづくり**





**基本方針 4** ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり



## 4-4 戦略施策の内容(個別カルテ)

「公共交通」、「交通結節点」、「歩行者・自転車」、「道路」の分類別に戦略施策の実施内容を示します。

対象地域については、藤沢市交通マスタープランにて、地域特性をふまえ市域を分類した9地域、期待される効果については、第5章交通アクションプランの進行管理に示す評価指標と対応して、示します。



図 地域分類

## 1) 公共交通関連施策

### 公共交通 戦略 1-1 いずみ野線の延伸による鉄道網の整備・充実

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 長後駅周辺	辻堂駅周辺 六会日大前駅周辺	湘南台駅周辺 善行駅周辺 湘南大庭周辺	片瀬・江の島周辺	西北部
概要	<p>本市の新たな活力創造の場として創出する都市拠点（交通拠点）の「健康と文化の森地区」と「湘南台駅周辺地区」の拠点間連携に寄与するとともに、東京、横浜方面やツインシティを結ぶ東西方向の広域連携軸の整備に向け、いずみ野線の湘南台駅以西への延伸に向けて取り組みます。</p> <p>また、延伸区間に設置を想定している新駅の周辺については、拠点性の高いまちづくりを進めるとともに、公共交通のネットワークの再編を進めることで、市の北部における交通利便性の向上も図ります。</p>				
考え方	<p>●取組の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の北部においては、移動手段として自家用自動車の利用率が高いため、少子高齢化等の社会状況の変化や環境にやさしい交通体系の構築に向け、新たな公共交通ネットワークの整備、充実が必要です。</li> <li>・市北部は、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアが多く、15分圏域の拡大が必要です。</li> <li>・南北方向、東西方向の広域連携軸が交差する健康と文化の森地区では、豊かな自然や田園空間を背景に、大学の技術集積や学術研究機能を核とし地域の強みを活かしたまちづくりの展開が必要です。</li> </ul>				
具体施策	<p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実現に向けては、事業スキームや鉄道のルート・構造などの鉄道延伸に向けた検討や協議・調整を進めるとともに、沿線地域のまちづくりや公共交通ネットワークの再編等についても各実施主体が連携・協力しながら、それぞれの役割に取り組みます。</li> </ul> <p>〈鉄道延伸〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関と連携を図りながら事業スキームや鉄道のルート・構造などについて、いずみ野線延伸に向けた検討及び関係機関等との協議・調整を進め、事業化をめざします。</li> </ul> <p>〈まちづくり〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県による第7回線引き見直しのスケジュールに沿って、B駅周辺地区（健康と文化の森地区）の市街化区域への編入に向け、地権者や関係機関等と協議・調整を進めます。</li> <li>・B駅周辺地区（健康と文化の森地区）における土地区画整理事業等計画的なまちづくりに向けた検討を深めるとともに、地権者や関係機関等と協議・調整を進め、事業化を図ります。</li> </ul>				

- ・ A 駅周辺地区においては、施行中の北部第二（三地区）土地区画整理事業を推進し、あわせて新駅設置を見据えたまちづくりや交通環境整備についても、検討、協議・調整を進め、事業化を図ります。
- ・ 新駅を中心とした公共交通ネットワークの再編に向けた検討、協議・調整を進めます。

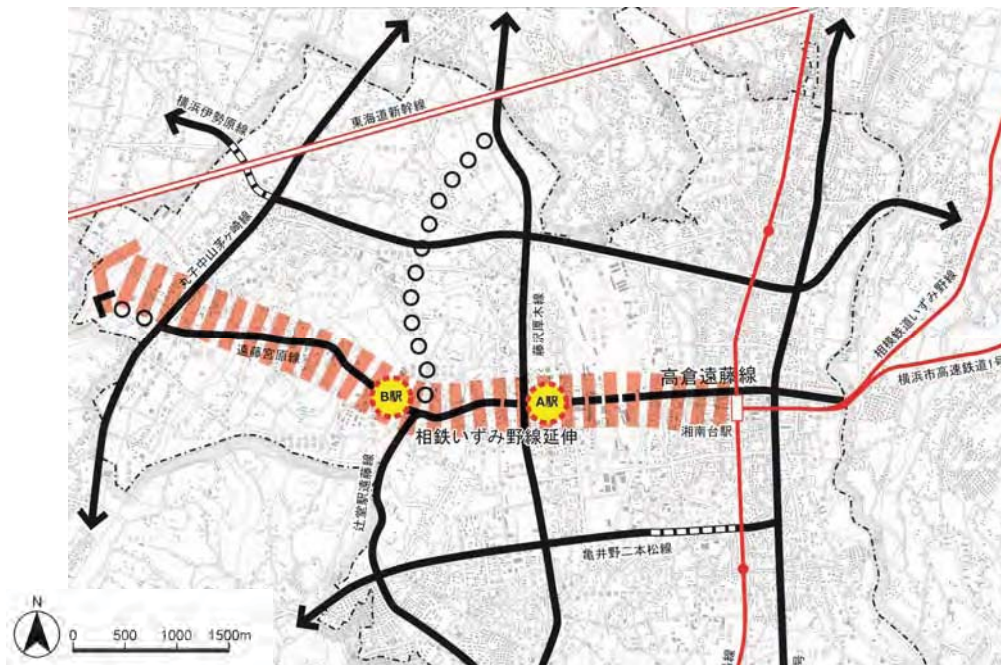


図 いずみ野線延伸イメージ

### ●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・ 評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加
- ・ 評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加
- ・ 評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・ 評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

**【参考】**

・いずみ野線延伸の実現に向けた検討会とりまとめ(平成 24 年 3 月策定)

○策定主体：いずみ野線延伸の実現に向けた検討会（神奈川県、藤沢市、慶應義塾大学、相模鉄道㈱）

○検討概要：いずみ野線の湘南台駅から、将来的にはツインシティまでの延伸を目指しつつ、第一期として、比較的用户が見込める慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス周辺までの区間について、延伸の実現化方策を検討し、上下分離方式を採用し、鉄道（単線）で延伸すること等により、事業採算性を確保できる見込みが立つことを確認。また、延伸地域に、A 駅（石川 6 丁目付近）、B 駅（慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近）の 2 駅の設置を想定した。今後は、検討会の 4 者が中心となって、それぞれの役割に取り組み、連携し、鉄道の延伸の実現をめざすとともに、沿線地域では、延伸を契機として、これからの時代の新しいモデルとなる環境共生と健康増進のまちづくりを進めるとしている。

○延伸の実現に向けた課題と取り組み：

・交通システム

→事業スキーム（鉄道整備主体・運行事業者、補助スキームなど）に係る関係者間の調整、合意形成

→運行計画、建設費、運行経費の具体的検討

→沿線の交通事業者との協議、調整

→慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス（SFC）以西の公共交通ネットワークの検討

・沿線まちづくり

→交通ネットワーク再編の検討

→地域や産学公連携によるまちづくりの検討

→多様な主体による環境共生や健康増進のまちづくり推進に向けた検討

関連施策

**戦略 1-4** バス路線の確保・充実・再編

**戦略 4-1** 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 (~H31 年度)	中期 (~H36 年度)	中長期 (H37 年度~)
鉄道延伸	神奈川県 藤沢市 交通事業者	延伸に向けた協議・調整及び事業の手続き・着手		
市街化区域編入	藤沢市 神奈川県	線引き見直し	市街化編入に向けた協議・調整・手続き	
A 駅周辺のまちづくり	藤沢市 神奈川県	北部第二(三地区)土地区画整理事業の推進と基本計画にもとづくまちづくりの推進		
B 駅周辺のまちづくり	藤沢市 神奈川県	土地区画整理事業等実施に向けた検討・協議・調整及び事業着手		
交通ネットワークの再編等	藤沢市 交通事業者	公共交通ネットワークの再編に向けた検討・協議・調整等		

対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 辻堂駅周辺 湘南台駅周辺 片瀬・江の島周辺 長後駅周辺 六会日大前駅周辺 善行駅周辺 湘南大庭周辺 西北部
概要	都市拠点間の連携強化や湘南大庭周辺地域、西北部地域などの利便性向上を図るため、都市拠点（交通拠点）の辻堂駅周辺と健康と文化の森地区をつなぐ南北方向の広域連携軸として（仮）新南北軸線における新たな交通システム導入に向けた取組みを推進します。また、（仮）新南北軸線周辺の公共交通が確保されていない地域において、（仮）新南北軸線の主要バス停に接続する地域交通の導入を進めます。
考え方 具体施策	<p>●取組の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南大庭地域は、鉄道駅まで距離があり、バス交通が中心となっています。通勤・通学時間帯には、高頻度でバスが運行されているが、定時制、速達性が確保されておらず、利用者の集中によるのりこぼしが発生しているなどの課題があり、改善が必要です。</li> <li>・湘南大庭地域では、辻堂駅遠藤線にバス交通が充実している一方、その周辺エリアでは、公共交通が確保されていなく、自動車の利用割合が高いことから、地域に適した交通システムの導入が必要です。</li> <li>・湘南大庭地域は、市内でも最も早く高齢化が進む地域と想定されており、高齢者ニーズに対応した交通手段を確保するとともに、若年世代にとっても魅力のあるまちづくりや交通手段の確保が必要です。</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策の取組みについては、施策実施による改善効果の高さ、合意形成等の容易さ等を鑑みて、施策を3段階にわけて、段階的に進めていきます。</li> <li>・交通環境は、連節バスの運行、急行運転などの運行効率を向上させる取り組みや、新規路線の整備などバス需要を伸ばすための施策を複数組み合わせることで、改善が図られると考えています。施策の時系列展開は3段階で実施することを想定しています。</li> </ul>

●展開する具体的施策

<第1段階>

効率的なバスの運用、需要喚起、走行環境の改善等一体的に施策を行うことが効果的で、合意形成等が比較的容易に進められると想定され、短期的に施策の実現をめざすもの。

<第2段階>

現状からの改善が望まれるが、需要面や合意形成について確認すべき事項があり、今後、検討を進めるなかで中短期的に具体化をめざすもの。

<第3段階>

合意形成、計画の策定に複数の懸案事項が想定されること及び施工等についても一定の期間を要することから、中期的に具体化をめざすもの。

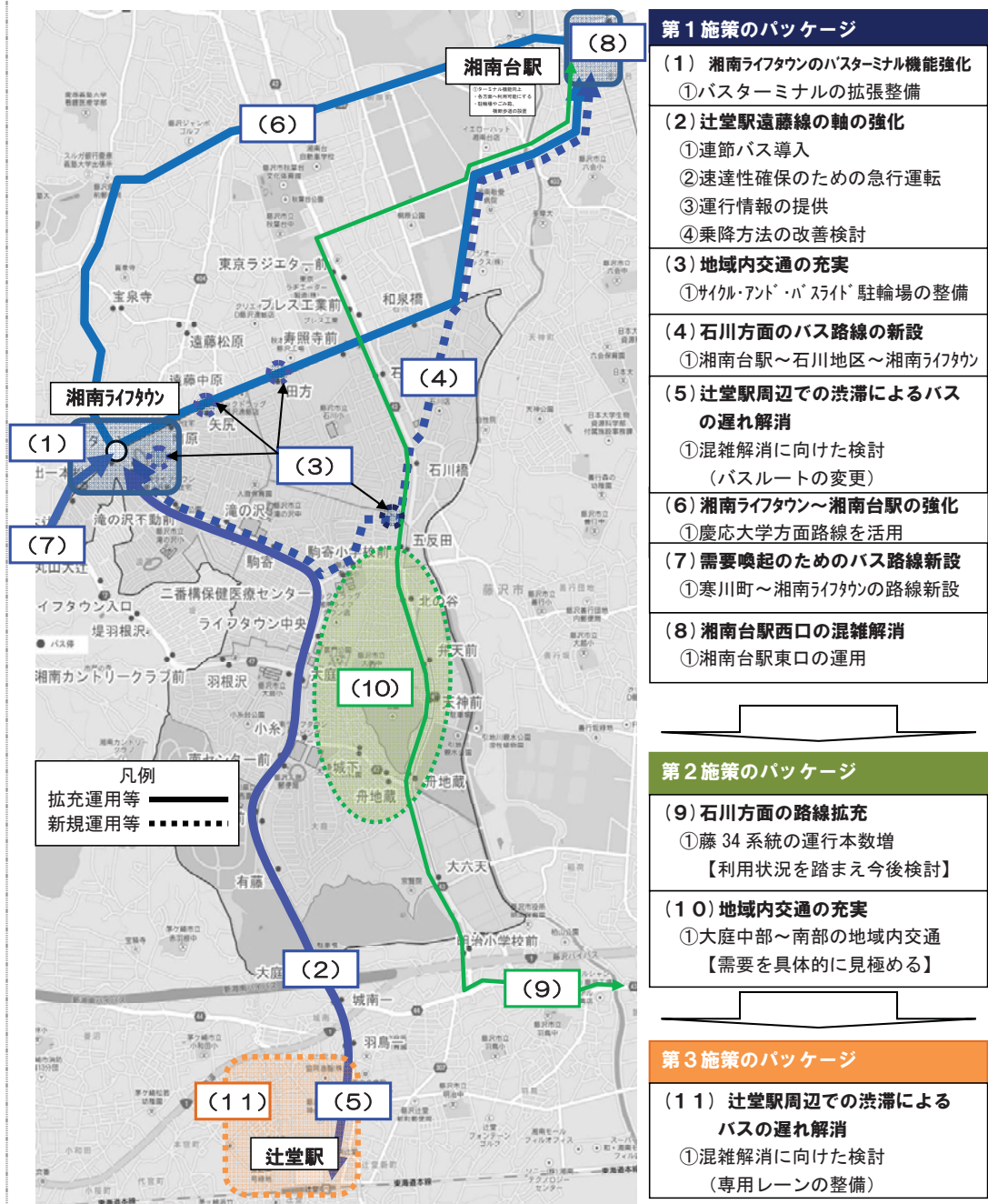


図 段階的な施策のパッケージ




●期待される効果

(評価指標に関する効果)

