

2) バスサービス

①バス停に行くときの自宅からそのバス停までの所要時間

(問：バス停までの交通手段で、自宅からバス停まで、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。)

- 約8割のバス利用者は満足しています。
- 自宅からバス停まで10分以内であれば満足度が高く、今後のバス停配置を検討する上で、めざすべき水準と言えます。

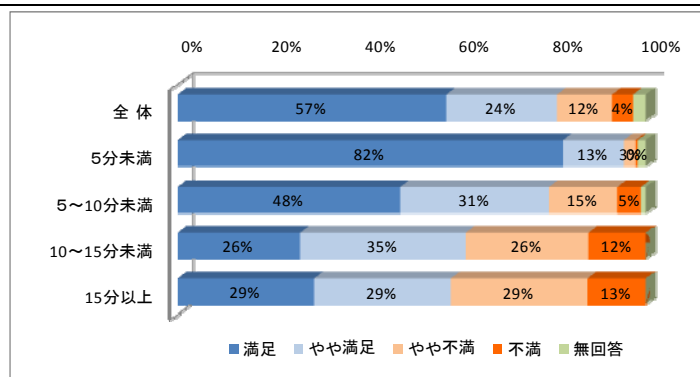


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

②目的地に行くとき、そのバス停の時間間隔

(問：バスで目的地に行くとき、そのバス停には、およそ何時間、何分おきにバスが来ますか。その時間間隔に満足していますか。)

- 約5割のバス利用者は満足しています。
- バスの運行間隔が20分以内（1時間に3本）であれば満足している人が多い結果となっているが、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い水準となっていることから、今後交通政策を検討する上で改善すべき水準と言えます。

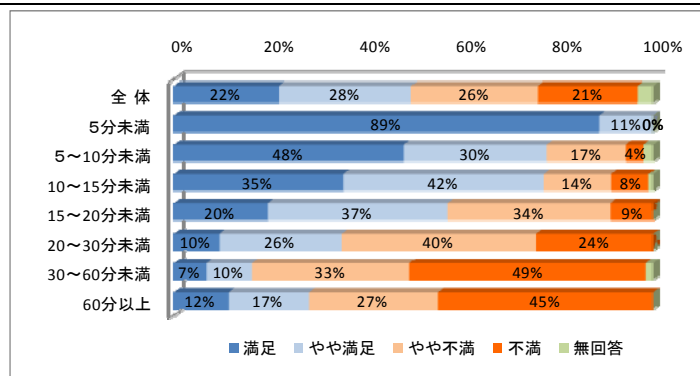


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

③バス停を出発してから目的地に到着するまでの所要時間

(問：バス停を出発してから目的地に到着するまで、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。)

- 約7割のバス利用者は満足しています。
- バス停から目的地に到着するまでの所要時間が15分以内であればほとんどの人は満足しており、バスの速達性向上を検討する際のめざすべき水準と言えます。

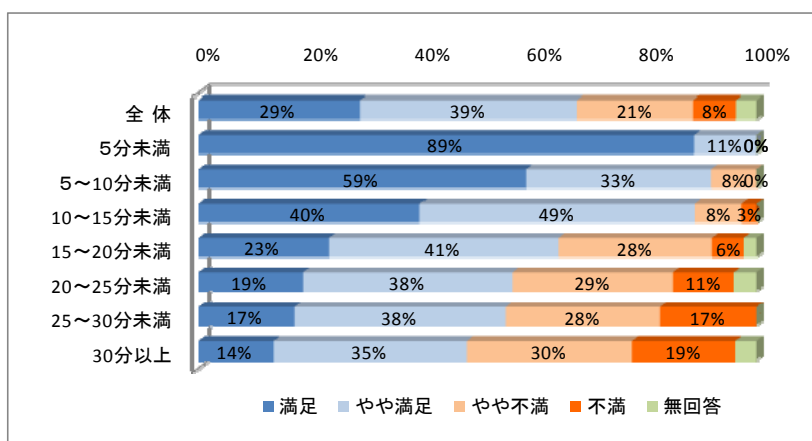


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

④バス停を出発してから目的地に到着するまでの費用

(問：バス停を出発してから目的地に到着するまで、運賃はいくらかかりますか。その費用に満足していますか。)

