

藤沢市交通マスタープラン(素案)  
(概要版)

藤沢市

平成 25 年 10 月

# 目次

はじめに	1
1 藤沢市交通マスタープランの概要	
2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置づけ	
3 藤沢市の交通情勢	
4 交通に関する市民意識	
藤沢市をとりまく状況と交通課題	6
藤沢市がめざす将来の交通像	8
1 将来の交通像	
2 将来の交通像の目標	
将来の交通像を実現するための基本方針と交通施策	12
地域別の交通の方向性	24
地域別の基本方針に応じた主な交通施策	26
推進方策	28
1 将来の交通像に対応した評価指標	
2 基本方針に対応した評価指標	
3 交通施策の戦略的展開	

# 1 藤沢市交通マスタープランの概要

## (1)交通マスタープラン策定の背景

藤沢市は、昭和 30 年代初頭より、「住みやすく、働きやすい自立した都市」をめざしてまちづくりに取り組んできました。その結果、恵まれた鉄道網を活かしつつ、その鉄道駅を中心に都市拠点の形成を図りながら、利便性の高いコンパクトな都市構造を有する 40 万人超の都市へと成長してきました。

21 世紀に入り、人口減少・少子高齢社会など社会状況の急速な変化に伴い、交通に対するニーズの多様化が進むとともに、地球環境問題への対応も重要視され、低炭素型の都市構造（集約型都市構造）の充実や過度に自家用車に依存しない、多様な交通手段を快適に利用できる交通環境づくりが求められています。

このようなことから、将来のあるべき交通像を明らかにした上で、今後とも持続可能な総合交通体系を構築していく必要があるため、その指針となる「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

## (2)藤沢市交通マスタープラン策定の目的

藤沢市では、少子高齢化、人口減少社会を迎える中、採算性が厳しくなりつつあるバスなどの地域交通の維持・確保を図りながら、充実へとつなげていくことが求められています。

また、環境にやさしい交通手段への転換を促すほか、市民活動・産業活動の交流・連携を支える広域交通網などの整備を進めつつ、都市活力を持続していく必要があります。

このような交通を取り巻く状況に対応するため、以下の 2 点を目的に、「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

- ① 市民、交通事業者、行政などとの協働により、総合交通体系の基本的な方針を定める。
- ② 地域交通をマネジメントする。

# 2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置づけ

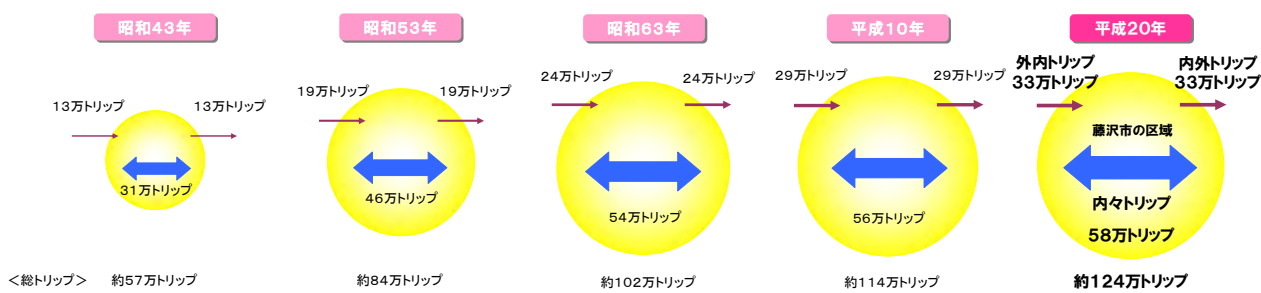
- ① 交通マスタープランは、「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として、2030 年（平成 42 年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示しています。
- ② 交通マスタープランは、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるものです。
- ③ 交通マスタープランは、「かながわ都市マスタープラン」、「かながわ交通計画」など広域的計画、近隣都市との交通に関する計画などと連携・整合性を図りながら、交通施策を展開していきます。
- ④ 交通マスタープランは、環境・福祉・産業部門などの個別計画と整合、連携を図りながら、交通施策を展開していきます。