- ・評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加
- ・評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加
- ・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上
- ・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策

戦略 1-4 バス路線の確保・充実・再編  
 戦略 1-5 地域公共交通（乗合タクシー等）の導入  
 戦略 1-6 公共交通等の利用促進  
 戦略 2-6 自転車利用環境の整備（つかう）  
 戦略 4-1 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 (～H31 年度)	中期 (～H36 年度)	中長期 (H37 年度～)
第 1 施策	藤沢市 交通事業者 近隣自治体			
第 2 施策	藤沢市 交通事業者			
第 3 施策	藤沢市 交通事業者			



交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 長後駅周辺	(仮)村岡新駅周辺 六会日大前駅周辺	辻堂駅周辺 善行駅周辺	湘南台駅周辺 湘南大庭周辺	片瀬・江の島周辺 西北部
概要	<p>片瀬・江の島周辺は、都市マスタープランでは「広域海洋リゾート・レクリエーション拠点」と位置付けられ、交通マスタープランにおいては、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をめざし、交通機能を強化する交通拠点として位置付けられています。そのため、都市のにぎわいと活力の向上をもたらす交通機能の強化に向けた取組みを推進します。</p>				
考え方	<p><b>●取組の背景</b></p> <p>片瀬・江の島周辺地域は、休日を中心に様々な交通手段で多くの来訪があり、周辺道路の交通渋滞や生活道路への自動車の流入などが発生しています。これらの問題を解決し、さらに拠点間や周辺都市との交流を促進する必要があります。</p>				
具体施策	<p><b>●実現に向けた取組方針</b></p> <p>片瀬・江の島周辺における移動の利便性向上に向け、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。</p> <p><b>●展開する具体的施策</b></p> <p>&lt;片瀬・江の島周辺の回遊性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊性を高めるためのレンタサイクルなどの活用検討</li> <li>・鉄軌道 3 駅や周辺駐車場と江の島を結ぶ公共交通の導入検討</li> <li>・江の島島内及び周辺駐車場の効率的な運用に向けて、駐車場案内板等のインフラの整備促進</li> </ul> <p>&lt;片瀬・江の島周辺の交通結節機能の強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>&lt;観光利用における公共交通利用の促進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片瀬・江の島、湘南海岸沿岸と辻堂駅を結ぶ、路線バスを含む、新たな公共交通の検討</li> <li>・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</li> <li>・交通事業者、観光団体等と連携した公共交通の乗り継ぎ割引制度などの検討</li> </ul> <p><b>●期待される効果</b></p> <p>(評価指標に関する効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進</li> <li>・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善</li> <li>・評価指標 4-1 鉄道駅のバリアフリー施設の整備率増加</li> </ul>				

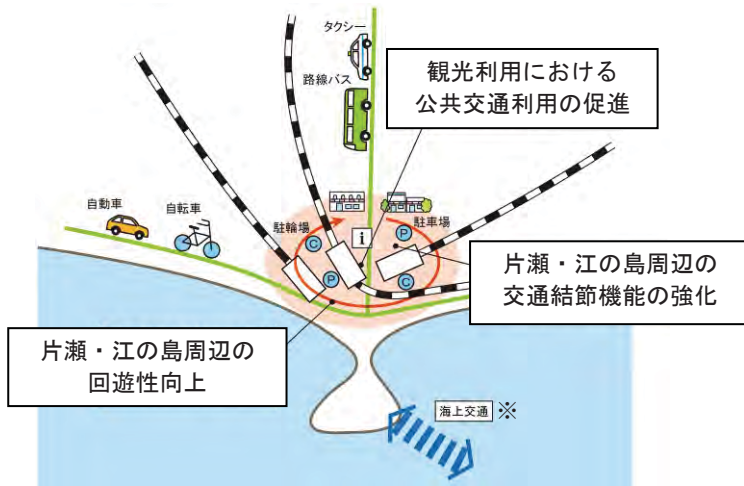


図 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化のイメージ

※江の島の海洋交通の現状

新たな観光資源の開発を目的として、民間船会社により江の島と伊豆大島・神津島を結ぶ航路を期間限定で運航している。

【参考】

・江の島魅力アップ・プラン（平成25年3月策定）

- 策定主体：湘南江の島魅力アッププロジェクト推進会議
- 計画概要：「湘南江の島」が今後も国内外の多くの方々安心して訪れ、愛される観光地となるため、「四季を通じて訪れたい湘南江の島・・・自然と歴史、海辺や街並みなど多彩な魅力が織りなすまち」を将来像とし、湘南江の島の新たな観光戦略となる計画。
- 施策の方向：
  - ・観光客が楽しめるおもてなしの体制と拠点づくり
  - ・江の島を中心とした湘南海岸の周遊性の確保
  - ・広域的な連携強化による観光の活性化
  - ・多様な主体の連携による魅力アップ
  - ・観光客を含む災害時の対策

関連施策

戦略1-4 バス路線の確保・充実・再編

戦略2-6 自転車の利用環境の整備（つかう）

戦略4-1 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 (~H31年度)	中期 (~H36年度)	中長期 (H37年度~)
片瀬・江の島周辺の回遊性向上	藤沢市 神奈川県 交通管理者 交通事業者	導入検討・実施		
片瀬・江の島周辺の交通結節機能の強化	藤沢市 交通管理者 交通事業者	関係機関と協議・実施		
観光利用における公共交通利用の促進	藤沢市 神奈川県 交通事業者	関係機関と協議・実施		

対象地域	藤沢市全域
概要	<p>最寄り駅まで 15 分圏の拡大にむけた市内のバス路線の確保・充実・再編の取組みを推進します。併せて、定時性、速達性、バスの利用快適性を確保する施策を推進します。</p> <p>最寄り駅まで 15 分圏内及び施策を履行した場合でも 15 分圏が達成できないエリアにおいても人口、地形、交通サービス状況などの地域特性に応じた移動しやすい交通体系の実現に向けたバス路線の確保・充実・再編の取組みを推進します。</p>
考え方 具体施策	<p>●取組の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り駅まで 15 分圏の拡大に向け、現状、15 分圏から外れているエリアにおいては、利用者のニーズにあわせたバス路線等の確保が必要です。</li> <li>最寄り駅まで 15 分圏の拡大に向けては、路線を拡大するのみではなく、バス自体の速達性を改善するとともに、定時性を確保することで、信頼性の高い公共交通として機能することが必要です。</li> <li>現在、最寄り駅まで 15 分圏内においても、地形や道路環境から本来提供すべきバス路線が確保されていない地域が存在します。このような地域では、住民等の意向をふまえた地域特性に応じたバス路線の再編が必要です。</li> <li>西北部地域等の行政境のエリアでは、活動の一部を近隣市町に依存する生活環境があります。このような地域では、最寄り駅 15 分圏の拡大とは異なる観点で、近隣市町と連携した公共交通ネットワークの確保が必要です。</li> <li>バス交通は、通勤・通学以外の時間帯にも利用されています。このため、日中の時間帯におけるバス交通の効率的な運用等による移動の円滑性の確保が必要です。</li> <li>主要鉄道駅に向かうバス路線、複数のバス路線の乗入れのある停留所では、乗降客が多いため、バス停上屋等を設置する等、快適な待合空間の確保が必要です。</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り駅まで 15 分圏の拡大に向けた 1 つの施策にバス路線の拡充が挙げられます。バス路線の拡充では、地域住民、交通事業者、行政が連携し、交通事業者が運行主体、本市が走行環境の整備などの支援を行う、地域提案型バスの導入に向けた取組みを推進します。</li> <li>最寄り駅まで 15 分圏の拡大には、バス自体の定時性、速達性を改善することが必要です。このため、バス交通を優先するシステム（PTPS、バス優先レーン、バス専用レーン）等の導入や急行バスの導入などを推進します。</li> <li>バス同士の混雑や、利用者数が多く乗降に支障があり、バスの定時制や速達性が損なわれる地域では、連節バス等の大型車両を用いた、バス同士の混雑解消や、乗降環境の改善を推進します。</li> <li>近隣市町との連携により協調した施策を進め、行政境での円滑な移動を可能にするバス交通の導入を進めます。</li> <li>日中の円滑な移動等を可能にするための、バス交通の確保を推進します。</li> </ul>

●展開する具体的施策

<既存バス路線の維持・確保>

- ・地域提案型バスの拡充
- ・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
- ・バス路線の走行環境整備・改善
- ・バス車両の運行の効率化を支えるインフラ整備（待機場、バスロータリー）

<主要なバス路線の充実>（（仮）新南北軸線関連施策）

- ・バス交通の急行運転、連節バス車両の導入等による新たな公共交通（BRT化）の導入促進
- ・公共車両優先システム（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

<鉄道駅までの交通手段の充実>

- ・利用者の多いバス停環境の整備・改善

●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加
- ・評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加
- ・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上
- ・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策

- 戦略 1-1 いずみ野線の延伸による鉄道網の整備・充実
- 戦略 1-2 （仮）新南北軸線への新たな交通システムの整備推進
- 戦略 1-3 片瀬・江の島周辺における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保
- 戦略 1-5 地域公共交通（乗合タクシー等）の導入
- 戦略 1-6 公共交通等の利用促進
- 戦略 4-1 交通結節点の整備・充実
- 戦略 4-3 （仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 （～H31 年度）	中期 （～H36 年度）	中長期 （H37 年度年度～）
既存バス路線の維持・確保	藤沢市 交通管理者 交通事業者	関係機関と協議・実施		
主要なバス路線の充実	藤沢市 交通管理者 交通事業者	関係機関と 協議・実施		
鉄道駅までの交通手段の充実	藤沢市 交通事業者	関係機関と協議・実施		

対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 辻堂駅周辺 湘南台駅周辺 片瀬・江の島周辺 長後駅周辺 六会日大前駅周辺 善行駅周辺 湘南大庭周辺 西北部
------	------------------------------------------------------------------------

**概要**

地域特性に応じた移動しやすい交通体系の実現に向け、これまでバスの導入が困難な地域について、地域住民の意向をふまえ、地域住民、交通事業者と行政が連携する乗合タクシーなどの導入に向けた取組みを進めます。

今後の高齢者の増加が見込まれるなかで、通勤・通学以外の需要に対して利用目的、需要規模に応じた地域交通の導入を進めます。

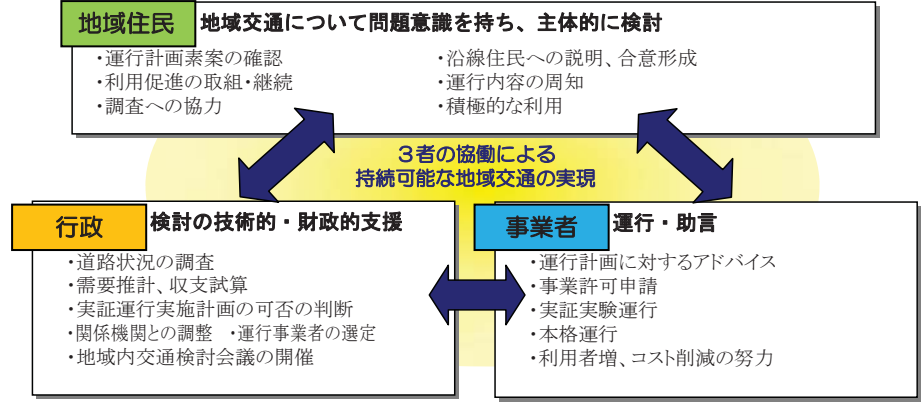
**考え方**

**●取組の背景**

- 南部地域や小田急江ノ島線の沿線地域の一部、西北部地域などにおいては、不十分な道路環境や高低差があることから、公共交通が利用しにくい地域があり、公共交通の利用環境の改善が必要です。
- 高齢者等の移動では、比較的短い移動でも時間を要することや身体への負荷が大きいなど、既存バス路線を補完するきめ細かい地域公共交通の導入を進める必要があります。
- 持続可能な公共交通の導入には、運行の収支を工夫して、本来黒字化が難しい交通システムについても、地域住民、交通事業者、行政等が連携するなかで、利用促進、運行コストの抑制を併せて行い、収支を健全化することが重要となります。

**●実現に向けた取組方針**

- 地域公共交通は、地域住民の利用により支えられることから、地域の意向をふまえるための、調査、アンケート等を実施するとともに、公共交通を支えるための地域の意識の醸成を推進します。
- 地域公共交通を地域住民に周知し、利用を促すための広報活動の支援を推進します。
- 交通事業者の保有する車両等の既存の資源を活用して、導入コスト、運行コストを抑制する対策を推進します。
- 公共交通が導入されることで、地域が活性化し、地域の商業施設や医療施設等も恩恵を受けることから、このような事業者との連携を進めるなかで、公共交通導入を推進します。
- 新たな公共交通の導入にあたっては、交通事業者の経営上のリスクを伴うため、それらを軽減するための支援を行政は推進します。