- 約5割のバス利用者は満足しています。
- 料金に関する明確な満足度傾向は確認できませんが、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い水準となっていることから、今後交通政策を検討する上で改善すべき水準と言えます。

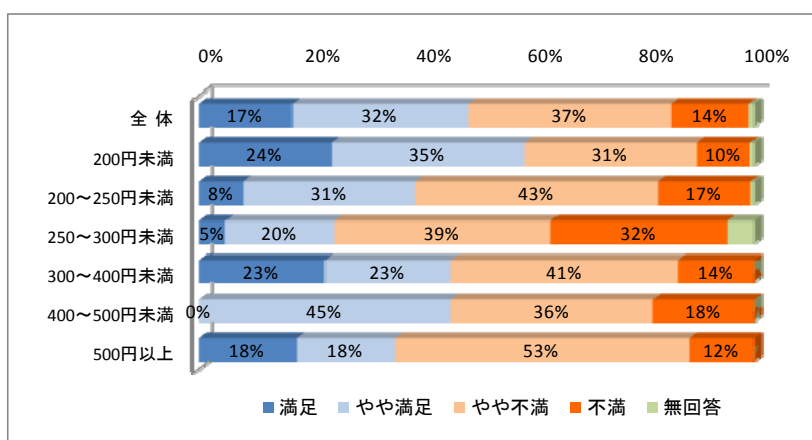


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

3) 道路サービス

①自宅を出発してから目的地に到着するまでの所要時間（自動車利用）

(問：自宅を出発してから、目的地に到着するまで、およそ何時間、何分かかりますか。その所要時間に満足していますか。)

- 約8割の自動車利用者は満足しています。
- 自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分以内であればほとんどの人は満足しており、目的地までの到達時間を検討する上でめざすべき水準と言えます。

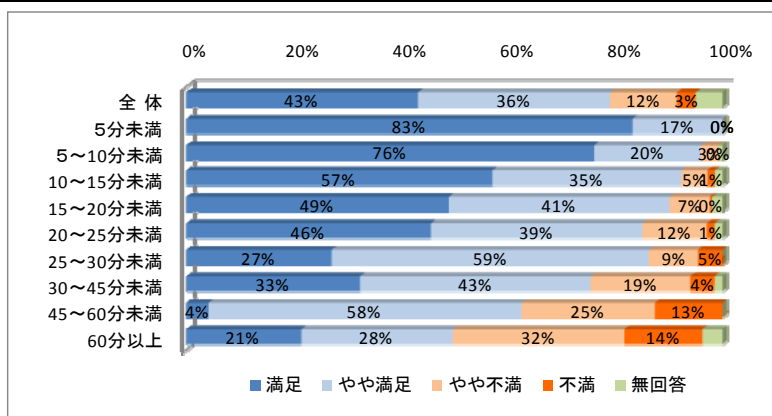


図 満足度傾向（週1回以上自動車利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

②インターチェンジまでの自宅からの所要時間（自動車利用）

(問：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、自宅からおおよそ何時間、何分かかりますか。その所要時間に満足していますか。)

- 約6割の自動車利用者は不満です。
- 自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分以内であればほとんどの人は満足しており、インターチェンジまでのアクセス性を検討する際のめざすべき水準と言えます。

