

## 4-3 インターチェンジまで30分（主要な産業系市街地から15分）の交通体系

東京都心、横浜市など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、人やモノが円滑に移動できる都市をめざし、インターチェンジまで30分で行ける交通体系と、主要な産業系市街地ではインターチェンジまで15分で行ける交通体系を目標とします。

そのため、広域連携を図りながら、(仮)綾瀬スマートインターチェンジ、横浜湘南道路、主要幹線道路の整備促進などにより、「インターチェンジまで30分圏」の人口割合と「インターチェンジまで15分圏」の産業市街地の割合を高めていきます。

## ＜インターチェンジまで30分（主要な産業系市街地から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、インターチェンジまで30分以内であれば満足度が8割を超えていることから、インターチェンジまで行ける移動時間として30分を設定するものです。

また、都市活力の向上に寄与する交通環境づくりもめざすため、主要な産業系市街地からインターチェンジまでの移動時間として15分を設定するものです。

## ○インターチェンジまで30分圏域について

- ①対象とするインターチェンジとしては、東名高速道路・厚木インターチェンジ・(仮)綾瀬スマートインターチェンジ、さがみ縦貫道路・寒川北インターチェンジ、横浜湘南道路・藤沢インターチェンジ、高速横浜環状南線・栄インターチェンジジャンクションの5箇所とします。現在の30分圏域の状況は寒川北インターチェンジからとします。
- ②自動車の乗車時間は、交通センサスの平均旅行速度を参考に設定します。
  - ・幹線道路の各交差点から最寄りインターチェンジへのアクセス時間+細街路アクセス時間で算定します。
  - ・幹線道路のアクセス時間は、道路交通センサスの区間別旅行速度<sup>※1</sup>より、最寄りインターチェンジまでの時間を設定します。
  - ・細街路アクセス時間は、30分（または15分）から幹線道路アクセス時間を除いた時間、細街路走行速度21.2km/h<sup>※2</sup>、迂回率1.4<sup>※3</sup>より設定します。また、細街路のアクセス時間は5分を上限とします（幹線道路の各交差点から最大2520m）。