地域住民、行政、事業者の役割分担と協働のイメージ

●展開する具体的施策

<交通システムの導入支援（地域公共交通再編事業）>

- ・善行東部地区での乗合タクシーの導入
- ・湘南大庭地区での地域内交通（乗合タクシー等）の導入
- ・六会東部地区での地域内交通（乗合タクシー等）の導入
- ・片瀬山周辺での地域内交通（乗合タクシー等）の導入
- ・近隣都市と連携した行政境を跨ぐ新たな公共交通（乗合タクシー等）の導入

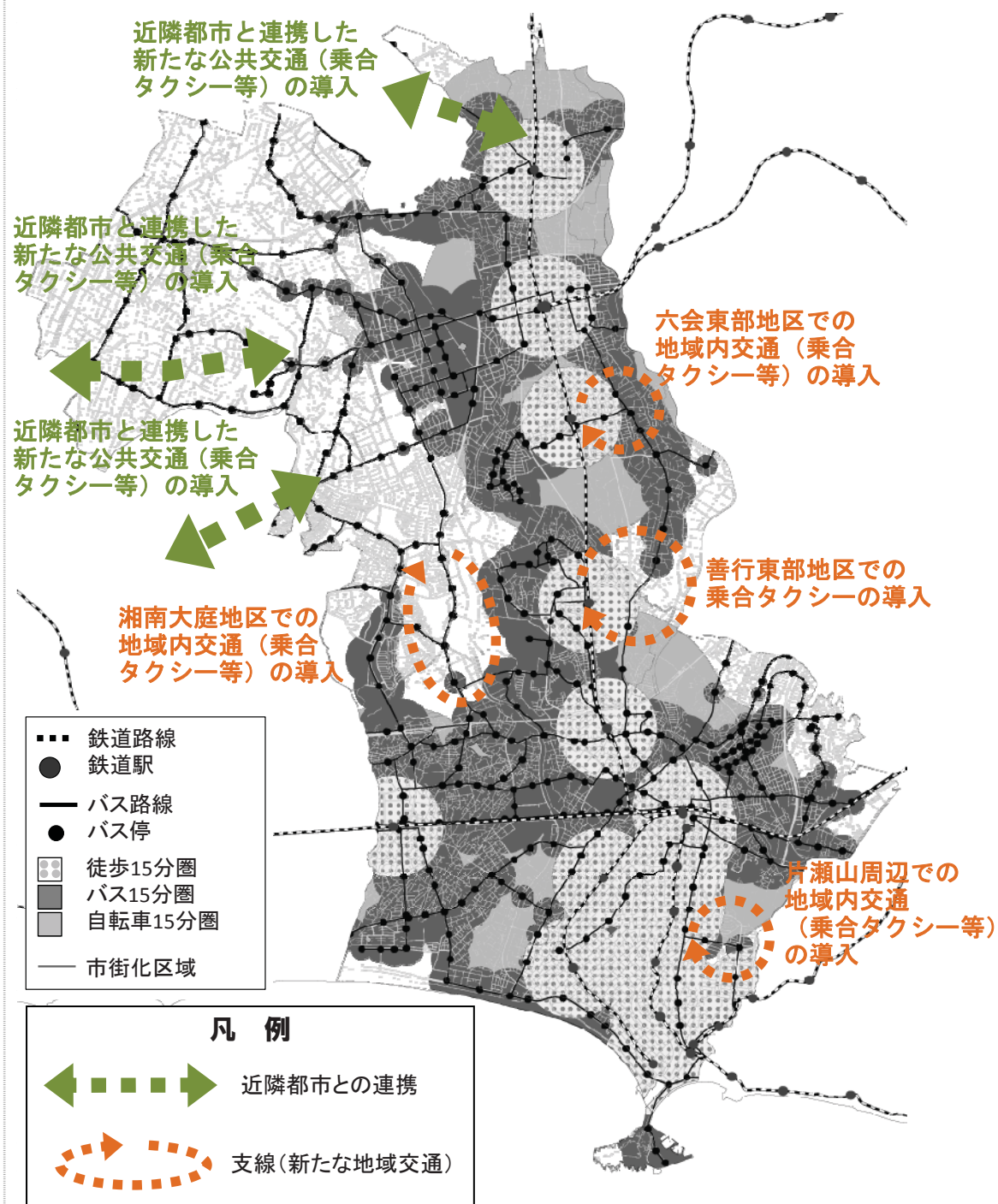


図 地域公共交通導入のイメージ



地域公共交通（乗合タクシー）のイメージ（善行地区実証実験）

●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・ 評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加
- ・ 評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加
- ・ 評価指標 1-3 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)の導入エリア数の増加
- ・ 評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・ 評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策

戦略 1-2 (仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進

戦略 1-4 バス路線の確保・充実・再編

戦略 1-6 公共交通等の利用促進

具体施策	実施主体	短期 (～H31 年度)	中期 (～H36 年度)	中長期 (H37 年度～)
善行東部地区の乗合タクシー	藤沢市 地域住民 交通事業者	推進・実施		
湘南大庭地区の地域内交通	藤沢市 地域住民 交通事業者	関係機関と協議・実施		
六会東部地区の地域内交通	藤沢市 地域住民 交通事業者	関係機関と協議・実施		
片瀬山周辺での地域内交通	藤沢市 地域住民 交通事業者	関係機関と協議・実施		
行政境を跨ぐ新たな公共交通	藤沢市 関連自治体 地域住民 交通事業者	関係機関と協議・実施		

公共交通 戦略 1-6 公共交通等の利用促進

交通戦略 形成計画 方針1 方針2 方針3 方針4

対象地域 藤沢市全域

概要 環境にやさしい交通体系の構築にむけ、自家用自動車から環境負荷の小さい自転車や公共交通などへの利用転換及びその利用促進に向けた取り組みを進めていきます。

考え方 ●取組の背景

- ・過度な自動車利用に伴い、CO2の排出による地球温暖化、大気汚染や騒音、渋滞、交通事故の急増等の様々な問題が生じており、過度な自動車利用から環境負荷の小さい公共交通等への利用転換が必要です。
- ・自動車利用の増加に伴うバスサービス水準の低下による、バス利用者（輸送人員）の減少、バス路線の廃止等、公共交通が衰退してきていますが、高齢者の増加といった今後の社会状況をふまえ、だれもが利用可能な移動手段である公共交通の確保が必要です。

●実現に向けた取組方針

- ・過度な自動車利用から環境負荷の小さい公共交通等への利用転換に向け、市民、学校、企業を対象としたモビリティ・マネジメント等の取り組みを推進します。
- ・公共交通の利用促進に向けては、バス・タクシーなど公共交通の利便性向上に向けた取り組みを推進します。
- ・高齢者の増加等を見据え、だれもが利用しやすい公共交通に向けた取り組みを推進します。

●展開する具体的施策

- <モビリティ・マネジメント教育の推進>
- ・学校教育におけるモビリティ・マネジメント（MM）の推進に向け、検討会の設置及びモデル校での授業実施に基づく教材・学習プログラム等の作成

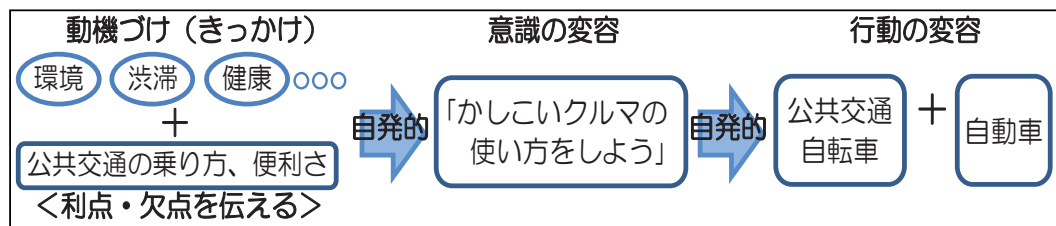


図 モビリティ・マネジメントのイメージ

- <公共交通の利便性向上・利用促進に向けた取り組み>
- ・バスの運行情報等を提供するバス情報システムの導入支援
- ・バス路線の新設・再編等にあわせた情報提供（バスマップ）の推進
- ・バスなどの乗り継ぎ時における割引制度の導入
- ・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





湘南ライフタウンの接近情報です。  
系統番号、経由地、所要時分をご確認の上、御利用下さい

運行状況の検索例

早い順 1 再読み込み

バスの系統と、行き先、経由		接近情報 (最終更新 16:30)
系統	辻24 ★ <span style="float: right;">&gt; バスルートを表示</span>	湘南ライフタウンを16:36発予定
行き先	辻堂駅北口	湘南ライフタウン
経由	大庭隧道・駒寄	
車両番号	せ92	



スマートフォンでも対応

図 バスロケーションシステムのイメージ

【資料：神奈川県中央交通ホームページ】

< 結節機能の強化 >

- ・ サイクル&ライドの導入
- ・ タクシーの待機場所の分散化

< だれもが利用しやすい公共交通 >

- ・ ノンステップバス、UD (ユニバーサルデザイン) タクシーの導入支援



図 ノンステップバスのイメージ・UD タクシーのイメージ

【資料：左 国土交通省ホームページ、右 関東運輸局ホームページ】

※ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (バリアフリー法)」、移動等円滑化の促進に関する基本方針において、下表の整備目標が示されています。

	基本方針		藤沢市		目標期限
	現状 (平成 22 年 3 月末)	目標値	現状 (平成 26 年 4 月)	目標値	
ノンステップバス	26%	約 70%	19%	約 70%	平成 32 年度末
福祉タクシー車両	11,165 台	約 28,000 台	2 台/520 台 (0.4%)	32 台/520 台 (6%)	

●期待される効果

(評価指標に関する効果)

- ・ 評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・ 評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善
- ・ 評価指標 4-2 ノンステップバスの導入率の増加
- ・ 評価指標 4-5 UD (ユニバーサルデザイン) タクシーの導入台数の増加

関連施策 戦略 1-2 (仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進  
 戦略 1-4 バス路線の確保・充実・再編  
 戦略 1-5 地域公共交通 (乗合タクシー等) の導入  
 戦略 2-6 自転車利用環境の整備 (つかう)

具体施策	実施主体	短期 (~H31年度)	中期 (~H36年度)	中長期 (H37年度~)
モビリティ・マネジメント(MM)教育の推進	藤沢市 学校関係者	教材・学習プログラム作成	市内小学校でのMM教育実施	
公共交通の利便性向上に向けた取組み	藤沢市 交通事業者		関係機関と協議・実施	
結節機能の強化(サイクル&バスライド)	藤沢市 交通事業者		需要調査・関係機関と協議・用地確保・実施	
だれもが利用しやすい公共交通	藤沢市 交通事業者	ノンステップバス UD タクシーの導入		

## 2) 歩行者・自転車関連施策

### 歩行者・自転車 戦略 2-1 歩行環境の整備（災害時の対応）

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢市全域				
概要	東日本大震災の教訓をふまえ、首都直下型地震や南海トラフ地震などの大規模な地震による津波発生時に迅速かつ円滑な避難を行うため、「藤沢市津波避難計画（平成 26 年度末に「地域ごとの津波避難計画」を加え、修正予定）」に基づく避難路等の確保を推進します。				
考え方	<b>●取組の背景</b>				
具体施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・災害時の避難路等確保のため、優先順位をつけ、橋りょうの補修等を進めています。</li><li>・神奈川県が公表した本市に到達する津波高が最も高く浸水区域が最大となる「慶長型地震」による津波浸水予測では、片瀬、鶴沼、辻堂地区の沿岸部が津波浸水想定区域となっており、津波避難ビルへの移動経路や、津波浸水想定区域から離れるための避難路の確保が必要です。</li><li>・藤沢市では、国道 134 号、国道 467 号などが緊急輸送道路に指定されていますが、神奈川県の地震被害想定調査では、橋りょうなどで中規模損傷が想定されており、耐震化等の対策が必要です。</li></ul> <b>●実現に向けた取組方針</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・津波避難計画において、津波一時避難場所・津波避難ビル、津波避難経路を指定し、その機能の維持・向上に努めていきます。</li><li>・耐震化が完了していない橋りょうについては、緊急輸送道路・避難路及び沿岸部に架かる橋りょうを優先して、耐震化を実施していきます。</li></ul> <b>●展開する具体的施策</b> <ul style="list-style-type: none"><li>&lt;避難経路の確保に向けた橋りょうの耐震化&gt;<ul style="list-style-type: none"><li>・災害時における避難経路等を確保するため、沿岸部、緊急輸送道路、避難路に関する橋りょうの耐震化の実施</li></ul></li><li>&lt;長寿命化修繕計画に基づく修繕工事・定期点検&gt;<ul style="list-style-type: none"><li>・橋りょうの予防保全型の維持管理計画を策定し、計画の定期的な見直しを含む、修繕工事・定期点検の推進</li></ul></li></ul>				



図 津波避難路および耐震補強対象橋りょう位置

●期待される効果

(評価指標に関する効果)

- ・評価指標 4-3 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の増加
- ・評価指標 4-7 避難経路の道路環境に関する満足度の向上