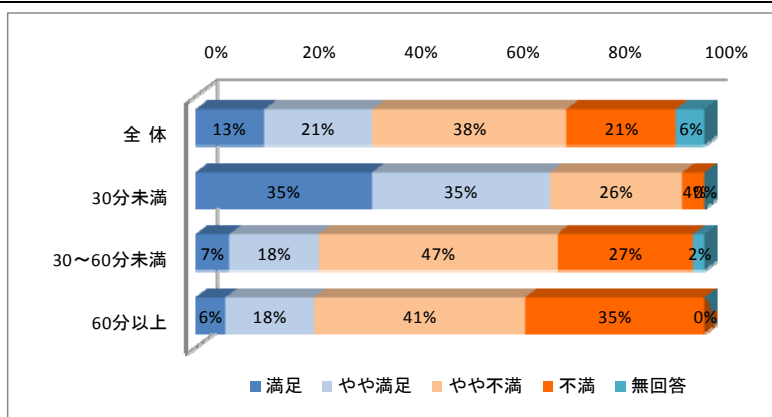


図 満足度傾向（週1回以上自動車利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

4) 自転車・歩行者サービス

①自転車で目的地まで移動するときの自転車道路や走行する環境

(問：自転車で目的地まで移動するときの自転車道路や走行する環境に満足していますか。)

- 約7割の自転車利用者は自転車道路や走行環境に不満と感じています。
- 走行時間が長い利用者ほど、不満が高まる傾向があります。

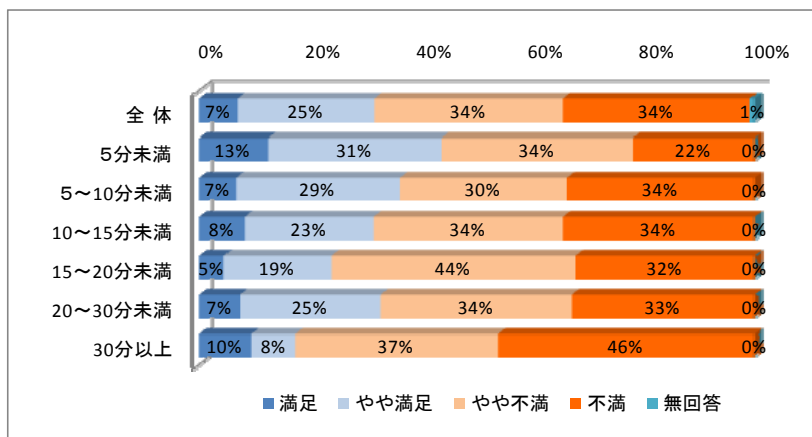


図 満足度傾向（全自転車利用者）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

②自転車利用増加のための条件

(問：自転車をもっと利用するためには、何が条件として必要ですか。)

- 「自転車道整備（車道との分離または歩道との分離）」「駅周辺の駐輪場整備」が上位となっています。

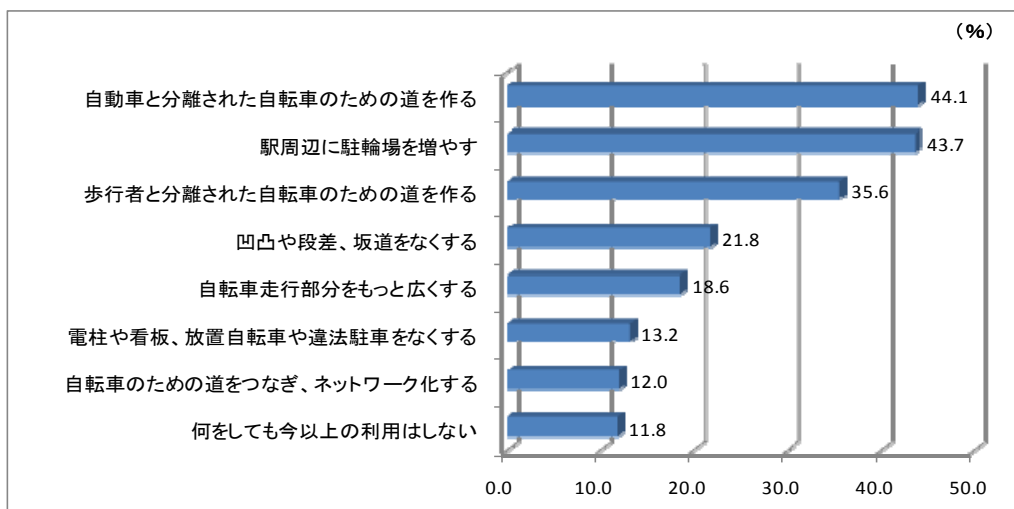


図 自転車利用増加のための条件（藤沢市全体）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

③歩いて目的地まで移動するときの歩道や歩行空間

(問：歩いて目的地まで移動するときの歩道や歩行空間に満足していますか。)

