

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。

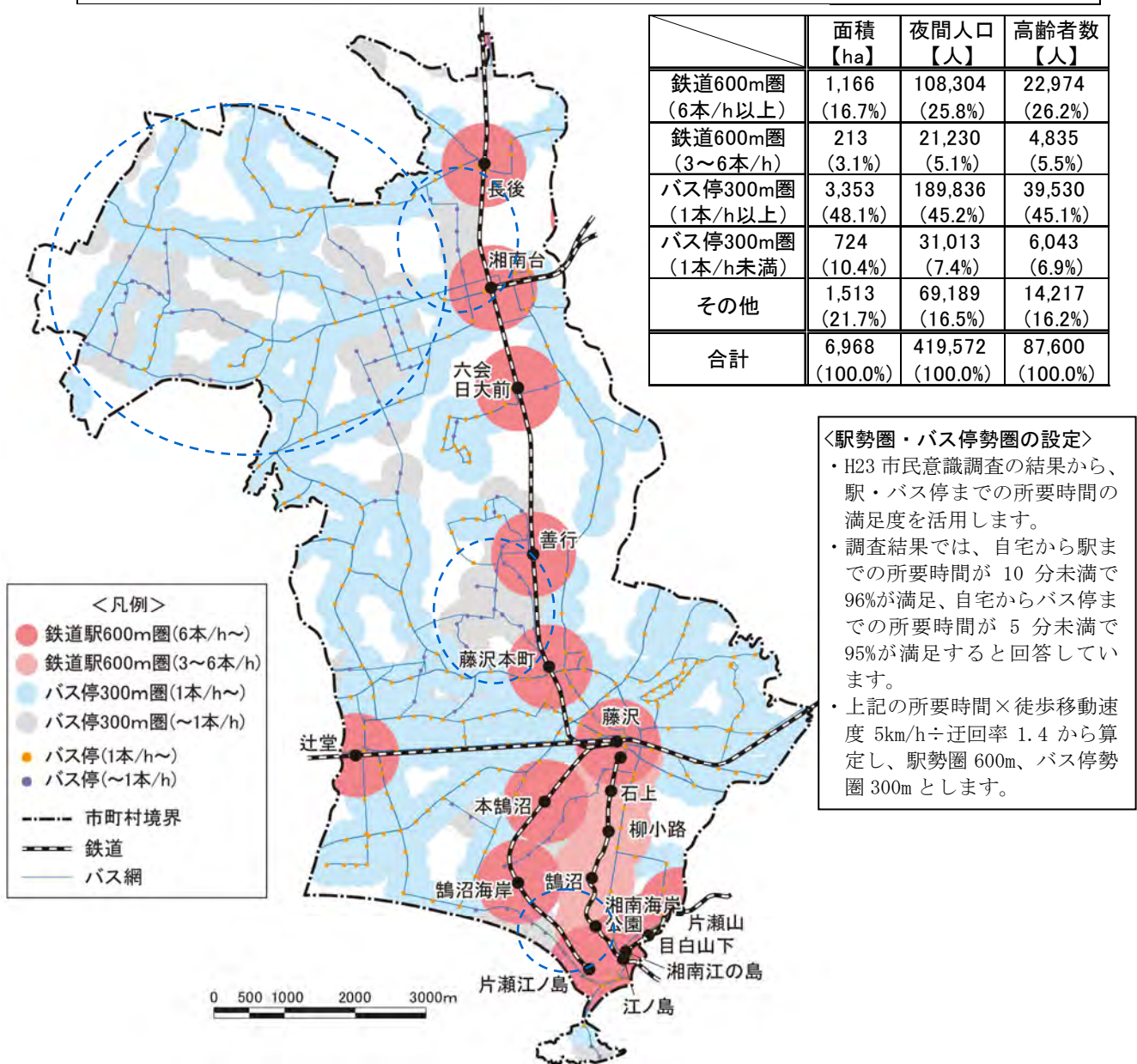


図 公共交通のサービス圏域状況

【公共交通サービス圏域は「国土数値情報（H22）」、人口は「国勢調査（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形成を図っていく必要があります。