※1：H22 道路交通センサスの昼間12時間の区間平均旅行速度

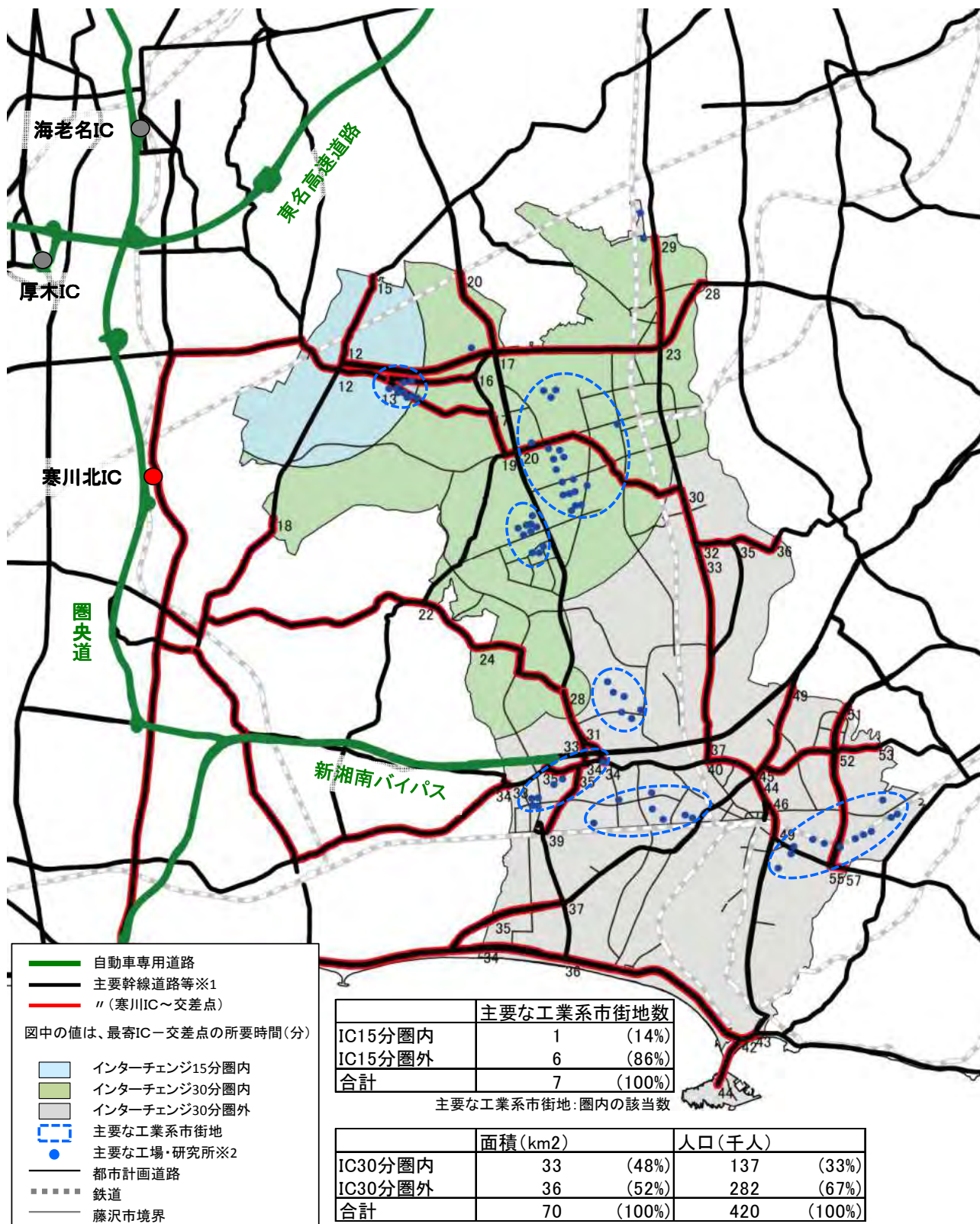
※2：H22 道路交通センサスの神奈川県内の市町村道の平均値

※3：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。

■現在のインターチェンジまで30分圏（主要な産業系市街地から15分圏）の状況

現状のインターチェンジのサービス圏域は、主に市北部をカバーしており、30分圏の人口割合は約3割、15分圏内の主要な産業系市街地は1地域となっています。

インターチェンジまで30分圏



※1 H22道路交通センサ観測区間  
 ※2 藤沢市産業振興計画(H23.4)の主要な工場・研究所

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

## 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

### 1. 将来の交通像に対応した基本方針

藤沢市がめざす将来の交通像を実現するため、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踏まえ、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。

#### ○ 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（主要な産業系市街地から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。

#### ○ 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意識啓発などにより、自動車利用から環境負荷の小さな交通への転換を促進します。
- 渋滞箇所の解消、都市計画道路の整備等による道路交通の円滑化を図り、人や物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。

#### ○ 基本方針4 人にやさしく、災害に強い交通まちづくり

- だれもが安全で、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、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。

## 2. 基本方針を実現するための交通施策

### 2-1 基本方針1 地域特性に応じた移動しやすい交通まちづくり

- 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、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。

#### (1) 最寄り駅まで15分の交通体系づくり

バスや徒歩で最寄り駅まで15分以内で行ける交通圏域は、現在、既存鉄道網を中心に広がっており、人口割合で7割となっています。最寄り駅まで15分圏域から外れている地域を見ると、南部地域では辻堂地区、片瀬地区、村岡地区などの一部があります。北部地域では、湘南大庭・遠藤・御所見地区などの一部があります。

今後とも、地域特性に応じた移動しやすい交通体系を構築していくため、最寄り駅まで15分圏域の拡大とともに、15分圏域の維持・確保に向けた交通施策を展開します。

#### <展開する交通施策>

##### ①鉄道網の整備・充実による15分圏域の拡大

- ・いずみ野線の延伸や（仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実
- ・鉄道網の整備・充実にあわせたバス路線の再編

##### ②主要なバス路線の充実

- ・辻堂駅～湘南ライフタウン～湘南台駅間など主要なバス路線の充実
- ・民間開発事業との連携などによるバス結節機能の強化
- ・利用者の多いバス停環境の整備・改善

##### ③鉄道駅までの交通網の整備・改善

- ・既存バス路線の維持・確保・再編と地域提案型バス路線の新設
- ・土地区画整理事業など面的開発にあわせたバス路線の再編・新設
- ・公共交通優先システム（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
- ・バス乗降方法の改善の促進

