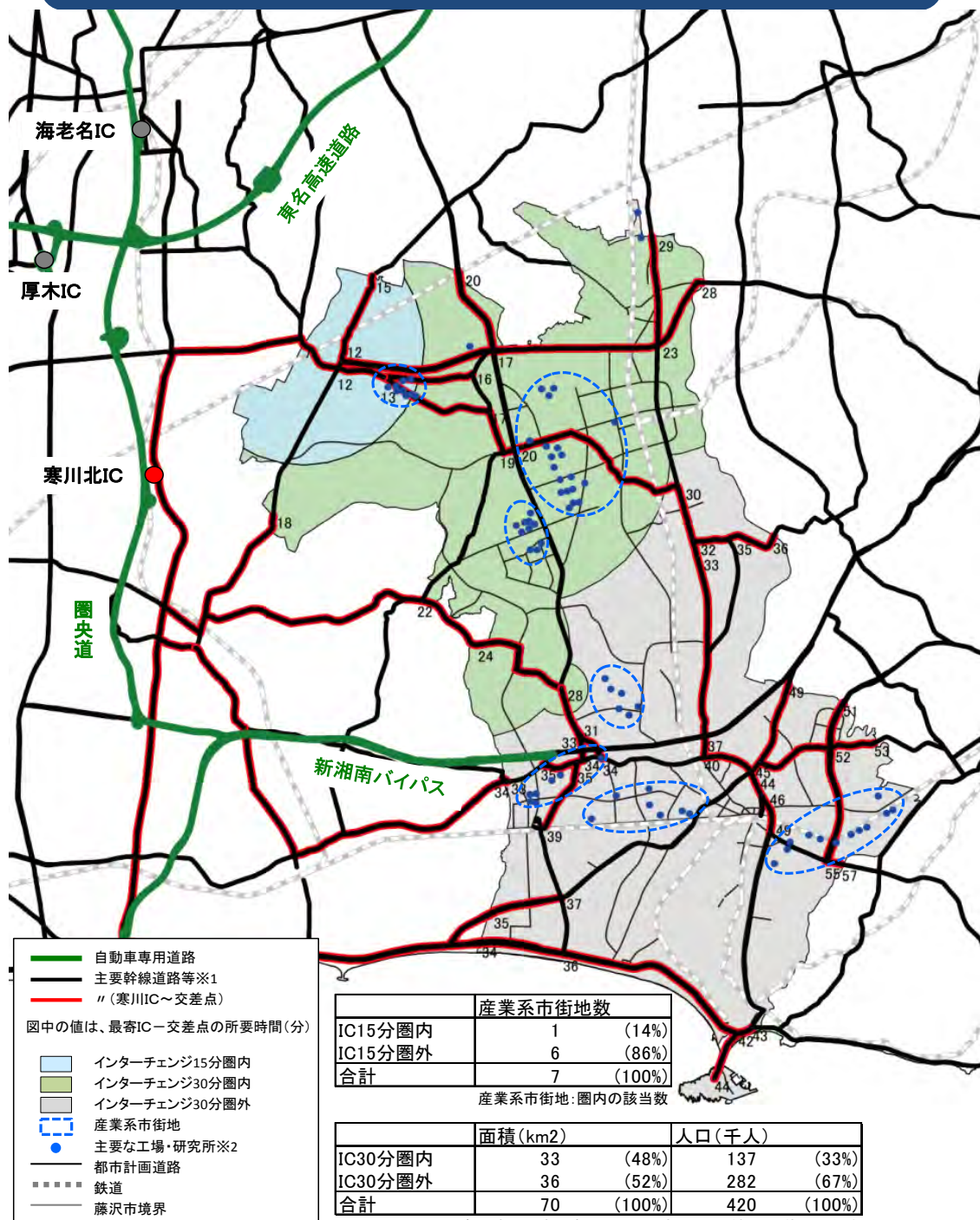


(3) インターチェンジまで30分(主要な産業系市街地から15分)の交通体系

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持続的な活力を創造するまちをめざし、インターチェンジまで30分で行ける交通体系を目標とします。また、都市活力の向上を図るため、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、(仮) 綾瀬スマートインターチェンジや横浜湘南道路の整備促進、主要幹線道路の整備促進による広域連携を図りながら、「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」の産業系市街地の割合を高めていきます。