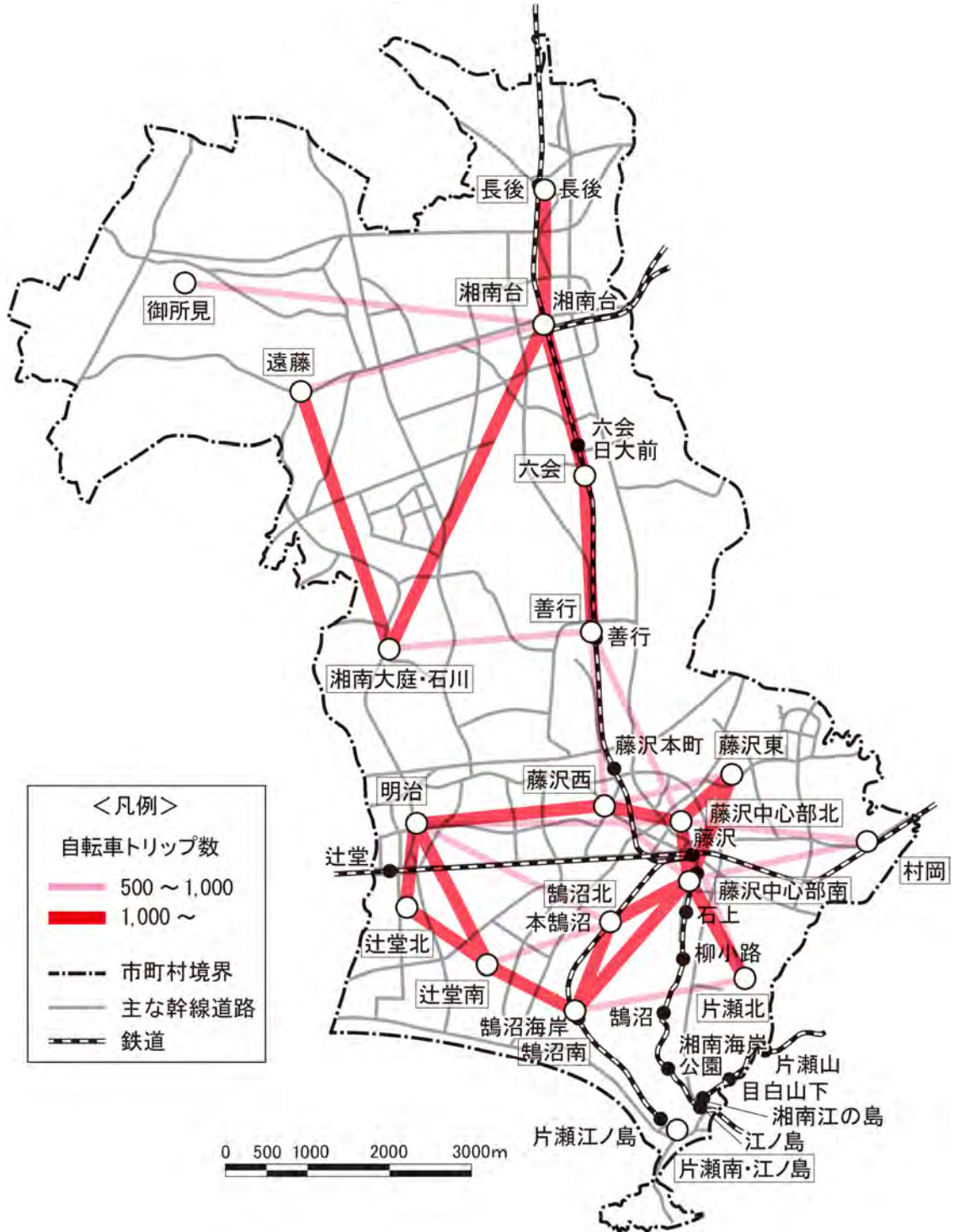


図 自転車の動き

【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

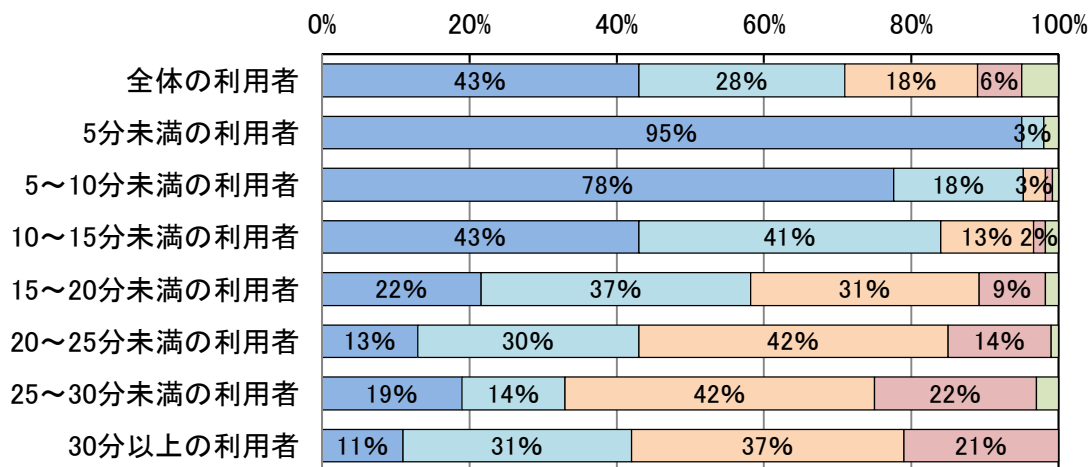
調査期間：平成23年（2011年）10月13日（木）～10月28日（金）

(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。10～15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

図 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分以内のバス利用者は、「満足」、「やや満足」の合計が約9割を超えています。5～10分未満でも「満足」、「やや満足」の合計が約8割を超える結果となっています。

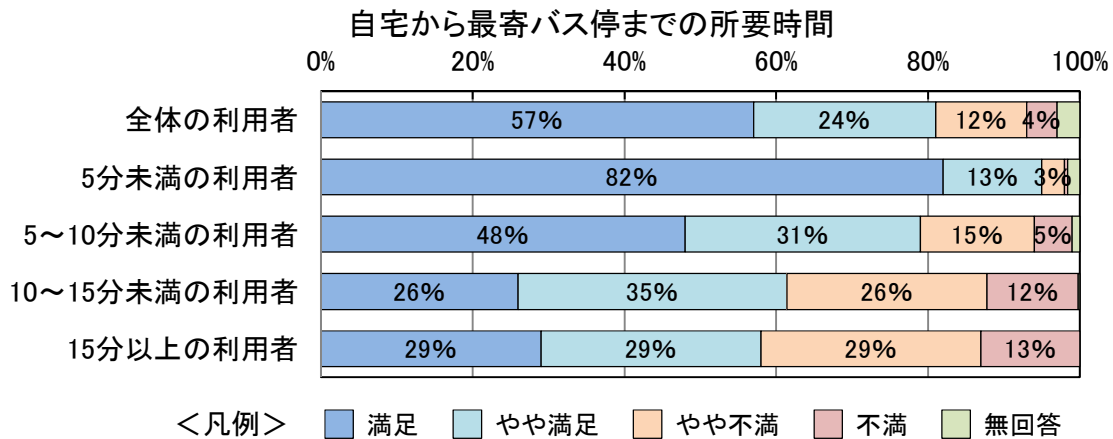


図 週1回以上バスを利用する人の満足度の傾向