関連施策

戦略 3-1 広域的な道路ネットワーク網の整備促進

戦略 3-2 都市計画道路などの整備

具体施策	実施主体	短期 (～H31 年度)	中期 (～H36 年度)	中長期 (H37 年度～)
沿岸部橋りょうの耐震化	藤沢市	設計・工事		
緊急輸送路・避難路に関する橋りょうの耐震化	藤沢市	設計・工事		
長寿命化修繕計画に基づく修繕工事・定期点検	藤沢市	定期点検・計画見直し・補修		

## 歩行者・自転車 戦略 2-2 歩行環境の整備（駅周辺地域）

交通戦略

形成計画

方針 1

方針 2

方針 3

方針 4

対象地域	藤沢市全域
概要	だれもが歩きやすく、安心・安全に移動できる空間づくりに向け、「藤沢市バリアフリー化基本方針」に基づき、鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化を推進します。
考え方 具体施策	<p>●取組の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>急速に高齢化が進むわが国では、だれもが安全で安心して社会参加するために、高齢者や障がい者等はもちろん、歩行者のだれもが安心してスムーズに移動できる歩行空間の確保が必要です。</li> <li>平成 14 年に藤沢駅周辺地区、湘南台駅周辺地区の基本構想を策定し、重点整備地区のバリアフリー化を図ってきました。 平成 14 年 9 月 藤沢駅周辺地区、湘南台駅周辺地区移動円滑化基本構想策定 ↓ 平成 16 年 2 月 藤沢駅周辺地区、湘南台駅周辺地区移動円滑化基本構想 道路特定事業計画書策定 ↓ 事業期間 平成 15 年度～平成 22 年度終了</li> <li>六会日大前駅周辺地区については平成 18 年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づく取組みを進めており、平成 23 年度に六会日大前駅周辺地区移動円滑化基本構想・道路特定事業計画書を策定。現在、善行駅周辺地区において地域住民との協働による作業部会を立ち上げ、平成 26 年度計画書策定に向け検討を進めています。</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺地区におけるバリアフリー化を速やかに、かつ効果的に実現するために基本的な方針として以下の3点を設定します。             <ol style="list-style-type: none"> <li>①駅を中心とした重点整備地区の設定</li> <li>②生活関連施設相互間を結ぶ生活関連経路の設定</li> </ol> </li> <li>公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成しバリアフリー化事業を実施します。</li> <li>バリアフリーの整備の進め方は、(1) 地区特性別整備基本方針の設定→(2) 重点整備地区の設定→(3) 生活関連施設の設定→(4) 生活関連経路の設定→(5) 整備方針の設定、決定となります。検討については、地域住民や施設管理者との協議により進めます。</li> <li>六会日大前駅周辺地区では、「駅からの生活関連施設までの経路」、「駅を中心として、日常、多くの人に使われており、地域の骨格となる経路」を生活関連経路に選定し整備を進めます。</li> </ul> <p>●展開する具体的施策</p> <p>&lt;六会日大前駅周辺地区&gt;※構想および計画策定済み 平成 23 年 12 月 六会日大前駅周辺地区移動円滑化基本構想策定 平成 23 年 12 月 六会日大前駅周辺地区移動円滑化基本構想道路特定事業計画書策定 平成 24 年～平成 30 年(目標) 基本構想および道路特定事業計画書に基づき事業実施</p> <p>&lt;善行駅周辺地区&gt;※構想および計画策定の検討中 現在、基本構想および道路特定事業計画書策定に向け検討実施中 基本構想策定後に道路特定事業計画書に基づき事業実施を行う予定</p>

< 六会日大前駅周辺地区の事業の内容 >

- ・生活関連経路においては以下の事業を実施  
 歩道の段差・勾配の改善、 横断歩道の勾配改善、 歩道舗装打ち換え  
 視覚障がい者誘導用ブロックの設置および見直し、 支障物件の整理  
 障がい者用停車施設の横断勾配改善、  
 自転車走行環境の整備（六会駅東口通り線） 等

事業実施事例

整備前



整備前



整備後



整備後



※高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）、移動等円滑化の促進に関する基本方針において、道路については「原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、平成 32 年までに、移動等円滑化を実施する。」としています。

●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・ 評価指標 4-6 市内の歩行環境に関する満足度の向上

関連施策

戦略 2-3 歩行環境の整備（居住地域）

戦略 4-1 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 （～H31 年度）	中期 （～H36 年度）	中長期 （H37 年度～）
六会日大前駅周辺地区	藤沢市 交通管理者	道路特定事業計画書に基づく事業実施		
善行駅周辺地区	藤沢市 交通管理者	道路特定事業計画書策定 道路特定事業計画書に基づく事業実施		

# 歩行者・自転車 戦略 2-3 歩行環境の整備（居住地域）

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
------	------	------	------	------	------

対象地域 **藤沢市全域**

概要 だれもが歩きやすく、安全・安心・快適に移動できる空間づくりに向け、生活道路の安全性向上等に向けた取組みを推進します。

考え方 ●**取組の背景**

具体施策

- ・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必要です。
- ・生活道路への通過交通の抑制なども取り組んでいくことが必要です。
- ・交通事故防止のため、通学路点検や道路パトロール、市民要望等をもとに道路安全施設の整備を進めています。

●**実現に向けた取組方針**

- ・生活道路の安全性向上に向けた取組みを推進します。

●**展開する具体的施策**

<道路安全対策等>

- ・利用者、地域住民の視点による生活道路における危険箇所の点検やマップ等の作成。
- ・歩道や通学路などの安全性確保のため、市民要望等に基づく、防護柵の設置や注意喚起のための路面標示等の道路安全施設の整備

<交通規制による通過交通対策>

- ・地域住民や交通管理者と連携した「ゾーン 30」等の交通規制による生活道路への通過交通の流入抑制



通学路安全対策のイメージ



歩道等の安全対策のイメージ



「ゾーン 30」のイメージ

●**期待される効果**

（評価指標に関する効果）

- ・評価指標 4-6 市内の歩行環境に関する満足度の向上

関連施策 **戦略 2-2 歩行環境の整備（駅周辺地域）**

具体施策	実施主体	短期 （～H31 年度）	中期 （～H36 年度）	中長期 （H37 年度～）
道路安全対策	藤沢市	危険箇所の点検、道路改修や舗装整備等		
交通規制による通過交通対策	藤沢市 交通管理者	地域住民との合意形成 ⇒ 交通規制による通過交通の流入抑制		

## 歩行者・自転車 戦略 2-4 自転車利用環境の整備（はしる）

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢市全域				
概要	市民・来街者などのだれもが、安全・快適に自転車が「はしり」やすいまちを目指した取組みを行います。				
考え方 具体施策	<p><b>●取組の背景</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連続性のあるネットワークの形成、私事目的や通勤、通学目的で想定される施設への自転車走行空間の充実、鉄道駅周辺での自転車走行空間の充実、安全性の向上と自転車走行空間の充実といった自転車の走行環境の整備が必要です。</li> </ul> <p><b>●実現に向けた取組方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車・歩行者・自動車が安全・快適に走行できる環境の創出に向け、自転車利用実態や都市計画道路の整備状況などをふまえ、「ふじさわサイクルプラン」の中で、将来を見据えた自転車ネットワーク路線の設定を行いました。また、設定した自転車ネットワークの統一した基準として作成した「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づき、自転車走行空間の整備を進めます。</li> </ul> <p><b>●展開する具体的施策</b></p> <p>＜自転車走行空間の整備（先導的に取り組む路線）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路空間再配分路線…藤沢石川線（本町工区）、藤沢駅辻堂駅線</li> <li>・新規路線…石川下土棚線、（仮）遠藤葛原線（葛原工区）、（仮）湘南台寒川線</li> </ul> <p>＜自転車走行空間を検討していく路線＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高倉遠藤線、境川・引地川沿いの路線など</li> </ul> <p>＜鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅</li> </ul> <p>＜先導的に取り組む路線以外の路線への当面の対応＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・左側通行を促す路面標示などの設置</li> </ul> <p><b>●期待される効果</b></p> <p>（評価指標に関する効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進</li> <li>・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善</li> <li>・評価指標 3-3 自転車走行空間の整備延長の増加</li> <li>・評価指標 3-4 自転車走行環境に関する満足度の向上</li> </ul>				



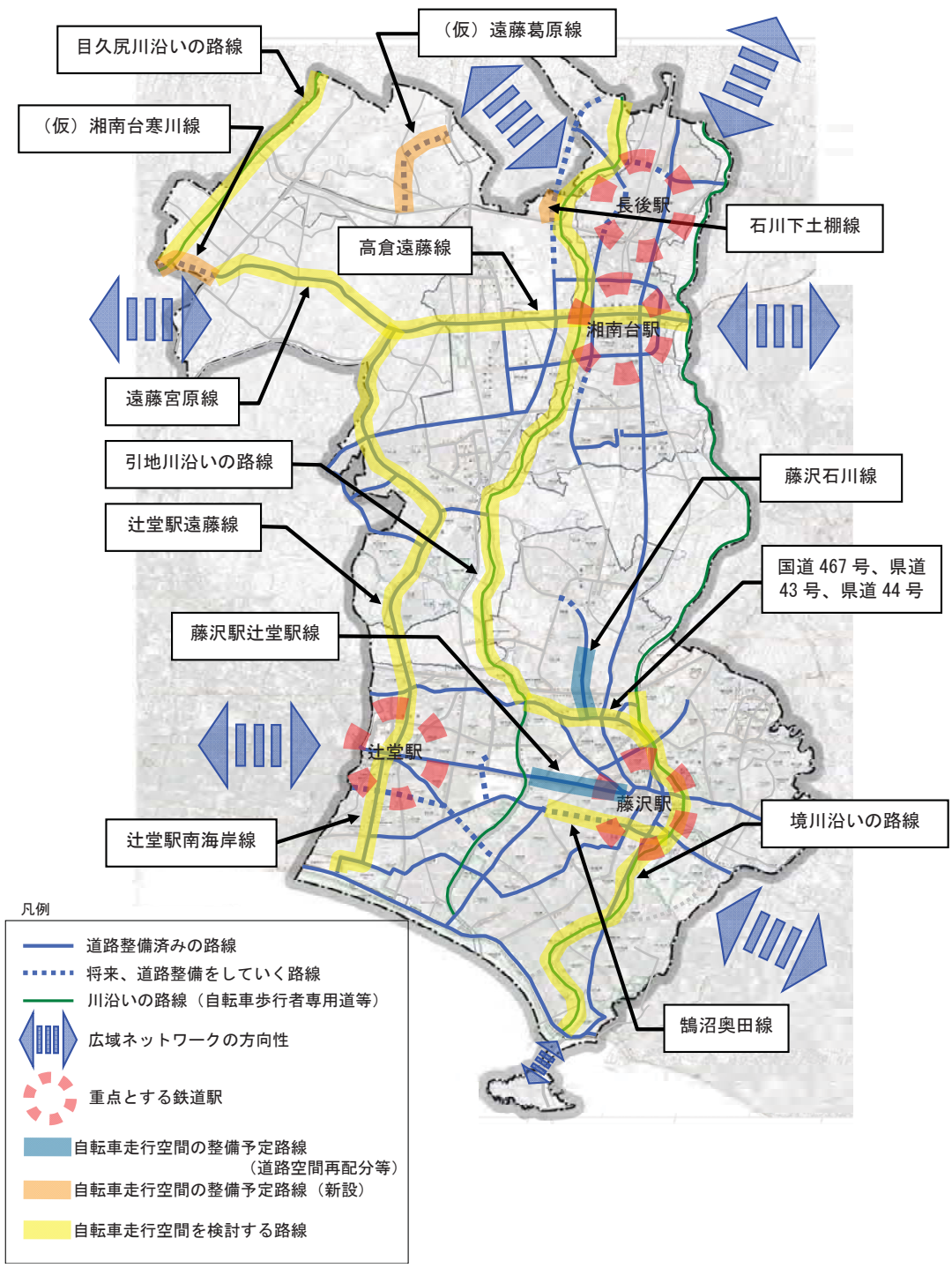


図 中短期で取り組む自転車走行空間の整備路線  
 【資料：ふじさわサイクルプラン】

**【参考】**

・ふじさわサイクルプラン（平成 26 年 3 月策定）

○策定主体： 藤沢市

○計画概要： 藤沢市の自転車の快適な利用環境づくりに向け、策定された計画であり、次の 4 点を目的としている。

- ・都市交通 ～都市交通の役割を担える安心・安全な環境づくり～
- ・市民生活 ～市民生活を支える身近な交通手段の環境づくり～
- ・健康増進 ～自転車利用による健康増進の促進～
- ・環境 ～環境にやさしい交通手段の環境づくり～

○施策の基本方針：

- ・方針 1 走行空間整備（安全・快適に走行できる自転車走行空間づくり）
- ・方針 2 駐輪環境整備（鉄道駅周辺を重点とした人にやさしい駐輪環境づくり）
- ・方針 3 利用促進（市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくり）
- ・方針 4 交通ルールの順守（市民と連携した交通安全の意識づくり）

関連施策

**戦略 3-2 都市計画道路などの整備**

**戦略 4-1 交通結節点の整備・充実**

具体施策	実施主体	短期 （～H31 年度）	中期 （～H36 年度）	中長期 （H37 年度～）
自転車走行空間の整備	藤沢市 交通管理者	関係機関協議・設計・実施	藤沢石川線（本町工区）、藤沢駅辻堂駅線 （仮）遠藤葛原線（葛原工区）など	
自転車走行空間の検討	藤沢市 交通管理者	関係機関協議・検討	高倉遠藤線、境川・引地川沿いの路線など	
鉄道駅周辺の自転車走行空間づくり	藤沢市 交通管理者	関係機関協議・検討	藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅、長後駅	