- 約6割の歩行者は歩道や歩行空間に満足と感じています。
- 歩行時間が長い人ほど、不満が高まる傾向があります。

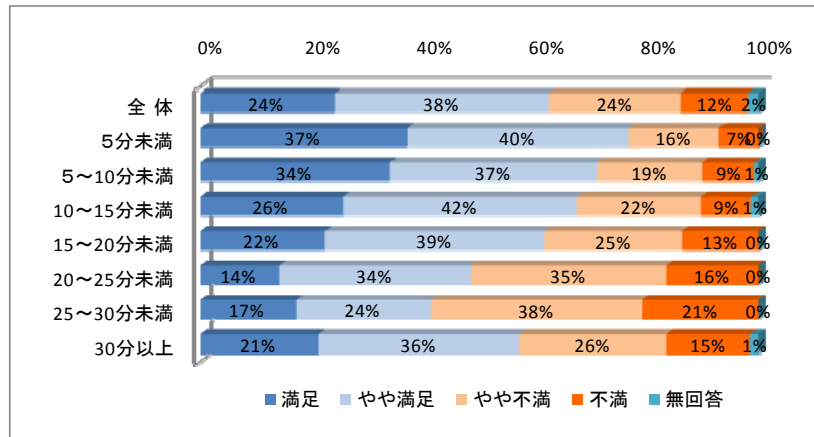


図 満足度傾向

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

5) 自動車利用抑制のための条件

(問：今の自動車利用を減らしたり、やめたりすることができますか。自動車の利用を減らしたり、やめたりするには、何が条件として必要ですか。)

- 「何があっても減らしたりやめたりできない」は約3割です。
- 自動車利用規制やバスの利便性向上が、自動車利用抑制条件として挙げられています。

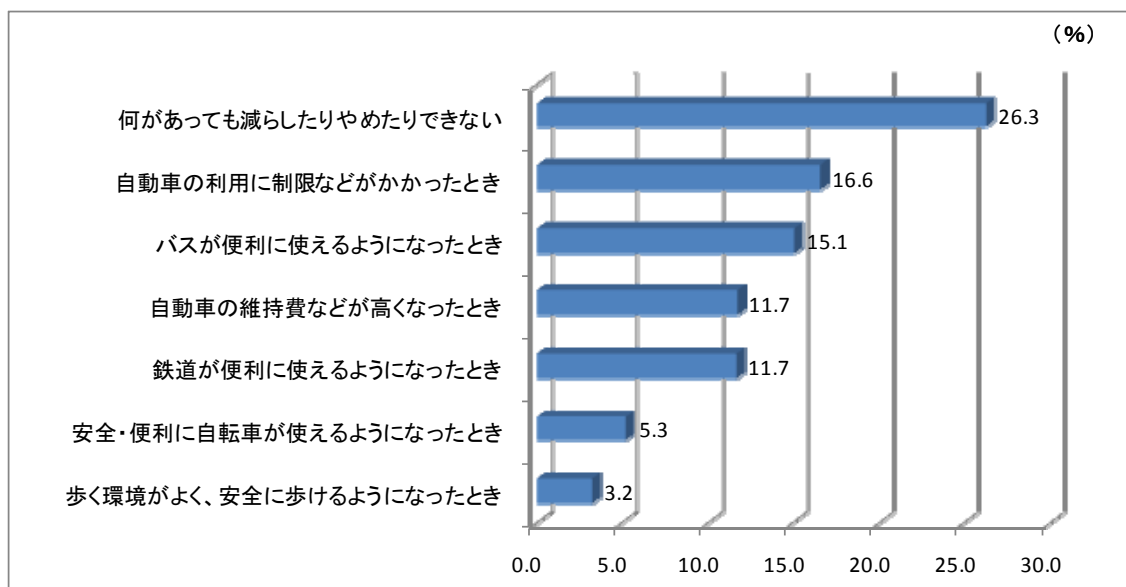


図 自動車利用抑制条件（藤沢市全体）

資料：交通に関する市民意識調査(H23)