(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」および「やや満足」の合計が約7割という結果となっています。

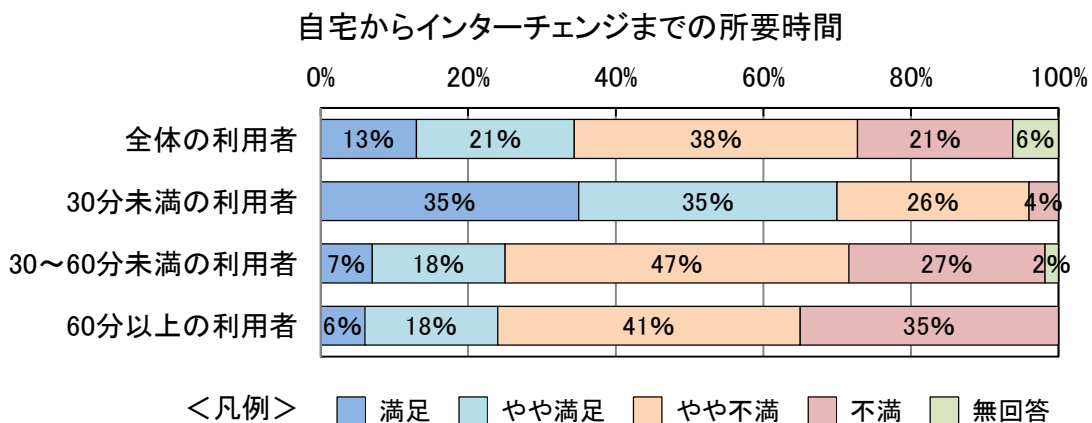


図 週1回以上自動車を利用する人の満足度の傾向

【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する広域的な視点】

○自立して、健康で生き活きとくらせる都市づくり

○地域特性に応じたきめ細やかなまちづくり

○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で、北部地域は河岸段丘と平坦地で形成されており、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。土地利用状況としては、鉄道駅を中心に概ね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。一方で、鉄道駅から離れた湘南大庭、村岡地区などでは、主要なバス路線を中心に、人口が集積し、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。