##### ④幹線道路などの整備

- ・最寄り駅まで15分圏域の拡大につながる幹線道路などの整備
- ・バス路線の走行環境整備・改善
- ・ボトルネックとなる渋滞交差点の改良

## (2) 藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり

現在、藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分圏の人口割りが7割を超えています。今後とも、藤沢駅周辺に集積する様々な都市機能を市民全体が享受できる都市をめざし、30分圏域の拡大に向けた交通施策を展開していきます。

また、30分圏域でも、バス交通に関しては、その運行本数に違いがありサービス水準に差が生じており、このようなサービス水準の違いを解消していく必要があります。このため、日平均のバス本数に応じて、バス停のカバー圏域を、それぞれに設定し、人口の集積状況などを踏まえながら、サービス水準の向上に向けた交通施策を展開していきます。

### <展開する交通施策>

#### ①30分圏域の拡大とサービス水準の向上

- 30分で行けない圏域
  - ・いずみ野線の延伸による鉄道網の整備とバス路線の再編
- 日平均1本以上・1本未満のバス停のカバー圏域
  - ・人口集積の多い地域 → 既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設
  - ・人口集積が少ない地域 → 乗合タクシーなどデマンド交通の導入支援
- 日平均3本以上あるバス停のカバー圏域
  - ・既設バス路線の再編・充実

#### ②30分圏の拡大に向けた交通結節点の機能強化

- ・交通結節点の乗り継ぎしやすい環境整備(乗り継ぎ案内の充実など)
- ・ICカードなどによる乗り継ぎ利便性の向上に向けた検討
- ・鉄道駅などバリアフリー化の促進
- ・駅前広場空間の利用環境改善
- ・自転車の駐輪環境整備・改善

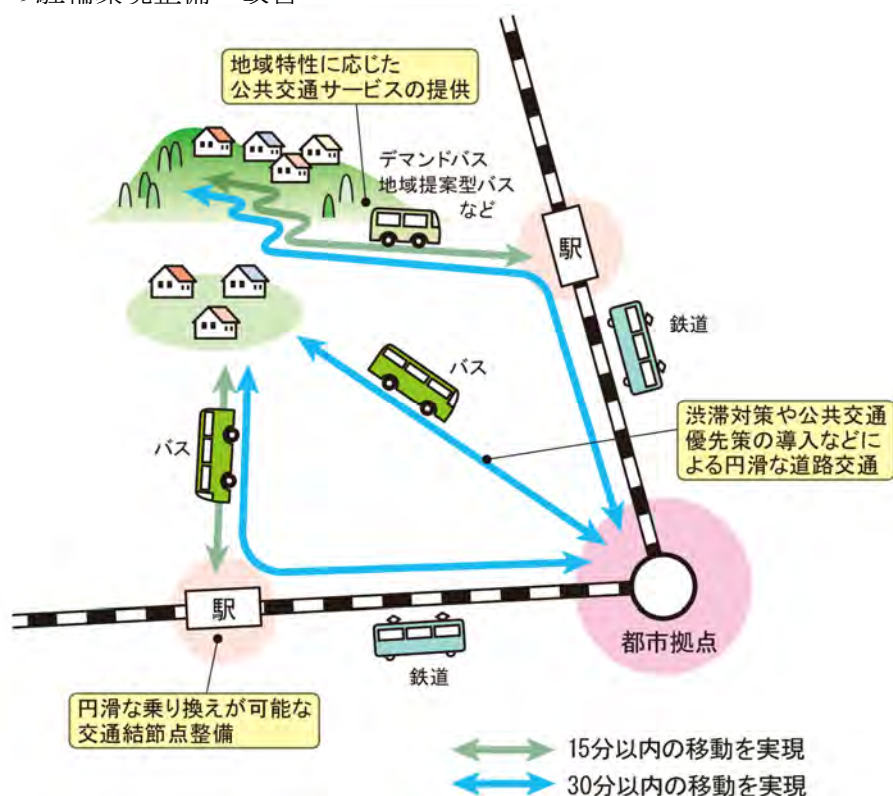


図 鉄道駅や都市拠点までの移動のイメージ