2-1-4 藤沢市を取り巻く状況のまとめ

ここまでで整理した内容から、藤沢市を取り巻く状況及び問題点は、以下のように整理できます。

(1) 社会情勢

1) 人口

- ①藤沢市の人口は2010年（平成22年）時点で40.6万人となっています。2020年（平成32年）には41.7万人とピークを迎え、以降、その後、減少傾向に転じる見込みです。
- ②高齢化率を見ると、2010年（平成22年）では19.8%となっており、2035年（平成47年）には31.2%になる見込みです。
- ③御所見・遠藤、長後西部、六会～善行間、辻堂団地周辺、片瀬山など高齢化率が高い地域が存在します。

2) 地形と主要施設

- ①湘南大庭、善行、藤沢駅北東部及び南東部、片瀬山などは急な坂が多く、特に高齢者の移動の制約となっています。
- ②藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅の都市拠点周辺に大規模商業施設が集積しています。
- ③村岡、明治、湘南大庭、御所見・遠藤などにおいても大規模商業施設や病院などの集客施設が立地しています。

<人口および地形と主要施設の視点から>

○多様なニーズに対応したモビリティの確保と地域特性に応じた交通サービスの提供が求められます。

○公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性の向上が求められます。

3) 地球環境

- ①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です。
- ②藤沢市では、「藤沢市地球温暖化対策実行計画」にて、温室効果ガスの削減を目標として掲げていますが、運輸部門の温室効果ガスの排出量は、1990年（平成2年）から横ばいが続いています。

<地球環境の視点から>

○地球環境負荷への影響の軽減が求められます。

4) 安全・安心

- ①神奈川県の被害想定調査によると、市内の緊急輸送路は、橋梁などの中規模損傷が想定されています。
- ②震災時における、沿岸からの避難路として有効となる南北方向を連絡する都市計画道路の未整備路線、区間が存在しています。
- ③震災時に閉塞可能性が高い4 m未満道路が、御所見地区西側、長後駅周辺、六会日大前駅から善行駅間の東側、東海道線沿線の一部などに多く存在しています。
- ④近年、高齢者や自転車が関係する事故が注目されており、藤沢市における高齢者や自転車が関係する事故は、年間500～600件発生する状況が続いています。

<安全・安心の視点から>

- 災害に強いネットワーク形成が求められます
- 移動の安全性の確保が求められます

(2) 交通情勢

1) 自動車交通

- ①高齢者は、自動車の利用率が高く、鉄道の利用率が低い傾向にあります。
- ②都市計画道路の整備率は全国平均と同レベルです（2012年（平成24年） 藤沢市：72%、全国：70%）が、鶴沼、辻堂、長後などの地域では、未整備路線が多い状況にあります。
- ③国道134号、国道467号、国道1号の藤沢インターチェンジ交差点周辺や藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺、江の島周辺において平日の道路混雑が発生しており、休日における道路混雑も実態として見受けられます。また辻堂地域は大規模商業施設が立地し、江の島地域は観光拠点であるため、休日の速度低下傾向が強く見られます。
- ④2030年（平成42年）の時点で、都市計画道路等が整備された場合、現状で混雑が見られる路線を含め、改善していく傾向が確認できます。

2) 公共交通

- ①藤沢駅、湘南台駅、辻堂駅、慶應大学周辺など昼間人口が多い地区や北部工業団地、村岡周辺など従業人口が多い地区で、通勤・通学時の交通が集中しています。
- ②周辺都市への移動は、東京区部や横浜市への移動が多く、特に鉄道・地下鉄による移動が増加しています。
- ③御所見・遠藤、長後西部、六会～善行間、片瀬山など高齢化率が高い地区における公共交通網が不十分です。
- ④藤沢市の自動車利用割合は約3割となっていますが、1998年（平成10年）から2008年（平成20年）の10年間で公共交通利用割合が上昇し、自動車利用割合が低下しています。
- ⑤バスの利用に関して、将来的には、代表交通手段としての利用、端末交通手段としての利用がともに増加する傾向にあります。