## 歩行者・自転車 戦略 2-5 自転車利用環境の整備（とめる）

交通戦略

形成計画

方針 1

方針 2

方針 3

方針 4

対象地域

藤沢市全域

概要

通勤・通学・買い物など様々な目的で利用され、市民生活を支える身近な交通手段である自転車が「とめ」やすいまちをめざし、取組みを進めます。

考え方

### ●取組の背景

具体施策

- ・ 鉄道駅周辺などの交通結節点や商業施設周辺における駐輪環境の改善が必要です。
- ・ 既存駐輪施設の利用環境の充実を図ることが必要です。

### ●実現に向けた取組方針

- ・ 放置自転車対策の一環として、放置自転車が多く見られ駐輪施設の収容台数が足りない鉄道駅周辺、商業施設周辺においては、新たな駐輪スペースの確保などの方策について検討します。また放置禁止区域を中心とした放置自転車の撤去を進めます。あわせて受益者負担の観点や既存駐輪施設の防犯性・利便性の向上を図るため無料駐輪施設の有料化を進めます。

### ●展開する具体的施策

#### <新たな駐輪スペースの確保>

- ・ 藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業と連携した駐輪施設整備の検討

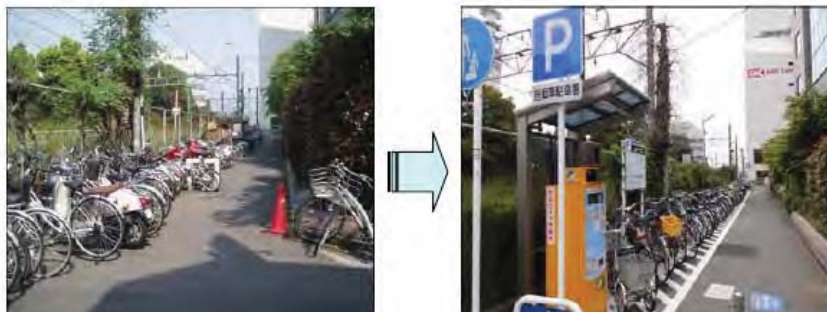


図 藤沢駅南口路上自転車駐輪場

【資料：ふじさわサイクルプラン】

#### <既存駐輪施設の利用環境の向上>

- ・ 藤沢駅北口及び長後駅西口周辺の有料施設の開設に合わせ、無料施設を廃止
- ・ 藤沢本町駅周辺駐輪施設の有料化の検討

#### <放置自転車の撤去>

- ・ 放置禁止区域を中心とした放置自転車の撤去の推進

### ●期待される効果

#### （評価指標に関する効果）

- ・ 評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・ 評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策		戦略 4-1 交通結節点の整備・充実 戦略 4-2 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		
具体施策	実施主体	短期 (～H31年度)	中期 (～H36年度)	中長期 (H37年度～)
新たな駐輪スペースの確保	藤沢市 交通管理者	関係機関協議・設計・実施	藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業との連携	
既存駐輪施設の利用環境の向上	藤沢市 交通管理者	関係機関協議 実施		
放置自転車の撤去	藤沢市 交通管理者	放置自転車の撤去の推進		

## 歩行者・自転車 戦略 2-6 自転車利用環境の整備（つかう）

交通戦略

形成計画

方針 1

方針 2

方針 3

方針 4

対象地域

藤沢市全域

概要

地域・企業などと連携しながら、環境にやさしく、健康的な交通手段である自転車が「つかい」やすいまちを目指します。

考え方

### ●取組の背景

具体施策

- ・地域や企業との連携による自転車利用の促進が必要です。
- ・自転車の利用環境に関する情報発信の充実が必要です。

### ●実現に向けた取組方針

- ・自転車利用を促進するためにソフト面の方策を中心に検討を進めます。あわせて、地域や企業と連携しながら市民や来街者が自転車利用しやすい環境づくりに取り組んでいきます。

### ●展開する具体的施策

#### <公共交通などとの連携>

- ・サイクルアンドバスライドの実施



図 サイクルアンドバスライド（宮原南バス停）

#### <レンタサイクルの実施検討>

- ・江の島を含めた湘南海岸沿岸でのレンタサイクルの検討

#### <モビリティ・マネジメントの推進>

- ・環境にやさしい自転車利用促進のためのモビリティ・マネジメントの実施

#### <情報発信の充実>

- ・自転車マップ作成に向けた検討 等

### ●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上
- ・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策	<b>戦略 1-3</b> 片瀬・江の島周辺における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保			
	<b>戦略 1-6</b> 公共交通等の利用促進			
具体施策	実施主体	短期 (～H31年度)	中期 (～H36年度)	中長期 (H37年度～)
公共交通などとの連携(サイクル&バス)	藤沢市 交通事業者	需要調査・関係機関と協議・用地確保・実施		
レンタサイクルの実施検討	藤沢市 交通事業者	導入検討・実施		
モビリティ・マネジメントの推進	藤沢市 各学校や教育委員会	推進・実施		
情報発信の充実	藤沢市	自転車マップの作成・情報発信		

# 歩行者・自転車 戦略 2-7 自転車利用環境の整備（まもる）

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
------	------	------	------	------	------

対象地域 藤沢市全域

概要 自転車の走行環境の整備と並行して、各ソフト施策を実施しながら、正しい自転車利用方法の周知と徹底を進めていきます。

考え方 ●取組の背景

- ・ ルール・マナーに関する教育の充実が必要です。
- ・ 自転車事故に関する認識の強化が必要です。
- ・ 駐輪時の施錠の徹底が求められます。

具体施策 ●実現に向けた取組方針

- ・ 自転車利用における交通ルールの遵守やマナーの向上について、市民の意識を高める取組みを推進します。また、防犯面からも意識付けを行います。

●展開する具体的施策

＜交通安全啓発活動の拡充＞

原則車道走行、左側通行など自転車利用ルール徹底の推進

自転車事故防止のための効果的な交通安全教育の推進



図 交通安全啓発活動のイメージ【資料：警察庁ホームページ】

●期待される効果

（評価指標に関する効果）

- ・ 評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・ 評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

関連施策 戦略 2-4 自転車利用環境の整備（はしる）  
 戦略 2-5 自転車利用環境の整備（とめる）  
 戦略 2-6 自転車利用環境の整備（つかう）

具体施策	実施主体	短期 （～H31 年度）	中期 （～H36 年度）	中長期 （H37 年度～）
交通安全啓発活動の拡充	藤沢市 交通管理者	利用ルールの徹底・交通安全教育の推進		

### 3) 道路関連施策

「道路」に関する戦略施策として、以下の事業に取り組むこととします。

## 道路 戦略 3-1 広域的な道路ネットワーク網の整備促進

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢市全域				
概要	人やモノの円滑な移動や都市間の交流・連携を支え、持続的な都市活力の創出に向け、首都圏や全国の他都市と連絡する自動車専用道路や主要幹線道路（国道・県道）等の広域的な道路ネットワークの形成に向け、国や県等に対し、整備を促進します。				
考え方	<p><b>●取組の背景</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>藤沢市周辺では、神奈川県の中でも重要な自動車専用道路の整備が進められています。</li> <li>神奈川県では、交通施策に関する部門別計画である「かながわ交通計画（2007（平成19）年10月改定）」の道路部門の実施計画として「かながわのみちづくり計画（計画期間2007（平成19）年度～2016（平成28）年度）」を策定しています。</li> <li>「かながわのみちづくり計画」において、市内を含む藤沢市周辺では、複数の箇所が整備推進箇所・事業化検討箇所に位置付けられています。 <ul style="list-style-type: none"> <li>※整備推進箇所：計画期間内に整備を推進し、供用または部分供用などを図る箇所</li> <li>※事業化検討箇所：地元や関係機関と調整しながら、事業化に向けた検討・調整などを行う箇所</li> </ul> </li> <li>国道467号を始めとし、藤沢駅周辺に集中する自動車交通の分散化等の改善が求められています。</li> <li>人やモノの円滑な移動環境の構築による持続的な都市活力の創出やインターチェンジまで30分圏（産業系市街地から15分）の拡大に向け広域的な道路ネットワークの形成が必要です。</li> </ul>				
具体施策	<p><b>●実現に向けた取組方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な幹線道路等の整備主体である国や県に対し、整備を促進していきます。</li> </ul> <p><b>●展開する具体的施策</b></p> <p><b>&lt;広域的な自動車専用道路の整備促進&gt;</b></p> <p>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）</p> <p><b>&lt;主要幹線道路（国道・県道など）の整備促進&gt;</b></p> <p>横浜藤沢線、県道43号（藤沢厚木）、(仮)湘南台寒川線</p> <p><b>●期待される効果</b></p> <p>（評価指標に関する効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>評価指標 2-1 藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 30 分圏の人口割合の増加</li> <li>評価指標 2-2 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の増加</li> <li>評価指標 2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上</li> <li>評価指標 2-4 インターチェンジまでの所要時間に関する満足度の向上</li> </ul>				



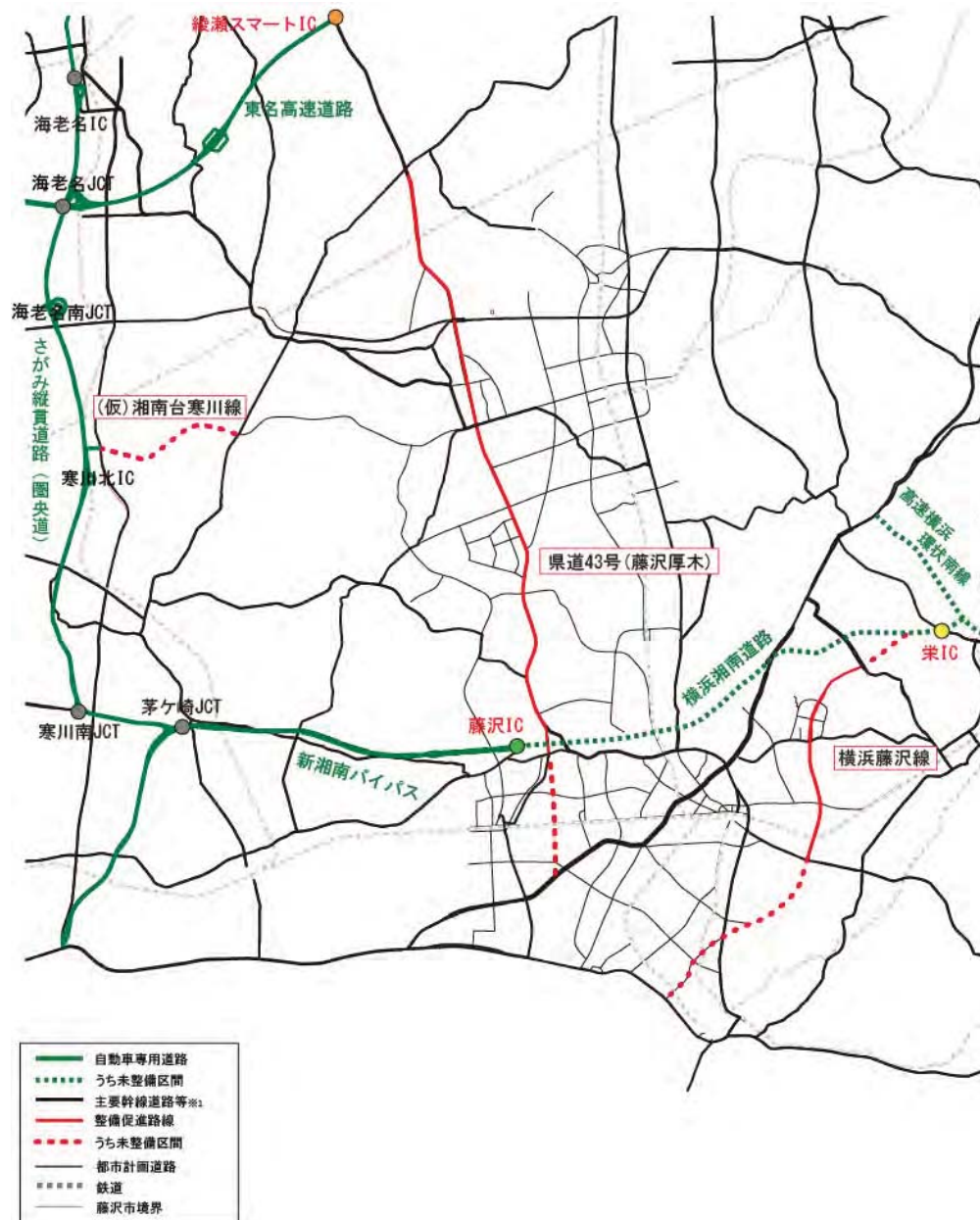


図 広域的な道路ネットワークの整備状況

関連施策 **戦略 2-1** 歩行環境の整備（災害時の対応）  
**戦略 3-2** 都市計画道路などの整備

具体施策	実施主体	短期 (～H31年度)	中期 (～H36年度)	中長期 (H37年度～)
広域的な自動車専用道路の整備促進	藤沢市 国 神奈川県 交通管理者	横浜湘南道路 高速横浜環状南線		
		東名高速道路 (仮)綾瀬スマートインターチェンジ		
主要幹線道路の整備促進	藤沢市 神奈川県 交通管理者	整備に向けた検討及び整備促進		