昼夜間人口の動向としては、夜間人口は増加傾向ですが、昼間人口は、平成 22 年（2010 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、平成 22 年（2010 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、市外への通勤・通学での移動が増えています。一方で、生産年齢人口の減少が進む中、高齢者の交通ニーズへの対応も必要となっています。これらの状況も踏まえた交通体系のあり方も考えていくことが重要となります。

【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

事業所数は1996年（平成8年）をピークに減少しているものの、従業者数は、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、増加傾向に転じています。

主要な産業系市街地の状況としては、JR東海道線沿線と、桐原・藤沢工業団地周辺に広がっています。近年の産業構造の転換によって工場撤退が進む中、湘南シークロスの都市再生事業や、研究機関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。

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1300万人を越える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や、産業構造の転換が進む中、市内の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。増加傾向にある観光客が、市内を移動しやすい環境整備を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・充実にむけ、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、産業の活力等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っても、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

藤沢市の医療保険および介護保険の給付額、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、高齢化がさらに進む中、この傾向が続くことが想定されます。

高齢者が移動しやすく、歩きやすい環境整備にしていくことで、健康な生活が長くおくれるような交通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」では、運輸部門を含む全体で、「2022年（平成34年）までに1990年（平成2年）比40%削減」を目標として掲げています。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。

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削減に向けて、さらに取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、467 号などの緊急輸送道路が指定されていますが、橋りょうなどで中規模損傷が想定されています。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路線・区間があります。神奈川県被害想定によると約 4 万人の帰宅困難者の発生が予測されています。また、近年、ゲリラ豪雨など以上気象も多く発生しています。

緊急輸送道路は、橋りょうなどで中規模損傷が想定されていることから、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の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。高齢者や自転車が関係する事故は、年間 500~700 件発生する状況が続いています。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とともに、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。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、商業者等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り、道路冠水なども踏まえた道路ネットワークの形成が求められます。
- 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に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は、この10年で、特に、高齢者が増加し、女性よりも男性が多くなっており、鉄道の利用割合が減少し、自動車利用、徒歩が増える傾向となっています。子育て世代などの移動も多くなっています。

交通の変化としては、団塊世代の退職、生産年齢人口の減少により、「通勤」、「通学」の需要が減少する中、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増強され、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。このような広域的な交通ニーズに対しても応えていくことが重要となります。

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などを踏まえつつ、公共交通の利用しやすい環境づくりも重要となります。

2) 交通の手段構成

藤沢市の交通手段構成は、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。目的別交通手段は、この10年で「通勤」、「通学」が低下する一方で、勤務先等から買物や通院などの「その他私事」が増加しています。これは、団塊世代の退職や少子化の影響などにより、「通勤」、「通学」の低下が進んだ要因と考えられます。

鉄道駅までの交通手段は、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、駅勢圏が広域となっています。特に、藤沢駅の徒歩圏が広く、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。

(4) 自動車交通

この10年では、自動車利用が減少傾向となっていますが、将来の見通しでは、増加傾向となっており、高齢者の自動車利用も増加傾向が続いていくと考えられます。

都市計画道路の整備率は、2013年（平成25年）4月時点で約74%となっています。未整備区間・路線が多い地区としては、鵜沼、辻堂、長後地区などとなっています。

辻堂駅周辺や観光拠点である江の島周辺地域では、特に、休日の交通渋滞が発生している傾向にあり、国道467号、国道1号などの幹線道路で混雑度が高い傾向にあります。ただし、都市計画道路などがすべて整備された場合を想定すると、交通渋滞は改善していく傾向となっています。

将来の見通しとしては、自動車交通の利用割合が増え、高齢者の自動車利用も増加傾向が続くと想定されています。また、交通渋滞については、将来的に都市計画道路などを整備していくことで、改善していく傾向が見られます。このようなことから、公共交通の利用促進とあわせて、都市計画道路の整備を着実に進めていくことが重要となります。