3) 多様なニーズ

- ①10年前と比較すると、高齢者の1人1日あたりのトリップ数が大きく増加しています。
- ②高齢者のトリップ数および30～40歳代のトリップ数では、女性よりも男性の方が多くなっています。
- ③片瀬・江の島を中心に藤沢市を訪れる観光客は年々増加しています。
- ④辻堂駅、藤沢駅、湘南台駅では、自転車でのアクセスが多い状況です。
- ⑤2030年（平成42年）の発生集中交通量は、2008年（平成20年）よりも減少する傾向ですが、自動車やバスの利用者は増加する傾向となっています。

<交通情勢の視点から>

- 多様なニーズに対応したモビリティの確保と地域特性に応じた交通サービスの提供が求められます。
- 公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性の向上が求められます。
- 道路交通の円滑化が求められます。

(3) 市民意識

1) 鉄道の利用に関する意識

- ①自宅から駅までの所要時間について15分以内であれば満足度が高い結果となっているが、満足度が平均値を超えているのに対し、重要度が比較的低い傾向となっています。

2) バスの利用に関する意識

- ①自宅からバス停まで10分以内であれば満足度が高い傾向となっています。
- ②バスの運行間隔が20分以内（1時間に3本）であれば満足している人が多い結果となっているが、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い傾向となっています。
- ③料金に関する明確な満足度傾向は確認できませんが、重要度が高いにもかかわらず、満足度が低い傾向となっています。

3) 自動車の利用に関する意識

- ①自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分以内であれば、ほとんどの人は満足しています。
- ②「インターチェンジまでの所要時間」について重要と捉えていないが、満足度が低い状況にあります。

4) 自転車の利用に関する意識

- ①約7割の自転車利用者が自転車の走行環境に不満と感じています。
- ②自転車利用増加の条件としては、「自転車道整備（車道との分離または歩道との分離）」「駅周辺の駐輪場整備」が上位となっています。

5) 歩道・歩行空間に関する意識

- ①約6割の歩行者が歩道および歩行空間に満足と感じています。

<市民意識の視点から>

- 多様なニーズに対応したモビリティの確保と公共交通サービス水準の向上が求められます。
- 公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性の向上が求められます。
- 道路交通の円滑化が求められます。
- 移動の安全性の確保が求められます。

2-2 藤沢市が抱える交通課題

2-1 の「藤沢市を取り巻く状況」を踏まえ、本市の交通まちづくりを進める上での主要な交通課題について、以下の通り整理しました。

<多様なニーズに対応したモビリティの確保>

- 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、自転車利用者、歩くことが困難な方など、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必要です。

<地域特性に応じた交通サービスの提供>

- 生産年齢人口の減少等、社会情勢が変化する中で、地域特性（人口密度や地形など）に応じた必要な交通サービスを設定し、移動を支える対策が求められます。

<公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性向上>

- 本市の活力を維持し、発展を続けて行くために、藤沢駅周辺など6つの都市拠点間や東京、横浜など周辺都市へのアクセス性の向上を図っていくことが重要となります。そのため、都市計画道路等のネットワークの形成や、交通結節点の利便性向上や新駅設置などによる既存公共交通ネットワークを積極的に活用するとともに、いずみ野線延伸、南北軸の輸送力強化などを進めていく必要があります。

<地球環境負荷への影響の軽減>

- 不要不急の自動車利用を抑制する施策等を展開することで、公共交通の利用を促進し、地球環境負荷への影響を軽減することが求められます。

<道路ネットワークの形成と道路交通の円滑化>

- 市民生活や企業活動など持続可能な活動を維持していくためには、人や物の移動が円滑に行われる道路整備による、道路ネットワーク形成や混雑緩和を推進していくことが求められます。