### 3 藤沢市の交通情勢

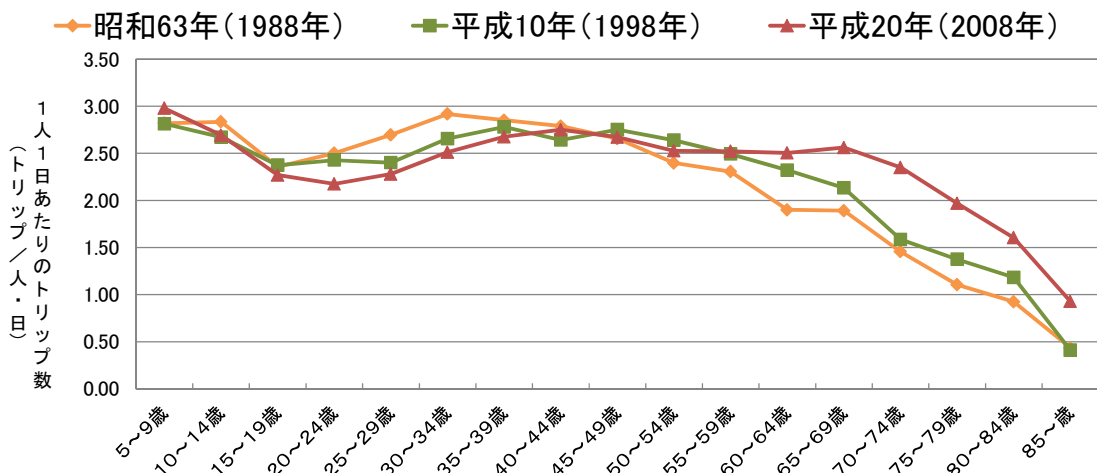
#### (1) 交通量（総トリップ数）と1人あたりのトリップ数の変化

- 藤沢市の交通量は、平成20年に約124万トリップとなり、この10年間で8.7%増加しています。市内々での移動よりも、市内から市外へと動く、広範囲な行動パターンが増える傾向となっています。
- 藤沢市の1人あたりのトリップ数としては、平成10年（1998年）の2.44から平成20年（2008年）の2.47と微増しています。年齢構成別の傾向としては、15歳から39歳までが減少する一方で、60歳以上の年齢層では増加しています。東京都市圏と比べて見ると、東京都市圏の傾向と同様に、高齢者のトリップ数の増加傾向が顕著となっています。また、藤沢市の5歳から9歳までのトリップ数が増加しています。

#### 本市を発着する交通量(総トリップ数)の変化



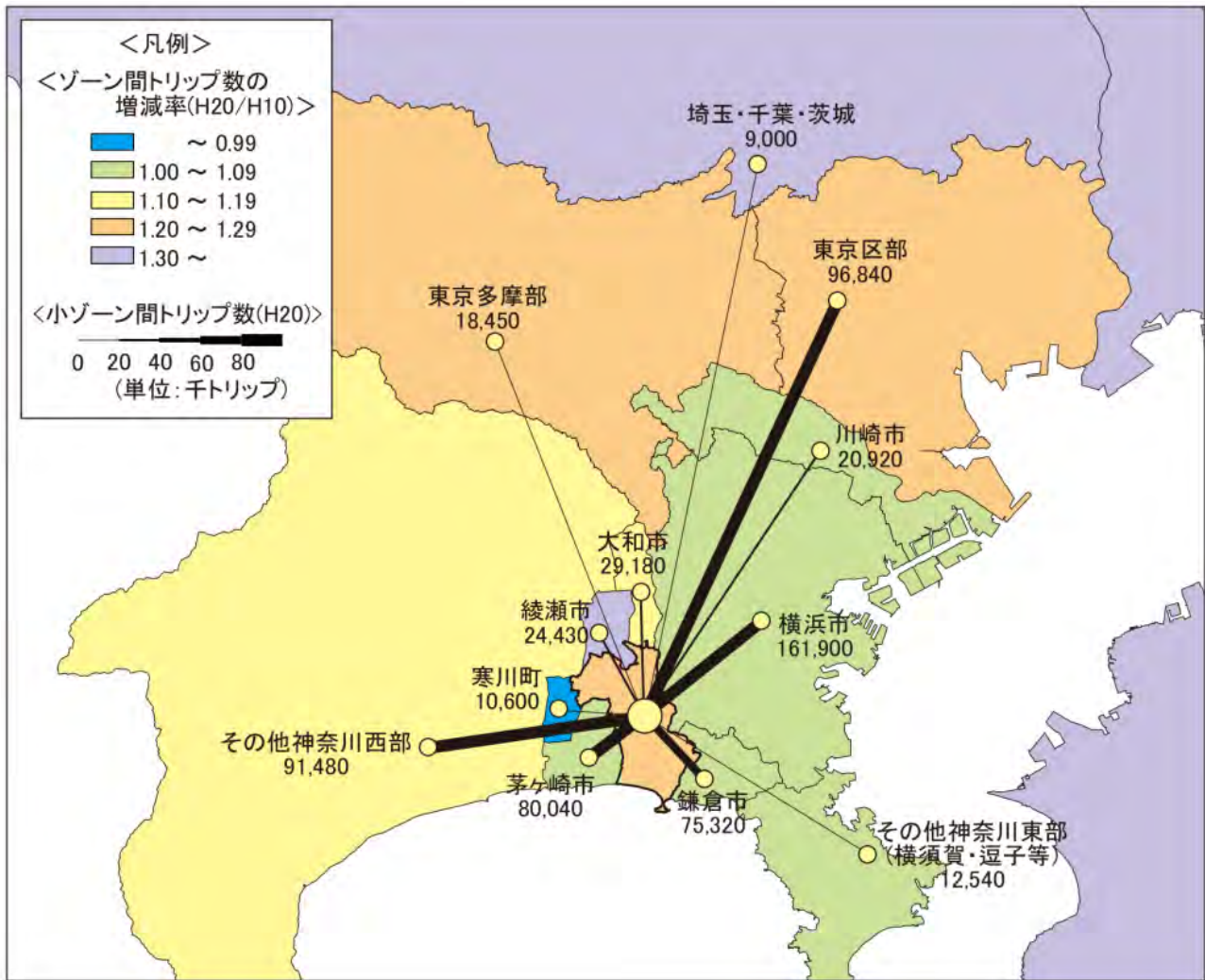
#### 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数の推移