(5) 公共交通

周辺都市への移動は、東京区部などへの移動が多く、特に鉄道・地下鉄による移動が増加しています。この10年間で、鉄道、バス利用割合が上昇する一方で、将来の見通しを見ると、鉄道利用は減少傾向となっていますが、バス利用は増加傾向となっています。公共交通のサービス圏としては、小田急江ノ島線沿線の一部、西北地域などに鉄道、バスのサービス圏域から外れている地域があります。

(6) 自転車交通

自転車利用状況としては、地形の影響から、南部、北部地域内での移動手段として利用する傾向が見られます。放置自転車は、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺で多く見られます。特に、藤沢駅では、駐輪場収容枠に対し利用自転車数（駐輪場利用と放置自転車）が多い状況となっています。

自転車交通については、利用実態を踏まえつつ、走行環境づくりや、藤沢駅周辺など、鉄道駅周辺の駐輪対策などにも取り組んでいくことが重要となります。

【交通手段別の状況の視点から】

- 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・横浜市などや、藤沢市の都市拠点への移動の利便性向上を図るため、公共交通や広域的な道路ネットワークの充実が求められます。
- 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を図るため、既存都市計画道路ネットワークの有効活用や都市計画道路の整備などによる道路交通の円滑化や、生活道路への通貨交通排除などが求められます。
- 自転車利用実態を踏まえながら、自転車の利用環境の向上を図っていくことが求められます。

(7) 市民意識

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）までの所要時間については、15分未満の利用者であれば「満足」、「やや満足」の割合が8割を超え、満足度が高い傾向となっています。最寄り駅まで15分程度で行きたいという市民意識が伺えます。

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10分未満の利用者であれば「満足」、「やや満足」の割合が8割を超え、満足度が高い傾向となっています。最寄りのバス停まで10分程度で行きたいというバスに対する市民意識が伺えます。

3) 自動車を利用して自宅から目的地までの所要時間に対する満足度の傾向

自動車を利用して、自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分未満の利用者であれば、「満足」、「やや満足」の割合が8割を超え、満足度が高い傾向となっています。また、自宅からインターチェンジまでの所要時間が30分未満の利用者であれば、「満足」、「やや満足」の割合が7割を超えています。インターチェンジまで30分程度で行きたいという道路に対する市民意識が伺えます。

市民の交通に関する意識調査結果から、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩のサービスに関する市民意識を把握し、交通施策を展開していくことが重要となります。

【市民意識の視点から】

- 最寄り駅まで15分程度であれば満足度が8割を超えており、公共交通サービスの目標と考えられます。
- 目的地まで30分程度であれば満足度が8割を超え、インターチェンジまで30分程度であれば満足度が7割を超えています。高速道路などへのアクセス性を高めていく上で目標と考えられます。

3. 藤沢市が抱える交通課題

2-1 の「藤沢市をとりまく状況」で整理した問題点を踏まえ、藤沢市の交通まちづくりを進める上での主要な交通課題を整理しました。

(1) 多様化する交通ニーズへの対応

少子高齢化、人口減少など社会情勢の変化が進む中、地域交通をとりまく状況は厳しさを増しています。また、高齢者、子育て中の方、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、生活の質の向上や、都市活力の向上を図っていくためにも、円滑な移動を支援する取組みが重要となります。

そのため、既存交通サービスの確保・充実と、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、多様な人々の移動を支え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には、藤沢駅周辺などの都市拠点、首都圏の主要都市などへの移動利便性を高め、周辺都市との交流・連携を促進する広域交通ネットワークの形成に向け、さらに取組んでいくことが重要となります。

そのため、広域的な道路ネットワークの形成とともに、(仮)村岡新駅設置・藤沢駅周辺の利便性向上などによる既存公共交通ネットワークの活用や、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強化を図っ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

地球環境負荷への影響を軽減するため、公共交通、自動車交通など運輸部門でも温室効果ガス削減に取り組むことや、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への取組みも求められています。また、拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、自動車利用から公共交通への利用促進を図るなど地球環境にやさしい交通体系を構築していくことも重要となります。

そのため、過度な自動車利用の抑制とあわせた公共交通の利用を促進、人や物の移動が円滑行える道路ネットワーク形成や混雑緩和などによる自動車交通の円滑化、自転車利用の促進などを総合的に進めながら、環境にやさしい交通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、その対応が求められており、そのため、高齢者をはじめとする歩行者や、自転車利用者などが、安全・安心して移動できる環境づくりを進めていく必要があります。生活道路への通過交通の排除なども取り組んでいく必要があります。