将来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



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

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

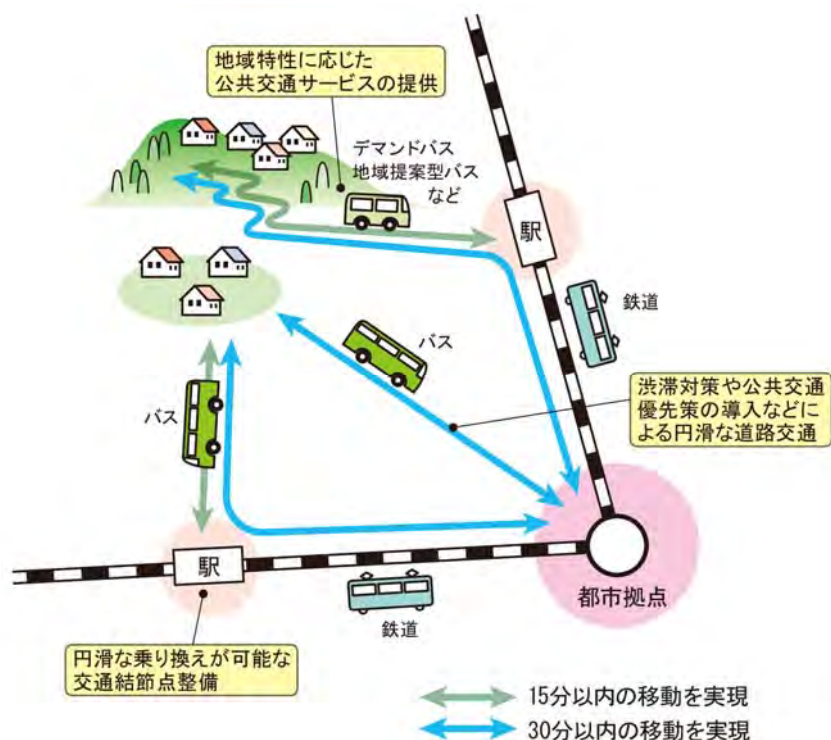


図 鉄道駅や都市拠点までの移動のイメージ

(3) 地域特性に応じた地域交通サービスの充実

南部地域や小田急江ノ島線の沿線地域の一部、西北部地域には、既存のバス停まで遠いことや、高低差があることでバスが利用しにくい地域があります。高齢化が進展する中、最寄りの鉄道駅やバス停まで移動が困難な方が増えつつあり、高齢者などの移動支援として、その改善に向けた取組みが地域主体で進められている地域も見られます。

地域の身近な足となる地域交通を充実していくため、既存バス路線の維持・確保・再編とともに、地域特性やニーズにあった地域交通サービス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>

①地域交通の既存バス路線の維持・確保

- ・ 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
- ・ 近隣都市との広域連携によるバス路線の再編・新設などの検討
- ・ 走行環境の確保（路面補修、バス停の改善、看板撤去など）
- ・ 企業の送迎バスなどの一元化、乗合化の促進