<移動の安全性の確保>

- 高齢者、自転車に関する交通事故などに対処するため、安全・安心して移動できる環境づくりを進めるとともに、バリアフリー化を図ることが求められます。

<災害に強いネットワークの形成>

- 首都直下型地震や南海トラフ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求められます。

第3章 藤沢市がめざす将来の交通像

3-1 将来の交通像として特に重要視する視点

1-4 の「藤沢市都市計画マスタープランの考慮すべきキーワード」と「交通課題から整理したキーワード」から、将来の交通像実現のため、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点が整理されました。

●藤沢市都市マスタープランの

考慮すべきキーワード

上位計画 (第1章)	○ 地域別の視点
	○ 持続的な活力創出
	○ 環境との共生
	○ 防災
	○ ユニバーサルデザイン
	○ 広域的な連携

●交通課題から整理したキーワード

交通課題 (第2章)	○ 多様な人のモビリティ確保
	○ 地域特性
	○ 公共交通による移動性と拠点へのアクセス性向上
	○ 地球環境負荷の軽減
	○ 道路交通の円滑化
	○ 安全・安心
	○ 防災

将来の交通像として
特に重要視する視点

地域特性

活力

環境にやさしい

安全・安心

3-2 藤沢市がめざす将来の交通像

将来の交通像 『だれもが快適に移動できるまち（たたき台）』

市内外との交流・連携を支える、地域の活力を生み出すために、都市の構成要素としての『交通』の基本的な考え方が必要不可欠となります。

2030年（平成42年）に向けて、市民の誰もが移動しやすい交通環境づくりとして、誰もが15分以内で最寄りの鉄道駅まで、また、30分以内で都市拠点まで移動できる交通体系の実現をめざします。

～地域特性～

市民の誰もが不便なく移動できるよう、地域の特性にあわせたモビリティが確保されたまちをめざします。

～活力～

都市拠点における機能強化や拠点間および広域の移動を支える交通基盤を整備により、持続的に活力を創造するまちをめざします。

～環境にやさしい～

公共交通や自転車の利便性向上や道路交通の円滑化により、人や物が円滑に移動できる地球環境負荷が小さなまちをめざします。

～安全・安心～

鉄道駅施設、道路のバリアフリー化や交通事故対策、災害時における避難路となる道路ネットワークの形成により、いつでもどこでも移動の安全・安心が確保されたまちをめざします。

第4章 将来の交通像を実現するための基本方針と交通施策

4-1 将来の交通像に対応した基本方針

本市がめざす将来の交通像を「だれもが快適に移動できるまち（たたき台）」とし、誰もが15分以内で最寄りの鉄道駅まで、30分以内で都市拠点まで移動できる交通体系を実現するために、4本の基本方針を設定し、交通まちづくりを進めていきます。

○ 基本方針1 地域特性に応じたモビリティが確保された交通まちづくり

- 本市の人口、地形、交通サービス状況、施設立地など地域特性を踏まえ、市内全域において、それぞれの地域特性に応じた誰もが不便なく移動できるよう、公共交通サービスの向上を図ります。

○ 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

- 都市拠点における回遊性およびアクセス性の向上や、拠点の機能強化とともに拠点間や他都市との交流を促進する広域交通網を整備し、鉄道駅や都市拠点まで快適に移動できる活力ある交通体系の構築を進めます。

○ 基本方針3 道路交通が円滑化された地球環境負荷が小さい交通まちづくり

- 公共交通や自転車の利便性向上や意識啓発等により、不要不急な自動車利用を軽減し、環境負荷の小さな交通への転換を促進します。
- 渋滞箇所や混雑箇所の解消などによる交通の円滑化と、都市計画道路の整備等による道路交通の円滑化を図るとともに、人や物が円滑に移動できる地球環境負荷の小さな道路交通体系の構築を進めます。

○ 基本方針4 移動の安全性が確保された災害に強い交通まちづくり

- いつでもどこでも安全・安心な歩行環境づくりをめざし、道路、鉄道駅施設のバリアフリー化を進めます。
- 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。

