

藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題

(1) 社会潮流

<少子高齢化社会の到来>

- ・藤沢市の人口は 2020 年以降、減少傾向となり、2035 年には高齢者の割合が 31%となる見通し。

<地球温暖化等の環境問題>

- ・東京都市圏では、全域的に自動車分担率が増加する見込みとなっており、自動車に起因する CO₂ 排出量は今後も増加する見通し。

<安全・安心に対する意識の高まり>

- ・災害時に緊急輸送路となる幹線道路等、多重性を含む整備が必要。
- ・高齢者や自転車に関する交通事故が多く、安全性の確保が必要。

<ライフスタイル・価値観の多様化>

- ・健康志向、子育てしながら働く女性など、多様化するライフスタイルへの対応が必要。

(2) 藤沢市の交通実態

<過度に自動車に依存した生活>

- ・藤沢市の自動車利用割合は約 3 割となっており、特に市西北部では自動車への依存度が高い傾向がある。
- ・国道 1 号や丸子中山茅ヶ崎線、藤沢橋交差点、辻堂駅周辺、湘南台駅付近など、交通渋滞が著しい道路への対策が求められる。

<多様なニーズ>

- ・高齢者の活動や 30~40 代の女性の活動の増加に対応した交通手段を確保する視点が重要。
- ・周辺市への移動としては、東京区部や横浜市への移動が多く、特に鉄道・地下鉄での移動が多い。
- ・自動車利用が多い反面、都市計画道路の未整備路線（計画区間）が多いため、段階的整備が必要。（2012 年 整備率：72%）
- ・辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅では、自転車でのアクセスが多い。

<公共交通への期待>

- ・高齢者の自動車利用割合が相対的に高いことから、公共交通網が充実していない地域の高齢者を支える公共交通の確保が必要。
- ・高齢者の外出機会の増加は、健康増進等に効果があるため、公共交通の条件等で外出率が低くなる傾向の高齢者に対する対策が必要。

(3) 地域の分類と特徴

<都市拠点の駅周辺地域：藤沢・辻堂・湘南台など>

- ・都市マスタープランで設定しているラダー型の交通軸の結節部は、多様化する市民生活や産業活動を支えるため、交通基盤を強化し、地域の活性化、賑わいの創出等を重要視すべき地域である。

<鉄道沿線地域：東海道・小田急・江ノ電の沿線>

- ・市内の都市拠点や横浜・東京など広域拠点への移動に利用される鉄道駅の周辺は、公共交通の利便性向上が重要な地域である。

<住宅市街地：湘南ライフタウンなどの平地・丘陵地>

- ・鉄道駅から多少離れているものの人口が多いエリアは、開発時の人口構成や利用できる交通手段などが変化しているため、バスを中心とした交通網の再編等について検討すべき地域である。

<田園共生地域：調整区域などの主に人口密度が低い地域>

- ・人口密度が低く、公共交通の採算性を確保しにくい地域は、人口構成や移動目的など、地域のニーズに合わせた交通サービスの提供について検討すべき地域である。

(4) 市民の意識

<鉄道のサービス水準>

- ・自宅から駅まで 15 分以内でアクセスできる市民の 8 割以上は、交通サービスに満足する傾向にある。

<バスのサービス水準>

- ・自宅からバス停まで 10 分以内でアクセスできる市民の 8 割以上は、交通サービスに満足する傾向にある。
- ・運行間隔が 20 分以上（1 時間に 3 本未満）になると、交通サービスに不満を感じる人が満足する人を上回る。

<自転車の走行環境>

- ・約 7 割の自転車利用者が自転車の走行環境に不満を持っている。
- ・また、駅周辺の駐輪施設整備の改善を求める声も多い。

<歩道・歩行空間>

- ・約 36%の歩行者が歩道および歩行空間に不満を持っている。

<自動車の利用に関する意識>

- ・鉄道やバスの利便性が向上すれば、自動車利用を控え、他の交通手段を利用するという意見が多い。ただし、実際のサービスレベルと市民感覚にはズレがあると考えられるため、このギャップの解消も求められる。

想定される交通課題

<多様な人のモビリティ確保と効率性の考慮>

- ・自動車の運転が将来的に困難となる高齢者の増加や活動量の多い子育て中の女性など、多様な人の円滑な移動を支援することは、生活の質だけでなく、都市の活力向上のために重要な視点である。
- ・生産年齢人口の減少等、社会情勢が変化する中で、地域の状況に応じた必要な交通サービスを選択し、移動を支える対策が必要である。

<公共交通による移動性向上と広域拠点へのアクセス性向上>

- ・既存の公共交通ネットワークを積極的に活用するとともに、新線整備等による鉄道の輸送力強化や既存ネットワークの機能を有効活用するための工夫により、移動の負担を軽減することが重要である。
- ・活力ある市として発展するため、東京や横浜など、周辺の広域拠点へのアクセス性を向上させる視点が重要である。

<地球環境負荷の軽減と道路交通の円滑化>

- ・不要不急の自動車利用を抑制し、過度な自動車への依存を改善する施策等を展開することで、道路交通を円滑化し、地球環境負荷を軽減することが重要である。
- ・過度な自動車使用の抑制と併せ、経済活動が支えられた持続可能な活力の維持のためには、人や物の移動が円滑に行われる道路整備によるネットワーク形成や混雑緩和を推進していくことが重要である。

<移動の安全性の確保と災害に強いネットワークの形成>

- ・様々な活動において、安全性が確保されることは極めて重要であるため、情報通信技術（ICT）などを活用しながら、道路交通の安全性を高めていく必要がある。
- ・首都直下型地震などの大規模な地震等の災害に備えた減災、災害復旧に有効な多重性のある骨格幹線道路等のネットワーク化を図ることが重要である。