また、公共交通でも多様な人々が移動しやすい環境づくりとして、鉄道施設や交通結節施設のバリアフリー化とあわせて、電車、バス、タクシーなどのバリアフリー化にも、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、避難路として有効となる都市計画道路などの整備が重要となります。災害時の緊急輸送道路となる広域的な幹線道路ネットワークの確保など災害に強い道路ネットワークの形成も重要となります。また、多くの人が集まる主要な鉄道施設などの耐震化を図っていくことも重要となります。

そのため、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幹線道路等のネットワーク化、交通施設の耐震化、帰宅困難者対策などを進めていく必要があります。

(6) 既存の交通施設を活かした交通環境づくり

人口減少、産業活力の影響から、財政状況も厳しさを増しており、交通基盤の整備や維持管理をとりまく環境も厳しくなっています。

藤沢市の主な交通施設としては、整備率が約7割を超える都市計画道路、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鉄道施設、バス交通などがあります。このような既存交通施設を有効活用する取組みを進めていく必要があります。また、新規の交通施設整備についても優先順位をつけながら進めていくことが必要となります。

4. 将来の交通像として特に重要視する視点

「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、健康で生き生きとくらせる都市づくり
○ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくり
○ 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

将来の交通像として 特に重要視する視点

地域特性

活力

●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形成
○ 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

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

1. 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～』

藤沢市が持つ都市活力を継続していくために、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、だれもが暮らしやすく、働きやすい総合交通体系の確立をめざします。

2030年（平成42年）に向けて、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～』の実現をめざします。

- 市民が交流・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。
- 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。
- 公共交通や自転車が利用しやすく、人や物が快適に移動できる地球環境にやさしい都市をめざします。
- 災害時を含め、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できる都市をめざします。