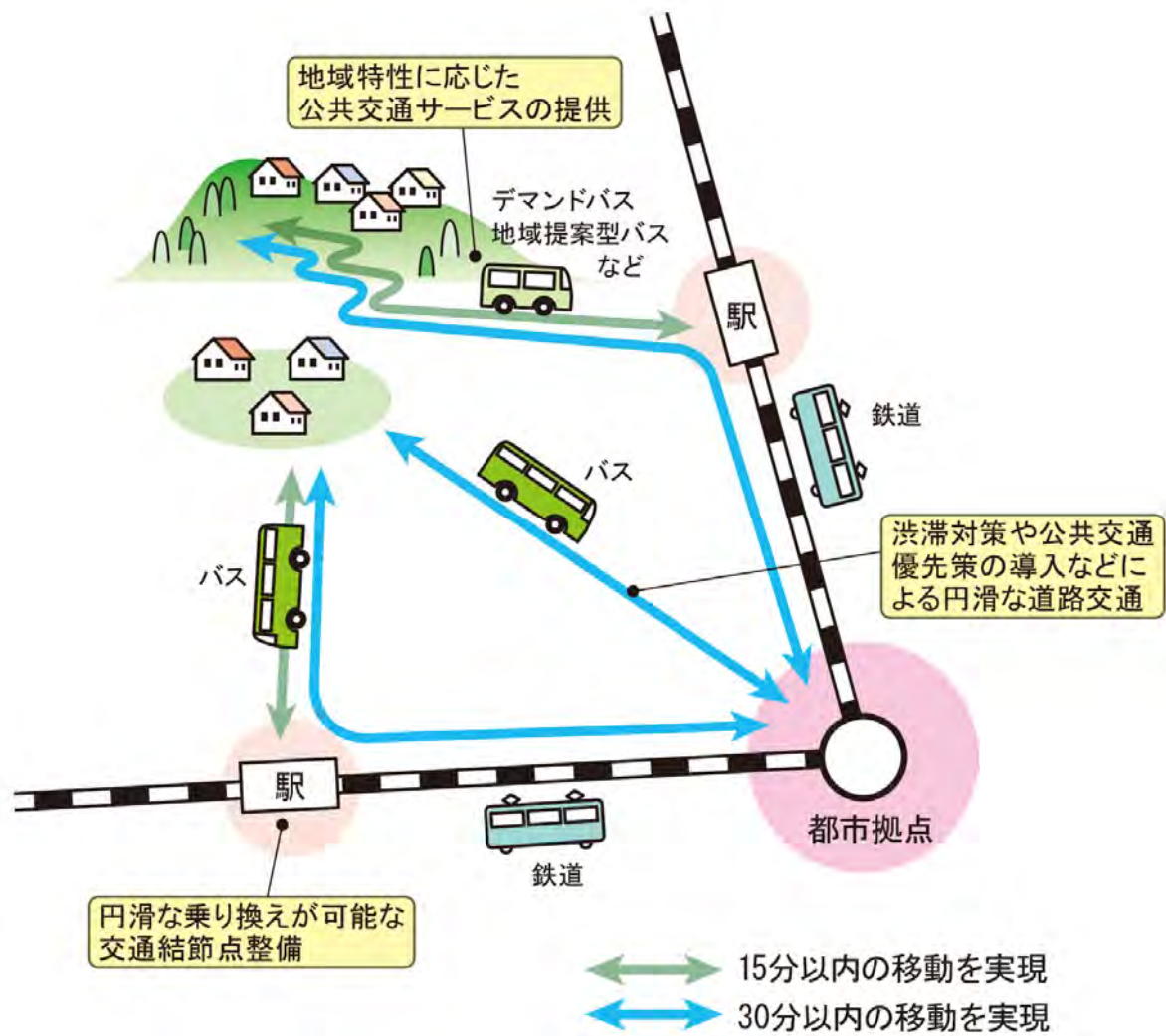


図 公共交通による駅や都市拠点までの移動のイメージ