(2) 周辺都市への移動傾向 ～東京都区部への移動が増加～

- 周辺都市への移動傾向については、藤沢市の交通量（総トリップ数）の伸び率を上回り、増加傾向にあります。東京都区部、綾瀬市などへのトリップ数は20%を超え、その他神奈川県西部、大和市などへのトリップ数も10%を超えています。
  - 移動手段別の傾向としては、「鉄道」のトリップ数がこの10年で増加傾向の一方で、自動車は減少傾向となっています。
- 「鉄道・地下鉄」については、東京都区部、横浜市などへの移動がこの10年で増加しています。「自動車」については、全体的にトリップ数がこの10年で減少傾向となっていますが、綾瀬市への移動が約5割程度増加しています。

周辺都市への移動傾向

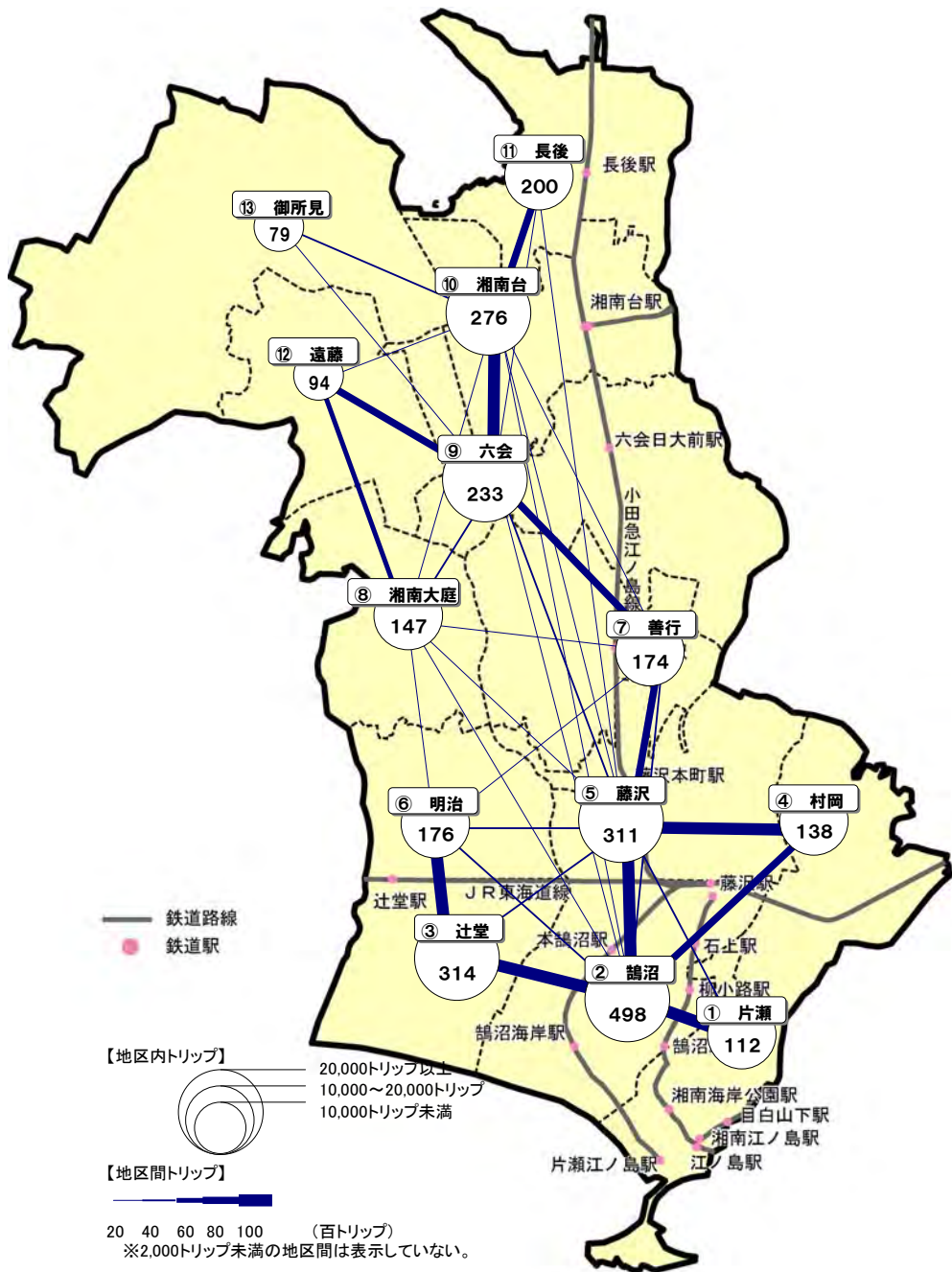


【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20）】

(3) 藤沢市内における移動傾向 ～藤沢・辻堂・湘南台での移動が多い～

- 商業・業務機能が集積する藤沢駅周辺では、「藤沢」、「鶴沼」を中心に「村岡」、「片瀬」間での移動が多くなっています。辻堂駅周辺では、「明治」、「辻堂」、「鶴沼」間での移動が多くなっています。
- 大規模な工場や商業地の集積している湘南台駅周辺では、「湘南台」から「六会」、「長後」間での移動が多くなっています。

藤沢市内における移動傾向



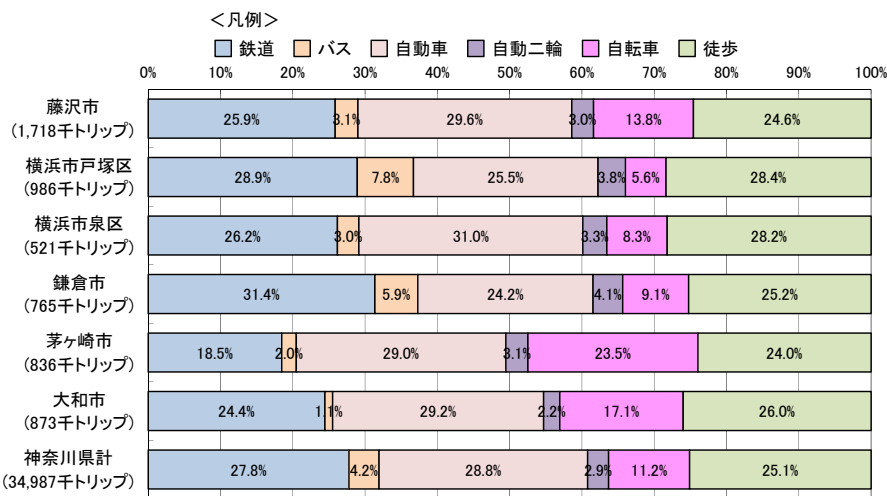
【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】



**(4) 交通の手段（代表交通手段構成） ～この10年で鉄道利用が増加～**

- 藤沢市の交通の手段構成を見ると、平成20年（2008年）では、鉄道25.9%、バス3.1%、自動車29.6%、自転車13.8%、徒歩24.6%となっています。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。平成10年（1998年）に比べると、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約5%低下しています。
- 近隣都市と比べると、藤沢市以東の横浜市戸塚区、鎌倉市に比べ鉄道、バスの利用割合が低い一方で、自転車の利用割合が高いことが特徴としてあげられます。また、藤沢市北側、西側に隣接する大和市、茅ヶ崎市と比べると、鉄道、バスの利用割合が高い一方で、自転車の利用割合が低くなっています。

**交通の手段(代表交通手段構成)**



※2 交通手段構成とは、人が移動するときに利用する自転車や鉄道、バスなどの交通手段のうち、代表的な交通手段の割合を示したものです。

## 4 交通に関する市民意識

### (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）までの所要時間が15分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が8割を超えるという結果になっています

### (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の所要時間が10分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が8割を超えるという結果になっています

### (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

- 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」、「やや満足」の合計が約7割という結果になっています

## (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。

### 将来の交通像として特に重要視する視点

#### ●交通まちづくりに関わる広域的な視点

- 自立して、健康で生き活きとらせる都市づくり
- 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

#### ●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

#### 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

## 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、『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』をめざします。