2. 将来の交通像のイメージ

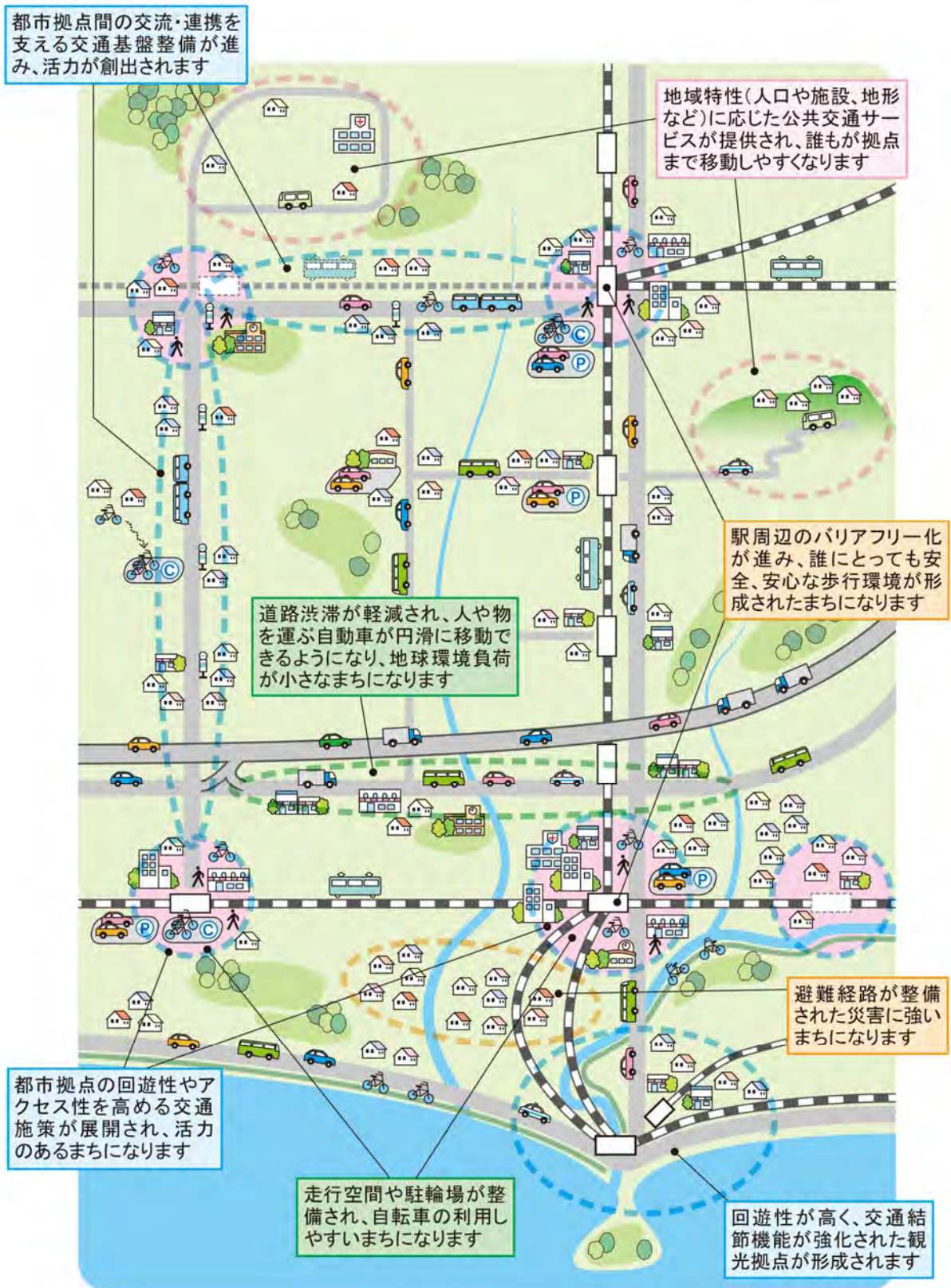


図 将来交通のイメージ

3. 将来の交通体系

3-1 交通体系

藤沢市都市マスタープランでは、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』のほか、『自然空間体系』、『市街地構成』、『地区の構成と地区拠点』の5つの要素で構成するとしています。

交通マスタープランで示していく「交通体系」と、『都市拠点』でもある「交通拠点」についても、都市マスタープランの考え方のもと、交通体系・交通拠点の形成をめざします。

(1) 交通体系

藤沢市都市マスタープランで示している交通体系の考え方のもと、交通体系の形成をめざしていきます。

【藤沢市都市マスタープラン：交通体系の考え方】

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、より多くの人移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざします。」としています。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・確保に取り組み、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、市民交流等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等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) 交通拠点