## 道路 戦略 3-2 都市計画道路などの整備

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢市全域				
概要	<p>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、持続的な都市活力を創造していくため、また、インターチェンジまで 30 分圏（産業市街地から 15 分圏）の拡大を図るとともに、市街地形成による都市骨格の形成や、延焼防止、災害時の避難路など防災機能などを有する公共空間として、都市計画道路などの整備を推進します。</p>				
	<p><b>●取組の背景</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・藤沢市の都市計画道路は、1957 年（昭和 32 年）藤沢総合都市計画で市街地の配置及びそれらを連絡する都市施設として、現在の都市計画道路網の原型を定めています。</li><li>・藤沢市では、都市計画道路網の原型を定めてから、都市を取り巻く社会経済状況が大きく変化していることから、2010 年（平成 22 年）12 月に長期未着手となっている都市計画道路について、必要性の検証を主体とする見直しを行いました。</li><li>・藤沢市内の都市計画道路の整備率は、約 75%（2014 年（平成 26 年）4 月時点）となっています。</li><li>・財政状況など様々な制約条件から、全ての未整備の都市計画道路を同時に整備することは難しい状況です。</li></ul> <p><b>●実現に向けた取組方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・未整備の都市計画道路などについて、効果等の検証により、概ねの着手時期を定める道路整備プログラムを作成し実施していきます。</li><li>・未整備の都市計画道路などの整備にあわせた、無電柱化の実施を関係者との協議・調整により、推進していきます。</li><li>・現在、用地交渉を含め、事業に着手している路線については、早期完成に向け整備を推進していきます。</li></ul> <p><b>●展開する具体的施策</b></p> <p><b>&lt;事業中路線の整備&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・石川下土棚線、藤沢石川線（本町工区）</li><li>・土地区画整理事業区域内の道路（高倉遠藤線・葛原通り線・菖蒲沢通り線・石川下土棚線・柄沢線）</li></ul> <p>※事業中路線とは道路工事实施中もしくは道路工事に向けた作業を進めている路線のことを言います。</p> <p><b>&lt;事業着手路線の推進&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・善行長後線（六会工区）、（仮）遠藤葛原線（葛原工区）、高倉下長後線</li></ul> <p>※事業着手路線とは地権者との協議や、関係機関との調整・実施に向けた検討等を進めている路線のことを言います。事業認可を得ている路線も含まれます。</p>				

## <無電柱化の実施路線>

- ・ 藤沢石川線(本町工区)

### ●期待される効果

- ・ 評価指標 2-1 藤沢 IC・寒川北 IC・綾瀬 IC・栄 IC まで 30 分圏の人口割合の増加
- ・ 評価指標 2-2 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の増加
- ・ 評価指標 2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 2-4 インターチェンジまでの所要時間に関する満足度の向上
- ・ 評価指標 3-3 自転車走行空間の整備延長の増加
- ・ 評価指標 4-4 都市計画道路の整備率の増加

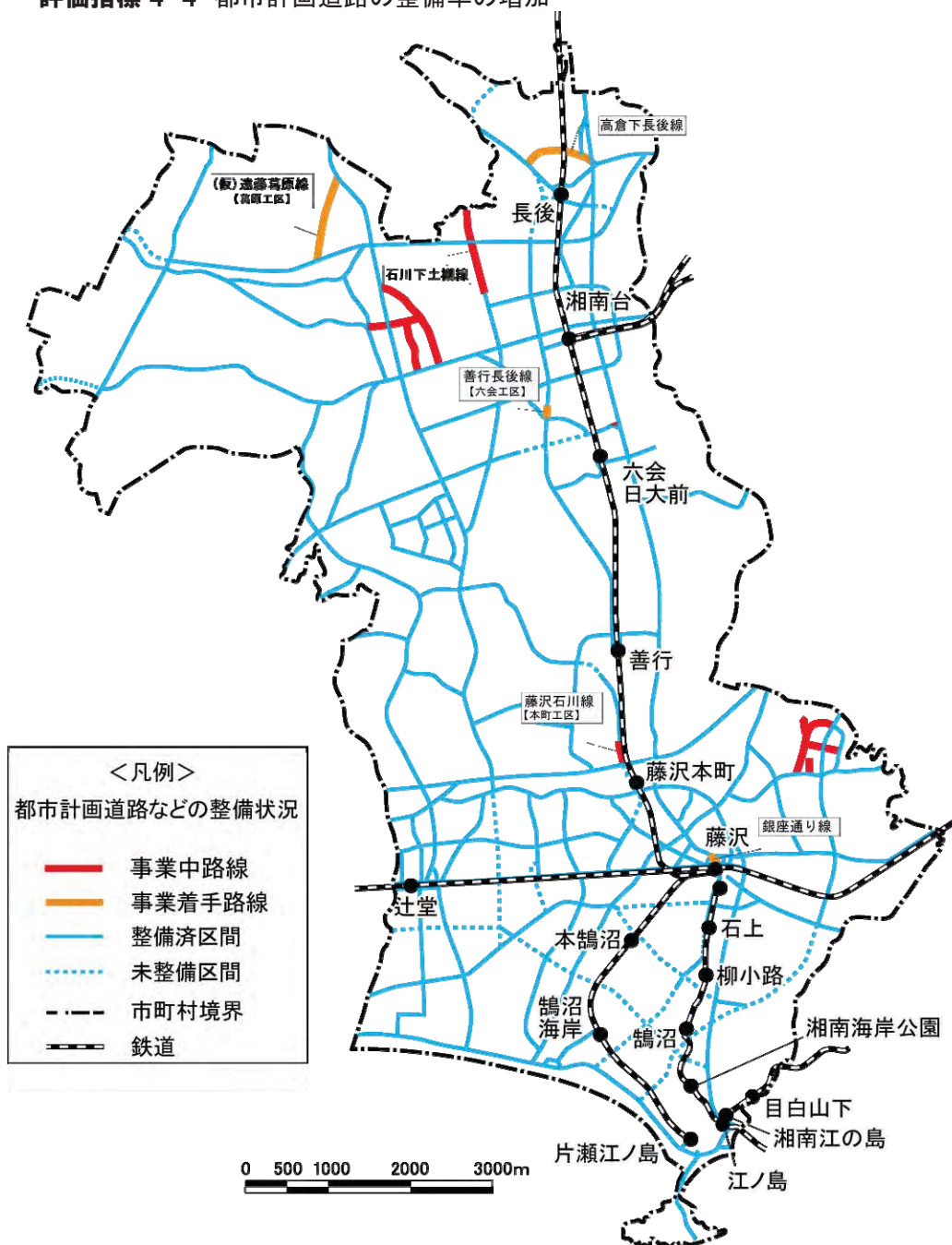




図 都市計画道路などの整備状況

関連施策	<b>戦略 2-1</b> 歩行環境の改善（災害時の対応） <b>戦略 2-4</b> 自転車利用環境の整備（はしる） <b>戦略 3-1</b> 広域的な道路ネットワーク網の整備促進 <b>戦略 4-2</b> 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 <b>戦略 4-3</b> （仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

具体施策	実施主体	短期 （～H31年度）	中期 （～H36年度）	中長期 （H37年度～）
事業中路線の整備	藤沢市 交通管理者		石川下土棚線 藤沢石川線（本町工区）	
		土地区画整理事業 区域内の道路	高倉遠藤線・葛原通り線・ 石川下土棚線・柄沢線	菖蒲沢通り線
事業着手路線の推進	藤沢市 神奈川県 交通管理者	整備計画・関係機関調整・実施 		

## 4) 交通結節点関連施策

### 交通結節点 戦略 4-1 交通結節点の整備・充実

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 長後駅周辺	(仮)村岡新駅周辺 六会日大前駅周辺	辻堂駅周辺 善行駅周辺	湘南台駅周辺 湘南大庭周辺	片瀬・江の島周辺 西北部
概要	<p>最寄り駅まで 15 分圏、藤沢駅周辺まで 30 分圏の拡大や鉄道間、路線バス等と鉄道との乗り継ぎ利便性の向上に向け、交通拠点（都市拠点）である藤沢駅や湘南台駅等において、災害時における対応を含めた交通結節点の整備・充実を進めます。また、今後、新たに設置する村岡新駅及びいずみ野線延伸に伴う A 駅、B 駅においても、乗り継ぎ利便性等の高い交通結節点整備を進めます。</p>				
考え方	<p>●取組の背景</p>				
具体施策	<p>＜藤沢駅＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅及び駅前広場の整備から 30 年以上が経過し、現在の駅乗降人数は、現在の駅舎（橋上化）が完成した 1980 年よりも約 1.4 倍へと増加しています。</li> <li>・南北自由通路では、鉄道の乗換え動線と駅の南北を行き来する人の流動が錯綜しており、南北駅前広場では、バス、タクシー、一般車の動線錯綜や歩行者動線との一部交錯、さらには溜まり空間の不足等があり、改善が必要です。</li> <li>・地下通路やデッキ等のバリアフリー化、市庁舎と駅との歩行者ネットワークの向上が必要です。</li> </ul> <p>＜湘南ライフタウン＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「湘南ライフタウン」バス停（バスターミナル）利用は、位置・形状から、けやき通り（辻堂駅遠藤線）を南下するバス路線に限られており、多方面への路線導入が不可能なため、改善が必要です。</li> </ul> <p>＜湘南台駅＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湘南台駅西口においては、日 800 本以上のバスの発着があり、朝夕の便数が多い時間帯の車両混雑により、バス交通の定時性・速達性が損なわれており、改善が必要です。</li> </ul> <p>＜いずみ野線延伸に伴う新駅、(仮称)村岡新駅＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いずみ野線延伸に伴い設置される（仮称）A 駅・B 駅及び（仮称）村岡新駅においては、周辺のまちづくりや路線バス・タクシーなどとの連携を見据えた整備が必要です。</li> </ul> <p>＜片瀬・江の島周辺＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小田急片瀬江ノ島駅前の駅前広場は片瀬江ノ島駅前通り線とともに都市計画決定されているにもかかわらず、道路の一部を除き都市基盤として未整備であり、駅前空間が有効に利用されていないため駅前広場整備が必要です。</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <p>＜藤沢駅＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎では、南北自由通路の拡幅や鉄道間の乗り換え利便性の向上に向けた取組みを進めます。</li> <li>・南北駅前広場では、デッキ部及び地上部における利便性向上に向けた取組みを進めます。</li> </ul>				

・新庁舎建設に合わせ駅から市庁舎までの動線等の整備を進めます。

### <湘南ライフタウン>

・湘南ライフタウン・バスターミナルにおいては、各方面へのバス路線が利用可能なバスターミナル（ハブ化）の整備を進めます。

### <湘南台駅>

・湘南台駅西口の混雑解消及びバス路線の定時性確保や利便性向上に向け、東口駅前広場の運用改善を進めます。

### <いずみ野線延伸に伴う新駅、(仮称)村岡新駅>

・いずみ野線延伸に伴い設置される(仮称)A駅・B駅及び(仮称)村岡新駅においては、新駅周辺のまちづくりと連携し、利用者が乗り継ぎしやすい交通結機能を有した交通基盤の実現に向けた取組みを進めます。

### <片瀬・江の島周辺>

・歩行空間確保による安全性の向上と、公共交通の利用促進と移動交通手段の利用利便性を向上させるためには整備の推進を図るため、基本構想策定などによる方向性の検討を進めます。

## ●展開する具体的施策

### <藤沢駅>

- ・北口駅前広場等リニューアル事業
- ・自由通路拡幅ならびにそれに伴う駅改良
- ・南口駅前広場の再整備・地下通路のリニューアル

### <湘南ライフタウン>

・湘南ライフタウン・バスターミナルの改修

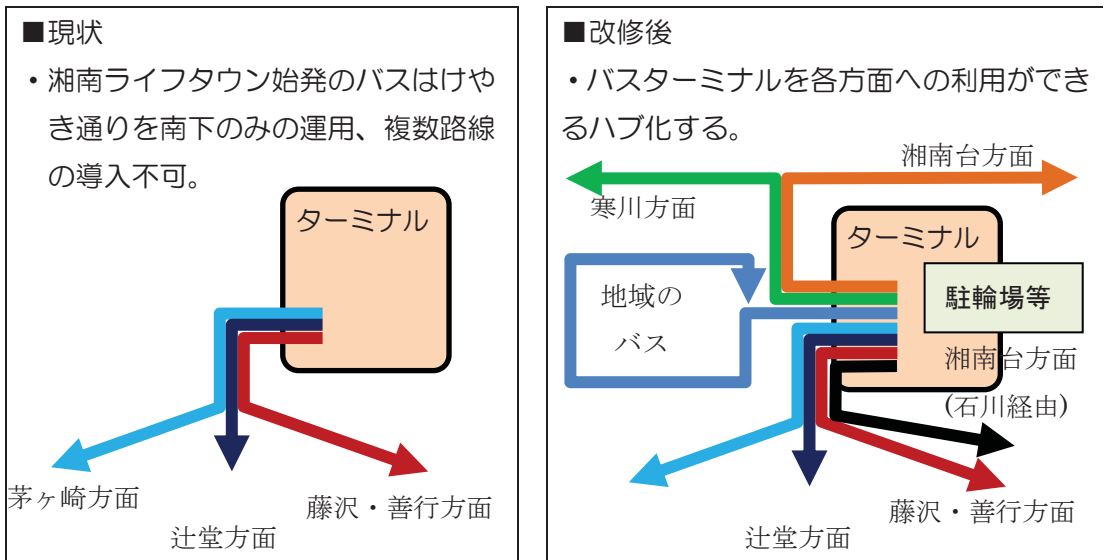


図 湘南ライフタウン・バスターミナルの運用イメージ

### <湘南台駅>

・湘南台駅東口駅へのバス路線の発着場移設等の運用改善

### <いずみ野線延伸に伴う新駅、(仮称)村岡新駅>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅設置及び駅前広場などの交通基盤の整備に向けた検討・推進</li> </ul> <p>&lt;片瀬・江の島&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・片瀬江ノ島駅の駅前広場などの再整備構想の検討</li> </ul> <p>●期待される効果</p> <p>(評価指標に関する効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標 1-1 最寄り駅まで 15 分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-2 藤沢駅まで 30 分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進</li> <li>・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善</li> </ul>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

