

【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】

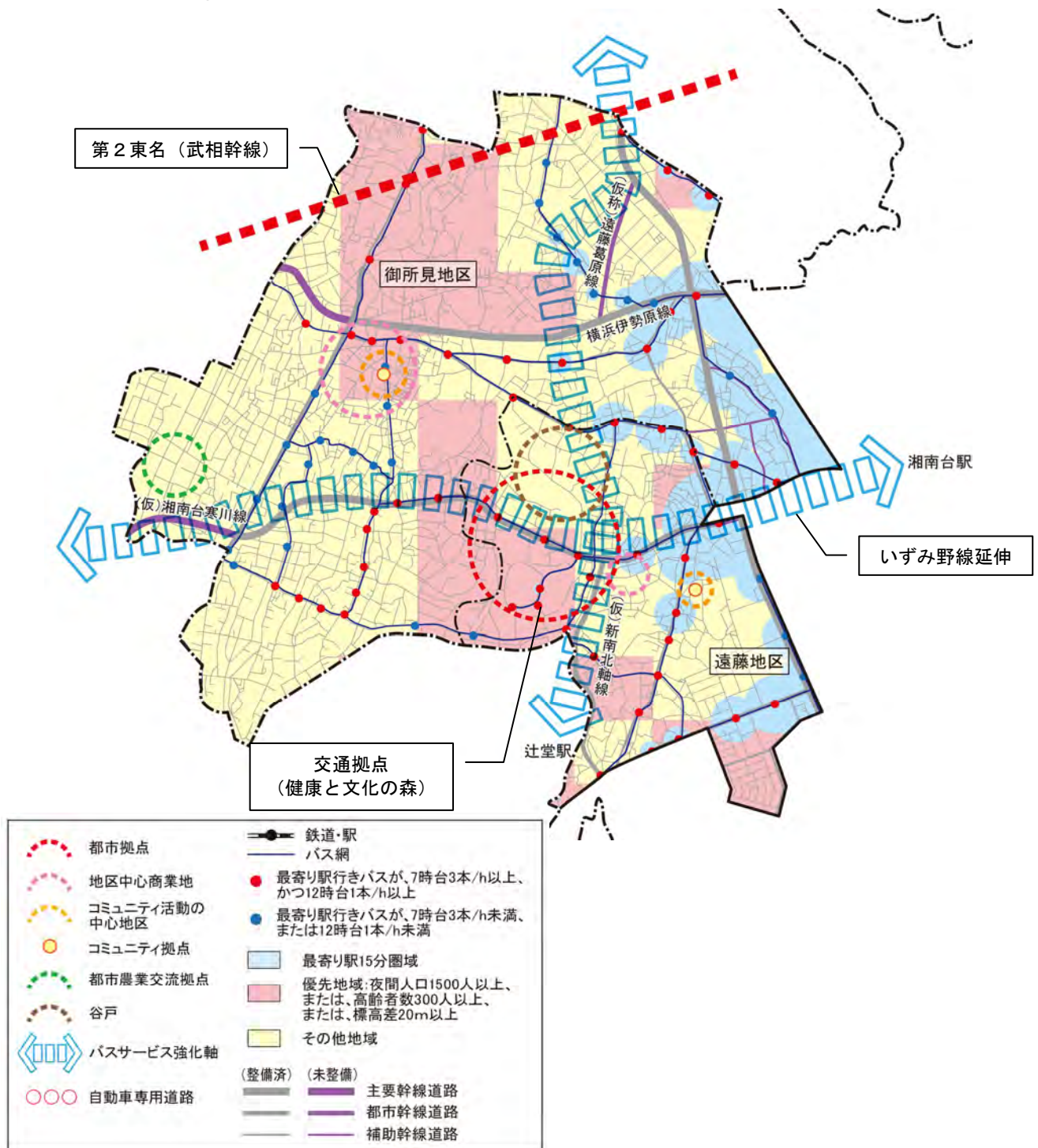
○ 移動の安全性

■だれもが安心して移動できるよう、歩行空間の整備、段差解消などのバリアフリー化や、道路空間の維持・保全や安全・安心な道づくりを進めます。

○ 災害に強い交通まちづくり

■災害時における避難路として、地域内の生活道路ネットワークの充実を図ります。

(4) 交通の将来構想図



第6章 推進方策

交通まちづくりに携わる市民、交通事業者、行政など、それぞれの主体が互いに役割分担し、連携、協力しながら、持続可能な総合交通体系の実現をめざします。

1. 進行管理と定期的な見直しの考え方

将来の交通像である「ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～」の実現に向けては、その実現の過程において、基本方針に応じた交通施策の実施状況をはじめ、各種交通施策の効果について定期的に確認し、把握することが重要です。