都市マスタープランで示している交通拠点である「都市拠点」の考え方のもと、交通拠点の形成をめざしていきます。

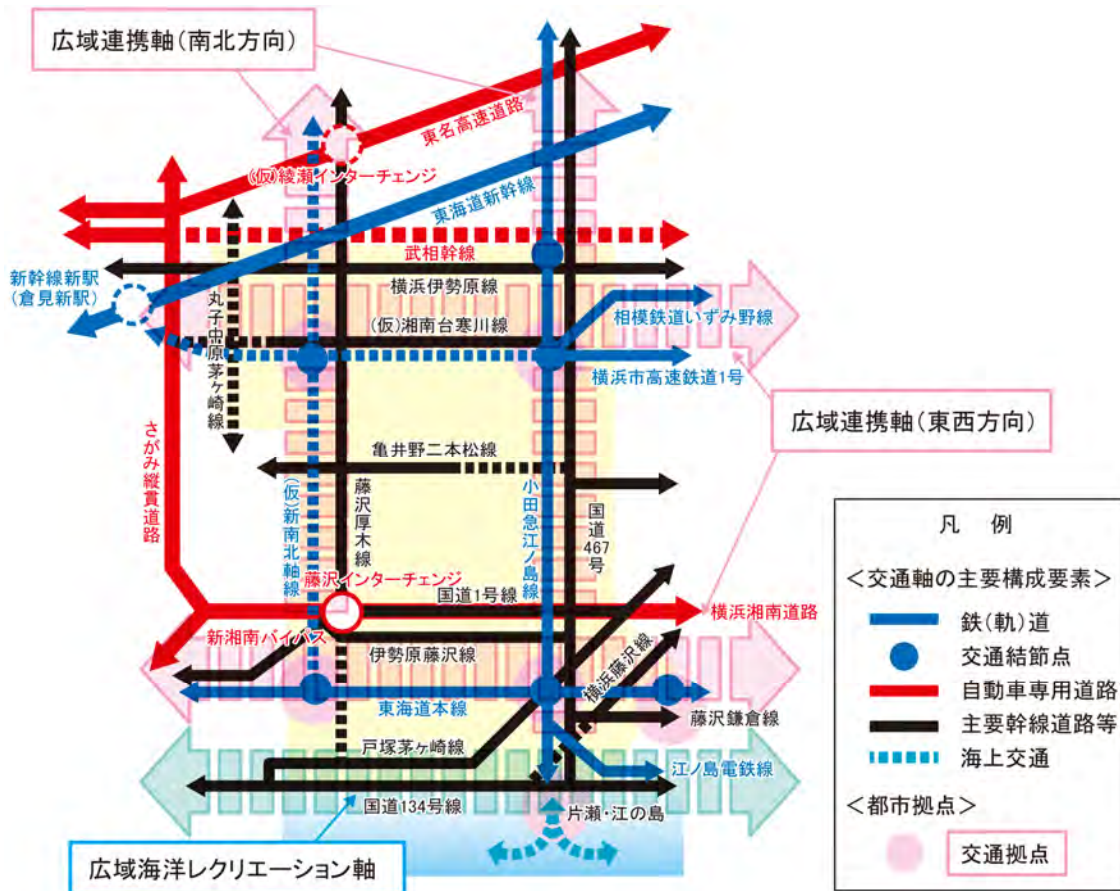
【藤沢市都市マスタープラン：都市拠点の考え方】

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。

3-2 骨格的な交通体系の構成要素



<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 JR東海道本線((仮)村岡新駅) いずみ野線 横浜市高速鉄道1号
- ・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 さがみ縦貫道路・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
- ・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

- 藤沢駅周辺 辻堂駅周辺 (仮)村岡新駅周辺
- 片瀬・江の島 湘南台駅周辺 健康と文化の森

※国道467号は、都市計画道路名称は藤沢町田線と鎌倉片瀬藤沢線ですが、解りやすさを考慮した表記としました。

※一般幹線道路とは、主要幹線道路、都市幹線道路、補助幹線道路の総称を表します。

4. 将来の交通像の目標

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～』を実現するため、『最寄り駅まで15分』、『藤沢駅周辺まで30分』、『インターチェンジまで30分』の交通体系整備を目標に、交通施策を進めていきます。

4-1 最寄り駅まで15分の交通体系

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、徒歩、バス、自転車で最寄り駅まで15分以内に行ける交通体系を目標とします。

そのため、いずみ野線延伸、(仮)新南北軸線など新たな公共交通軸や、(仮)村岡新駅設置による新たな交通拠点の形成、既存バス路線の再編・新設、幹線道路整備などを進めて「最寄り駅まで15分圏」の人口割合を高めていきます。

<最寄り駅まで15分圏域の考え方>

目標設定の考え方としては、交通に関する市民意識調査から、最寄り駅まで15分以内であれば満足度が8割を超えていることから、自宅から最寄り駅までの所要時間として15分を設定するものです。最寄りの鉄道駅への交通手段は、その利用割合が高い「徒歩」、「バス」、「自転車」とし、15分圏域を設定します。

○最寄り駅まで15分圏域について

- ①最寄り駅までの交通手段は、「徒歩」、「バス」、「自転車」とします。
- ②「徒歩」による15分圏は、最寄り駅から半径643mの地域とします。
(分速60m、迂回率1.4^{*1})
- ③「自転車」による15分圏は、最寄り駅から半径1786mの地域とし、自転車の利用割合が多い駅を対象とします。(時速10km、迂回率1.4^{*1})
 - ・最寄り駅の駐輪場から駅改札口までは、徒歩1分と設定します。
- ④「バス」による15分圏は、徒歩圏以外で、バス利用で15分以内に最寄り駅まで到達できる地域とします。バスによる所要時間の推定方法は、次のとおりです。
 - ・自宅から最寄りバス停留所までは、徒歩による移動とし、分速60mと設定します。
 - ・自宅から最寄りのバス停留所までの徒歩による移動は、10分を上限とします。
 - ・最寄りのバス停留所での待ち時間は考慮しません。
 - ・バスの乗車時間は、平日7時台の平均運行時間^{*2}により設定します。
 - ・駅前バス停留所から駅改札口までは、徒歩1分と設定します。
- ⑤将来にわたって住宅地にならない地域は除きます。(大規模な公園緑地、ゴルフ場など)
 - ※1: 迂回率は移動距離と直線距離の比率であり、最も迂回した場合を想定し、設定。
 - ※2: H24.10月のバスICデータより設定。(時間0分、速度2km/h未満または50km/h以上の運行を除く) データがない区間については、事業者ヒアリング結果より設定。