関連施策	<p>戦略 1-1 いずみ野線の延伸による鉄道網の整備・充実</p> <p>戦略 1-2 (仮)新南北軸線への新たな交通システムの整備推進</p> <p>戦略 1-3 片瀬・江の島周辺における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保</p> <p>戦略 1-4 バス路線の確保・充実・再編</p> <p>戦略 2-2 歩行環境の整備 (駅周辺地域)</p> <p>戦略 2-4 自転車利用環境の整備 (はしる)</p> <p>戦略 2-5 自転車利用環境の整備 (とめる)</p> <p>戦略 4-2 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</p> <p>戦略 4-3 (仮)村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実</p>
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

具体施策	実施主体	短期 (~H31 年度)	中期 (~H36 年度)	中長期 (H37 年度~)
藤沢駅	藤沢市 交通管理者 事業者	駅及び駅前広場等の改良・再整備		
湘南ライフタウン	藤沢市 交通管理者 交通事業者	バスターミナルの機能強化		
湘南台駅	藤沢市 交通管理者 交通事業者	駅前広場の運用改善		
いずみ野線延伸に伴う新駅	藤沢市 神奈川県 交通事業者 慶應義塾大学	新駅設置及び駅前広場及び周辺まちづくりの推進		
(仮称)村岡新駅	藤沢市 神奈川県 鎌倉市 交通管理者 交通事業者	新駅及び駅前広場、自由通路、道路整備の推進		
片瀬江ノ島駅	藤沢市 地域住民 交通管理者 交通事業者	再整備構想検討 関係機関と協議・実施		

## 交通結節点 戦略 4-2 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

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 長後駅周辺	辻堂駅周辺	湘南台駅周辺	片瀬・江の島周辺	西北部
概要	市都心部であり市全体の活力をけん引する役割を担っている藤沢駅周辺地区において、成熟化・老朽化しつつある街の再活性化とともに、超高齢社会や成熟社会を見据え次の時代に対応した街への転換をめざし、「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）」に基づく取組みを推進します。				
考え方 具体施策	<p>●取組の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>藤沢駅周辺地区は、鉄道3線、バスなどが結節し、市内外から多くの人々が集散する場であるため、交通利用の利便性・快適性の向上に向け、少子高齢化など社会状況の変化を見据えた交通システムのあり方及び使い方への転換が必要です。</li> <li>藤沢駅周辺地区は、行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流機能等が集積する藤沢の都心部であるが、活力が停滞傾向にあり、地区全体の再生に向けては、機能更新・充実が必要です。</li> <li>駅施設やバスターミナルにおける歩行者の動線錯綜等の問題や駅周辺施設の老朽化・陳腐化、駅南北の連携強化、あるいは駅利用者等に対する生活支援機能の不足など、多種多様な問題があり、それらの改善・更新が必要です。</li> <li>通り・商店街を利用し楽しむ人の流れが弱まりつつあり、商店街等での魅力づくりとともに、藤沢駅から流れを作り出す仕掛けづくりが必要です</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>藤沢駅周辺地区の再活性化を図る上で重要、かつ地区全体への活力、にぎわい創出の波及効果や先導的に担うプロジェクトとして「駅周辺街区」における鉄道間や他交通モードへの乗り換え利便性向上や歩行動線錯綜解消に向けた再整備等に取り組みます。</li> <li>「駅周辺街区」とあわせて、地区全体の再生にむけ、駅から街へのながれを創出するための魅力形成にむけた、地域商業のにぎわい再生と交流活性化や駅北口のにぎわい活性化と産業振興に向け、大きく土地利用更新を進めて行きます。</li> <li>交通事業者や商業事業者等との連携のもと、情報提供や待機スペースの確保等、災害時における対応を考慮した再整備等を進めて行きます。</li> </ul> <p>●展開する具体的施策</p> <p>&lt;駅北口駅前広場等のリニューアル&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全性・利便性の向上やにぎわい創出をめざし、ペDESTリアンデッキの全面リニューアルやエスカレータの設置、銀座通り線における電線類地中化やエスカレータ設置、修景施設等の再整備、交通広場の利便性向上等の北口駅前広場リニューアル事業の実施。</li> <li>新庁舎整備と併せ、駅から新庁舎を結ぶ動線である国道467号を渡る歩道橋の架け替えと歩道拡幅の整備等。</li> </ul>				



- ・藤沢駅北口地区及びその周辺からの銀座通り方向への回遊性の向上に向け、藤沢北口南北線への着手を目指した調整等の実施。

### <自由通路拡幅ならびにそれに伴う駅改良>

- ・藤沢駅南北の連携強化に向け南北自由通路の拡幅とともに、それに伴い鉄道間の乗り換え利便性向上や生活支援機能の充実等をめざした駅改良の早期実現に向けた取組みの推進

### <南口駅前広場の再整備・地下通路のリニューアル>

- ・ユニバーサルデザインや江の島・湘南の玄関口づくりへの取組みとして、南口駅前広場では、デッキの新設や交通広場における公共交通と一般車等の錯綜解消をめざした再整備等に向けた、検討・調整等の実施。
- ・地下通路における明るさや使いやすさの向上をめざした、バリアフリー化やリニューアル等の取組みの推進

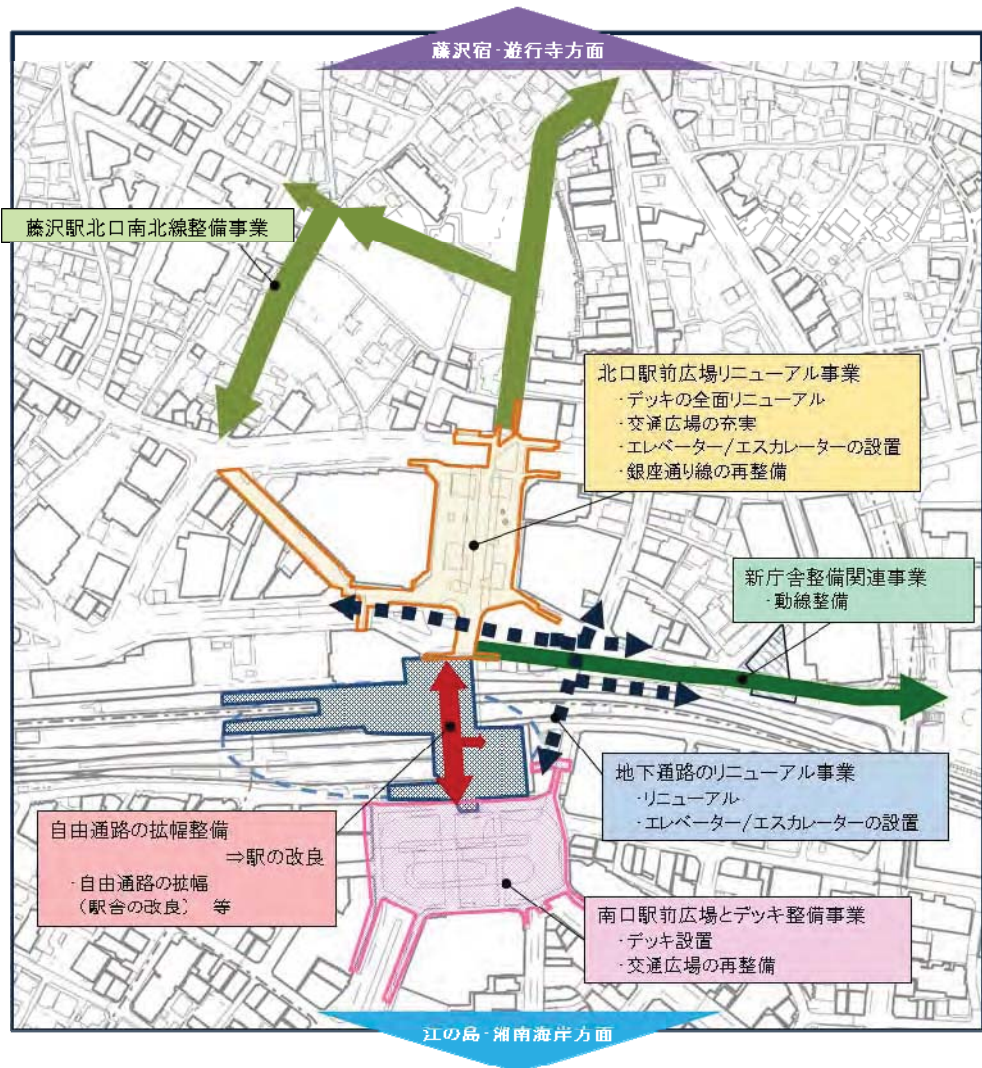


図 藤沢駅周辺地区における事業等の位置

### ●期待される効果

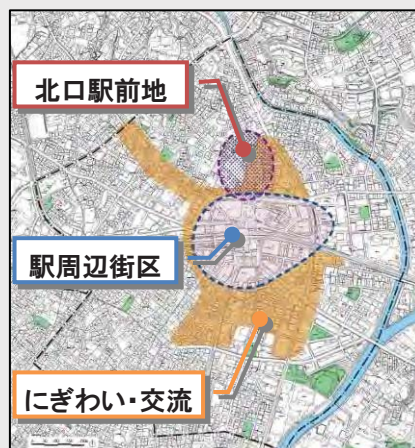
(評価指標に関する効果)

- ・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上
- ・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進
- ・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善

【参考】

・藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画（平成24年3月策定）

- 策定主体：藤沢市
- 計画概要：藤沢駅を中心とした藤沢駅周辺地区（約145ha）において、「湘南地域の広域拠点であり続け、湘南のくらし・海・風・太陽・文化に人が集い・にぎわい・人が楽しみ・人がエネルギーとなり、未来へと繋げる“次の時代の湘南・藤沢ライフを先導し、プロモーションする都心”」を地区のめざす姿とし、街の再活性化とともに、超高齢社会や成熟社会を見据え次の時代に対応した街への転換をめざし、重点的に取り組むプロジェクト等を位置付けている計画。



○施策の方向

計画では、地区全体への活力、賑わい創出の波及効果や先導的な役割を期待し、多様な関係者が各々主体的かつ連携して取り組むプロジェクトとして、都心部再生をけん引する「駅周辺街区」、新たなまちづくりにむけたモデル的役割を担う「北口駅前地区」、地区南北に広がる商店街・通りが主体となって活力再生をめざす「にぎわい・交流」の3プロジェクトを「重点プロジェクト」として位置付けている。

○再整備構想・基本計画に基づく事業計画案

（2013年（平成25年）10月28日公表）

再整備構想・基本計画をふまえ、地域や関係団体等との協議調整や情報発信を積極的に行い、市として、先導的に推進していく事業について、事業計画案として公表。この他に、藤沢駅の改良をはじめ、民間事業者や鉄道事業者等が主体となり実施する事業や連携して実施する事業等も想定としている

- 関連施策
- 戦略1-4 バス路線の確保・充実・再編
  - 戦略2-4 自転車利用環境の整備（はしる）
  - 戦略2-6 自転車利用環境の整備（つかう）
  - 戦略3-2 都市計画道路などの整備
  - 戦略4-1 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 （～H31年度）	中期 （～H36年度）	中長期 （H37年度～）
駅北口駅前広場等のリニューアル	藤沢市 交通管理者 事業者	[Progress bar from start to end of Short-term period]		
自由通路拡幅ならびにそれに伴う駅改良		[Progress bar from start to end of Medium-term period]		
南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル		[Progress bar from start to end of Medium-term period]		