本交通マスタープランの実現に向けた進行管理においては、定期的に進捗状況を把握し、十分な効果が出ていない施策があれば、それに対応した交通施策について見直しを行い、改善を図るPDCAサイクルを用いて行っていきます。

そのため、将来の交通像や各基本方針に対応した評価指標とそれぞれの目標値を設定するとともに、社会情勢や市民ニーズの変化に基づく確認・見直しが可能なよう、交通に関する市民意識調査を定期的に行い、各種交通施策に対する満足度について定期的な調査を行っていきます。

また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、本交通マスタープランの見直しを行います

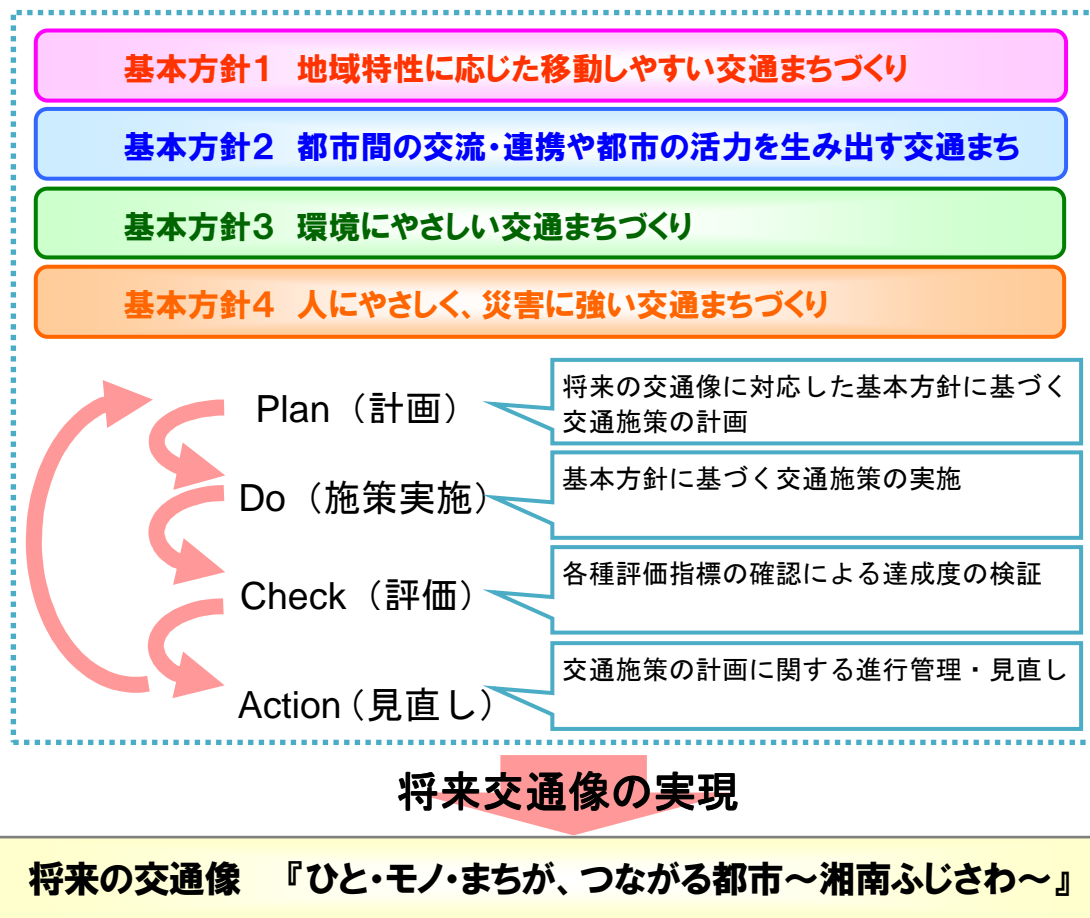


図 達成度の検証と定期的な見直しのイメージ図 (案)