## 交通結節点 戦略 4-3 (仮) 村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実

交通戦略	形成計画	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
対象地域	藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺 長後駅周辺	辻堂駅周辺 六会日大前駅周辺	湘南台駅周辺 善行駅周辺	片瀬・江の島周辺 湘南大庭周辺	西北部
概要	<p>藤沢駅における駅構内の混雑、駅周辺の交通渋滞等の交通に起因する環境負荷の改善及び藤沢市村岡地区等の交通利便性向上を図るため、JR東海道本線藤沢・大船駅間に(仮)村岡新駅設置に向けた取組みを推進します。</p> <p>また、新駅設置にあわせ、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープランにそれぞれ都市拠点として位置付けられている村岡・深沢地区を一体の拠点として、「極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現」を目指し、都市機能の役割分担等、連携・協力して、駅周辺のまちづくりを推進します。</p>				
考え方	<p>●取組の背景</p>				
具体施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅周辺の交通渋滞の影響により、バス交通の定時性が損なわれているなど、藤沢駅に集中する交通負荷の軽減が必要です。</li> <li>・村岡地区内には、鉄道駅がないことから、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアが多く、15分圏域の拡大が必要です。</li> <li>・新駅周辺には世界レベルの複数の優良企業の研究開発機能が集積しており、研究開発などの産業立地や地域の生活基盤の更なる充実に向け、こうした地域の持つポテンシャルを生かした新駅を中心とする新たなまちづくりが必要です。</li> <li>・新駅設置を含む広域的なまちづくりを効果的に進めるため、神奈川県、鎌倉市、藤沢市で組織する湘南地区整備連絡協議会において、新駅設置を含む広域的なまちづくりの早期実現に向けた検討を進めています。</li> </ul> <p>●実現に向けた取組方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅設置の早期実現にあわせ、新駅周辺のまちづくりと整合の取れた駅前広場や自由通路等の周辺施設及び新駅へのアクセス道路の整備に向けた取組みを推進します。</li> <li>・新駅周辺のまちづくりについては、本市の新たな玄関口にふさわしいまちづくりを適切に誘導するためのまちづくりガイドラインを策定し、新駅を中心とする新たなまちづくりを推進します。</li> <li>・新駅設置及び新駅周辺のまちづくりにあわせ、駅へのアクセス手段としてのバス路線の再編を推進し、鉄道を軸とした交通体系の骨格を形成することにより、コンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進します。</li> </ul> <p>●期待される効果</p> <p>(評価指標に関する効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標 1-1 最寄り駅まで15分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-2 藤沢駅まで30分圏の人口割合の増加</li> <li>・評価指標 1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上</li> <li>・評価指標 3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進</li> <li>・評価指標 3-2 自動車の利用割合の改善</li> </ul>				

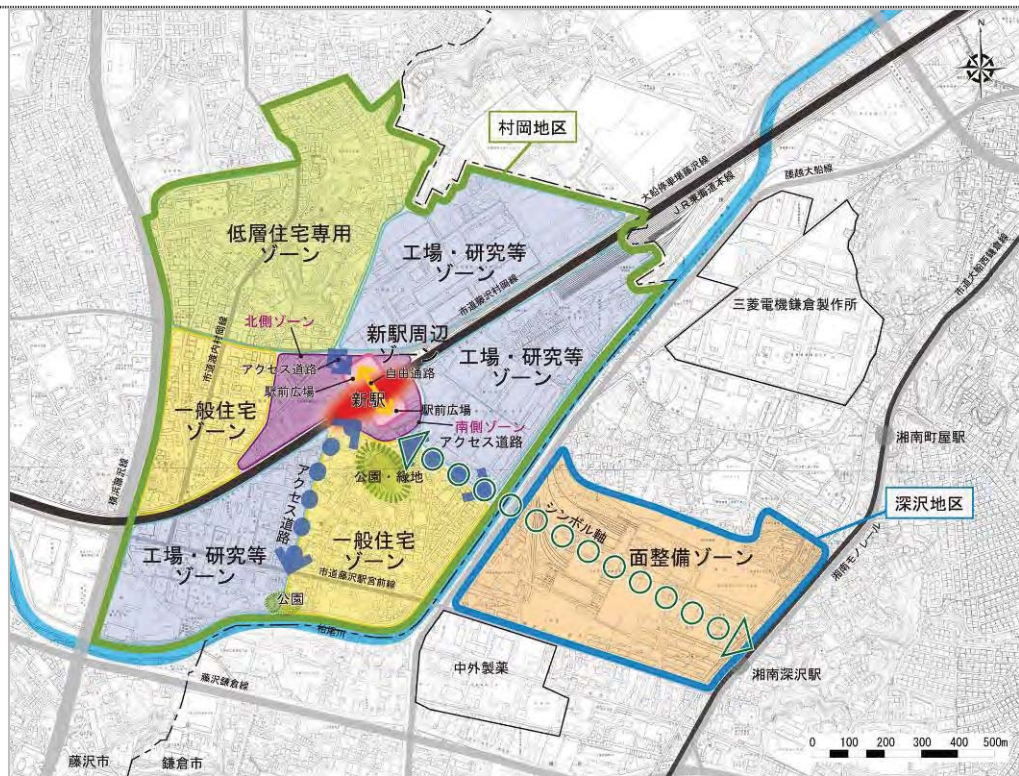


図 土地利用構想【資料：村岡地区まちづくり計画】

### 【参考】

#### ・村岡地区まちづくり計画（平成 22 年 3 月策定）

○策定主体：村岡地区まちづくり会議

○計画概要：

JR 東海道本線藤沢駅と大船駅の間に新駅の設置を前提として、その村岡新駅から徒歩圏のエリア（約 130ha）において、「活力と魅力に満ちた環境先進のまち～湘南リンクタウン～」をめざすべき将来像とし、隣接する深沢地区（鎌倉市）と連携したまちづくりを進めていくなど、まちづくりの方向性や土地利用構想等を取りまとめた計画。

○まちづくりの方向性および方針

#### ①村岡地区の新たな玄関口にふさわしいまちづくり

- ・ 駅とまちとをつなぐ交通利便性の強化
- ・ 大規模用地を有効活用した魅力ある利便性の高い施設等の導入
- ・ 駅前の顔にふさわしい駅前景観の形成

#### ②地域資源を活かしたまちづくり

- ・ 地域資源を活かした安らぎ・潤いのある住環境の形成
- ・ 工場・研究等の高度な知的資源の活用

#### ③健康でいきいきと住み続けられるまちづくり

- ・ 安全・安心な環境の形成
- ・ 健康維持
- ・ 人々がふれあう交流の場の創出

#### ④自動車に依存しないまちづくり

- ・ 鉄道利用型ライフスタイルの実現
- ・ 公共交通サービスの強化
- ・ 自転車・歩行者ネットワークの形成

関連施策

**戦略 1-4** バス路線の確保・充実・再編

**戦略 3-2** 都市計画道路などの整備

**戦略 4-1** 交通結節点の整備・充実

具体施策	実施主体	短期 (～H31 年度)	中期 (～H36 年度)	中長期 (H37 年度～)
新駅及び周辺施設、周辺道路の整備	神奈川県 鎌倉市 藤沢市 交通事業者 民間事業者	新駅及び駅前広場、自由通路、道路の整備		
新駅周辺のまちづくり	藤沢市(予定)	村岡地区土地区画整理事業		
鉄道に連絡するバス路線の再編	藤沢市 交通事業者	バス路線の再編		



## 第5章 交通アクションプランの進行管理

---

## 第5章 交通アクションプランの進行管理

### 5-1 評価指標の設定

第4章アクションプランで示した戦略施策の実施による効果を評価する指標及びその目標値を次のように設定します。

#### 評価指標 1

評価指標	現状	目標
1-1 最寄り駅まで15分圏の人口割合の増加 (自転車を検討した場合)	72% (82%)	75% (85%)
1-2 藤沢駅まで30分圏の人口割合の増加	84%	87%
1-3 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)の導入エリア数の増加	—	6エリア
1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上	約45%	60%
1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上	約44%	60%

#### 評価指標 2

評価指標	現状	目標
2-1 藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで30分圏の人口割合の増加	33%	100%
2-2 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の増加	2% (0.1km <sup>2</sup> /7.5km <sup>2</sup> )	80% (6.0km <sup>2</sup> /7.5km <sup>2</sup> )
2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上	約21%	60%
2-4 インターチェンジまでの所要時間に関する満足度の向上	約14%	60%

#### 評価指標 3

評価指標	現状	目標
3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進	約43%	現状を維持※
3-2 自動車の利用割合の改善	約30%	現状を維持※
3-3 自転車走行空間の整備延長の増加	約0.5km	5km
3-4 自転車走行環境に関する満足度の向上	約14%	60%

※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 4

評価指標	現状	目標
4-1 鉄道駅のバリアフリー施設の整備率の増加 (移動など円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	95% (20/21 駅)	100% (21/21 駅)
4-2 ノンステップバスの導入率の増加	20%	70%
4-3 緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの 耐震補強整備率の増加	58% (22/38 橋)	100% (38/38 橋)
4-4 都市計画道路の整備率の増加	75% (122km/162km)	83% (136km/162km)
4-5 UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの 導入台数の増加	1% (6台/520台)	6% (32台/520台)
4-6 市内の歩行環境に関する満足度の向上	約 25%	60%
4-7 避難経路の道路環境に関する満足度の向上 (「質問事項「災害に対して、市民が不安なく 暮らせるまちであること。」の充足度の結果を 現状としています。)	約 44%	60%

## 5-2 PDCAサイクルによる施策の推進

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、戦略施策を実施し、各戦略施策の実施効果を確認し、達成度の検証や問題点があれば見直しを行う、PDCAサイクルを用いて進めていきます。

PDCAサイクルは、計画期間全体(10年)を通じて実施するもの、5年程度の間時点などにおいて実施するもの、さらに短い期間(戦略施策ごとなど)に実施します。

このように様々な段階において、実施効果の確認、見直し等を行いながら施策を進めることが、将来の交通像の実現に向けて、重要となります。

また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、交通マスタープラン等の改定をふまえながら、本交通アクションプランの見直しを行います。

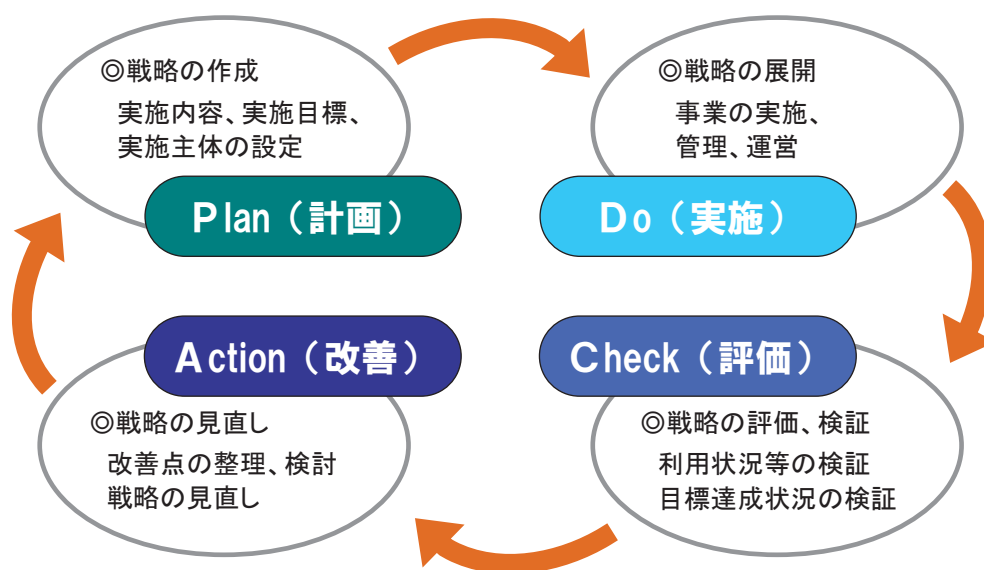


図 PDCAサイクル



## 用語解説

---

## 用語の解説

### 【あ行】

#### ●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】

#### ●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。

#### ●緊急輸送道路

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

#### ●公共車両優先システム（PTPS）

優先信号制御（青延長、赤短縮）や優先レーンの設定により公共車両を優先的に運行させると共に、バス利用者などの利便性の向上を図るシステムのこと

### 【さ行】

#### ●サイクルアンドバスライド

自宅等からバス停まで自転車に来て、バス停付近の駐輪場に自転車を置き、そこからバスに乗り継ぐこと。

#### ●集約型都市構造

市街地の無秩序な拡大に対し、持続可能な都市を形成するための空間像。

#### ●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、トリップを代表する交通手段であり、主に利用する交通手段のことをいう。

#### ●地域提案型バス

地域住民、バス事業者、行政が連携して導入を進めるバスのこと。具体的には、地域住民を主体とする検討組織から提案等を受け、市が、地域住民、バス事業者と連携し、路線導入に向けた課題等を整理するとともに、走行環境整備等を行い、導入される路線バス（運営主体は、バス事業者）。

#### ●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。

## ●東京都市圏パーソントリップ調査

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）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】

## ●乗合タクシー（ワゴン）

バスが走るほど需要がない地域などにおいて、特別な許可により運行が認められた乗車定員10人以下の自動車を使用した乗合自動車のこと。ルートやダイヤが決まっており、運賃も乗車人数による頭割りではなく定額制。

## ●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た、高齢者や児童の乗り降りにも配慮したバス。

【は行】

## ●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。

## ●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・障がい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）への適合を求めるもの。また、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。

### ●ボトルネック

トンネルや橋梁、踏切、交差点など、交通渋滞等を引き起こす箇所のこと。

#### 【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。

#### 【ら行】

### ●連節バス

中量輸送のために車体が2連以上につながっているバスのこと。各車体間が幌で繋がれている完全固定編成になっており、自由に行き来ができる。

藤沢市では、平成17年から、湘南台駅～慶應大学湘南藤沢キャンパス間において運行している。

### ●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。

#### 【や行】

### ●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。

#### 【英字】

### ●BRT（バス ラピッド トランジット）

「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入などによる走行環境の改善や連節バスなど車両の高度化により、バスの定時性、速達性、中量輸送等を確保し、利便性・快適性を高めたバスシステムのこと。

### ●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のこと。誰もが普通に使え、運賃料金は一般のタクシーと同一。

# 藤沢市交通アクションプラン(案)

平成 27 年 3 月

藤沢市 計画建築部 都市計画課