2. 評価指標

2-1 将来の交通像に対応した評価指標

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～』を実現する交通体系となる『最寄り駅まで15分』、『藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分』、『インターチェンジまで30分』について評価指標を設定し、検証を行います。各交通体系における評価指標および目標を次のように設定します。

交通体系1 『最寄り駅まで15分の交通体系』

<評価指標>

○最寄り駅まで15分以内で移動できる人口の割合

評価指標	現状	目標
最寄り駅まで15分圏人口割合 (自転車考慮した場合)	% (%)	%

交通体系2 『藤沢駅周辺まで30分の交通体系』

<評価指標>

○藤沢駅まで30分以内で移動できる人口の割合

評価指標	現状	目標
藤沢駅まで30分圏人口割合	%	%

交通体系3 インターチェンジまで30分の交通体系』

<評価指標>

- インターチェンジまで30分以内で移動できる人口の割合
- インターチェンジまで15分以内で移動できる主要な産業系市街地地域数

評価指標	現状	目標
藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで 30分圏人口割合	%	%
藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで15分圏 主要な産業系市街地地域数	箇所	箇所

【※現状はH22国勢調査をベースとしている】

2-2 基本方針に対応した評価指標

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～』の実現に向け、設定した基本方針1～4に対応した定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標を次のように設定します。

各交通施策の実施による評価指標の目標に対する達成度や市民の意識・満足度を定期的に検証することにより、施策の効果や達成状況を確認します。

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

評価指標	現状	目標
地域特性に応じた公共交通サービス（乗合タクシーや乗合ワゴン等デマンド交通）の導入エリア数	箇所	箇所
最寄り駅までの所要時間に関する満足度	—	向上をめざします
公共交通の利便性に関する満足度	—	向上をめざします

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

評価指標	現状	目標
都市計画道路の整備率	%	%
自動車走行環境に関する満足度	—	向上をめざします
インターチェンジまでの所要時間に関する満足度	—	向上をめざします

基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり

評価指標	現状	目標
公共交通（鉄道、バス）の利用割合	%	%
自転車走行空間の整備延長	m	m
自転車走行環境に関する満足度	—	向上をめざします

基本方針4 人にやさしく、災害に強い交通まちづくり

評価指標	現状	目標
鉄道駅のバリアフリー施設の整備率 (移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	% (駅)	% (駅)
ノンステップバスの導入率	%	%
中扉を利用したバスの運行路線の割合 (乗降時のバリアフリー化の整備)	%	%
UDタクシーの導入台数	台	台
歩行者の交通事故件数	件	件
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	%	%
市内の歩行環境に関する満足度	—	向上をめざし ます
避難経路の道路環境に関する満足度	—	向上をめざし ます

3. 交通施策の戦略的展開

藤沢市交通マスタープランに掲げた交通施策を戦略的に展開していくため、短・中期的に集中して取り組むべき交通施策を選択し、将来の交通像実現に向けた実施プログラムである「(仮) 藤沢市都市総合交通戦略」を策定します。

また、自転車施策については、(仮) ふじさわサイクルプランを策定し、中短期で取り組むべき自転車施策を明らかにしながら、取り組んでいきます。

用語の解説

【あ行】

●アセットマネジメント

道路や橋梁などの公共施設について、将来的な損傷・劣化等を予測・把握し、最も費用対効果の高い維持管理を行う考え方。

【か行】

●狭隘（きょうあい）道路

一般に幅員4メートル未満の道路のことを指す。

●公共交通優先システム（PTPS）

バスが接近すると前方の信号の青時間を延ばし、バスの速度が低下しないようにする仕組み。

●交通需要マネジメント（TDM）

道路整備などのハード面ではなく、自動車から鉄道・バスへの利用転換や、会社の始業時間の変更による交通需要の平準化、物流の共同配送化など、主にソフト面での対策により混雑解消しようとする取り組み。

●コミュニティサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム。

●混雑度

道路の混雑程度を示す値の一つで、交通量と道路の許容量に対する比で示す値。

●コンパクトな都市構造

都市的土地利用の郊外への拡大を抑制し、中心市街地に生活に必要な諸機能（公的機関、医療機関、商業施設等）を集約させた効率的で持続可能な都市の構造。

【さ行】

●サイクル&バスライド（C&B）

自宅から自転車で最寄りのバス停まで行き、バスに乗り換えて目的地まで向かうシステム。

●自転車ラックバス

前面に自転車を載せられる路線バス。自転車の飲酒運転や傘を差しながらの片手運転などによる交通事故の防止などの効果が期待される。

●集中トリップ

ある地域に到着するトリップ。

【た行】**●代表交通手段**

1つのトリップが複数の交通手段から構成されるとき、予めつけられた交通手段の間の優先順位に基づき、最も優先順位の高い交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、(1)鉄道→(2)バス→(3)自動車→(4)二輪車→(5)徒歩の順。

●端末交通手段

1つのトリップが複数の交通手段から構成されるとき、代表交通手段からみて、より低い優先順位の交通手段を利用する、連続したすべてのアンリンクトトリップを端末トリップと呼び、端末トリップの中で最も優先順位の高い交通手段を端末交通手段と呼ぶ。

●地域提案型バス（コミュニティバス）

既存のバスでは歩行が困難な狭い道路や、公共交通不便地域などに対し、環境との共生や自家用車から公共交通への転換、高齢社会への対応を図ることを目的として、バス事業者が運行実施主体となり、バス停間隔を短くするなど、きめ細かなサービス提供を行うことで、高齢者等の移動手段の確保、公共交通中心のまちづくりなどのために運行されるバスのこと。

●昼間人口

「夜間人口（＝居住人口）」に対する用語として、主に日中にその地域に滞在している人口のことを言い、「夜間人口－その地域から他地域へ通勤・通学している人口＋他地域からその地域へ通勤・通学してきている人口」によって求められる。

●超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

●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一形態。たとえば、乗り合い方式で運行するデマンドバスなどがある。

●デマンドバス

デマンド交通の一つで、乗り合い方式で運行するバスのこと。

●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は、そこに住む人々の生活や活動の場であり、我が国の政治、経済、文化の中核的な役割を果たしている都市圏。

●東京都市圏PT（パーソントリップ）調査

経済社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は都市や農村に住み、「移動」し活動しており、この「人（Person）の動き（Trip）」から都市を分析する調査。

●トリップ

人または車両がある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動すること。トリップは、出発地から到着地（目的地）までどのような経路をたどっても、どのような交通手段を使っても、どれだけの時間を費やしても、その移

動の目的が達成されるまで続き 1 トリップとなる。

【な行】

●乗合タクシー（ワゴン）

バスを走らせるほど需要がない地域や深夜などに限定し、特別な許可により運行が認められたタクシー。ルートが決まっており、運賃も乗車人数による頭割りではなく定額制。

【は行】

●バスの一元化

バス事業者によって異なるバス路線やバス停の名称、運賃、運行ダイヤを統一することで、利用者にとって利便性の高いバスを運行すること。

●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。

●発生トリップ

ある地域を出発するトリップ。

●発生集中量

ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計。単位はトリップエンド（TE）。

●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害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。

●パーク&ライド（P&R）

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム。

●フィーダーバス

フィーダー（feeder）とは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線道路に接続して、支線の役割をもって運行される路線バス。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシーなどの端末交通が、道路では接続する補助幹線道路や区画道路がこの役割を担う。

●福祉バス

各種行事に参加する障がい者、お年寄りなどの安全面の確保や利便性を向上させることを目的として運行しているバス。

●フリッジ駐車場

まちの中心部に自動車が入ってこないように、まちの外縁部（フリンジ）に作られた駐車場のこと。利用者はこの駐車場に自動車をとめ、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に入出入りする。

●分担率

交通行動において、交通機関別の利用割合を分担率と呼び、自動車を利用した割合は、自動車分担率となる。

●ボトルネック

トンネルや橋梁、踏切、交差点など、交通渋滞の原因となる場所のこと。

【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。

【や行】

●夜間人口

一定の住居に3ヶ月以上にわたって住んでいる者の数を常住人口といい、夜間人口はその通称。その地域に働きに来ている人などからなる昼間人口に対して用いられる用語。

●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、障害・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。

【ら行】

●ラダー型（はしご型）

藤沢市都市マスタープランで位置づけられている将来都市構造の交通体系の配置の考え方。

●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、自転車の有料あるいは無料でレンタルするもの。

【英数字】**●ICカード**

情報(データ)の記録や演算をするために集積回路(IC)を組み込んだカードのこと。交通分野では、Suica や PASMO など IC 乗車カードをいう。

●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。誰もが普通に使え、運賃料金は一般のタクシーと同じ。