②地域住民と交通事業者の協働による新たな地域公共交通システムの導入

- ・ 乗合タクシーや乗合ワゴンなどデマンド交通の導入支援

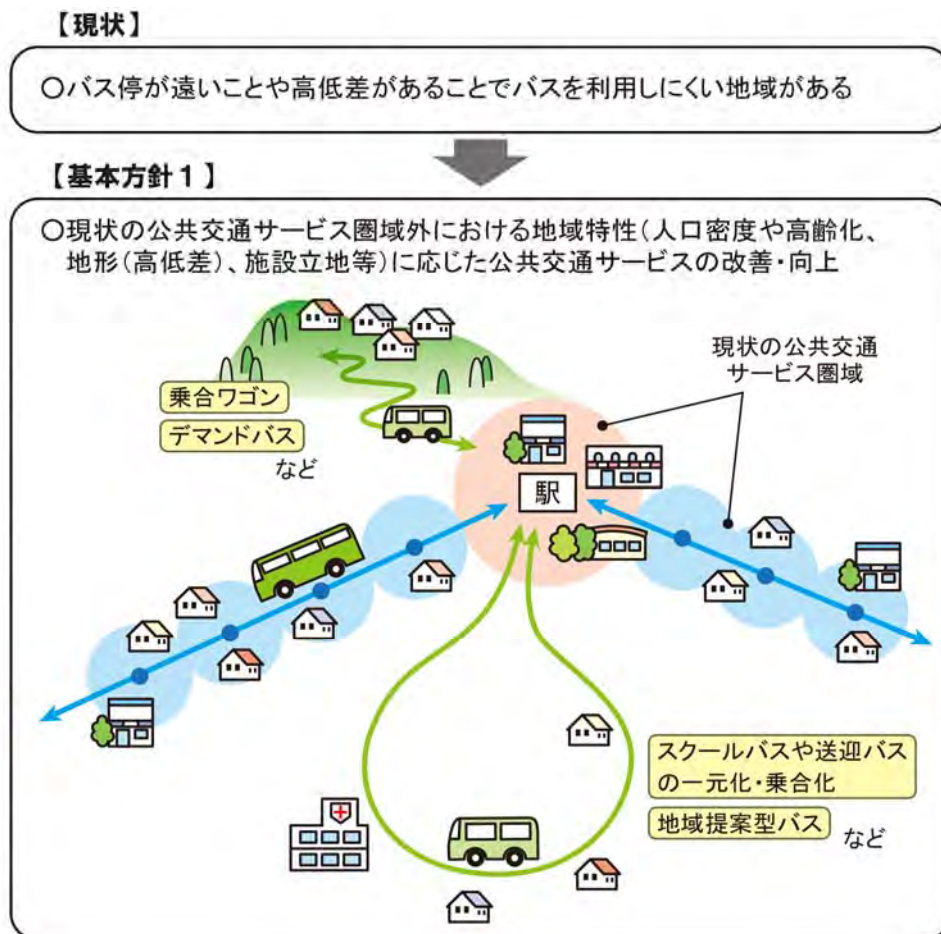


図 地域特性に応じた地域交通サービス充実のイメージ

(4) 地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携

少子高齢化、人口減少の進展や、都市活力の低下など社会情勢が大きく変わる中、地域交通をとりまく状況も厳しさを増しています。今後とも、地域の多様な人々の移動を支える地域交通を維持・確保し、充実していくことが重要となっています。

そのため、地域、交通事業者、関係機関、行政などが協力・連携を図りつつ、地域交通の充実に向け様々な交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

①地域、交通事業者、関係機関、行政などの協力・連携体制づくり

- ・ 地域公共交通会議の運営・充実
- ・ 自転車などの交通施策の実施に向けた連携体制づくりの検討

②地域と交通事業者の協働による地域交通導入への支援

- ・ 地域主体による新たな地域公共交通システムの導入制度の検討
- ・ 地域提案型バス導入に向けた支援
- ・ 既存路線バスの維持・確保・再編に向けた支援

③交通施策を推進するための庁内体制づくり

- ・ 関係機関などとの連携体制の強化
- ・ 庁内、市民センターとの連携体制の強化

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。

(1) 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）交通体系づくり

現在、藤沢市周辺では、首都圏、全国の他都市と連絡する、首都圏中央連絡自動車道（さがみ縦貫道路・横浜湘南道路・高速横浜環状南線）や東名高速道路・（仮）綾瀬スマートインターチェンジの設置など自動車専用道路の整備が進められています。

人やものが円滑に移動でき、持続的な都市活力を創造していくために、インターチェンジまで30分の交通体系づくりに向けた交通施策を展開していきます。また、産業の活性化を図っていくため、主な産業系市街地では、インターチェンジまで15分の交通体系づくり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>

①広域的な自動車専用道路の整備促進

- ・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）
- ・新湘南バイパス、
- ・東名高速道路（（仮）綾瀬スマートインターチェンジ）

②主要幹線道路（国道・県道など）の整備促進

- ・国道1号、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）、県道30号（戸塚茅ヶ崎）、（仮）湘南台寒川線、
他都市計画道路など

③幹線道路などの整備

- ・鵜沼奥田線、藤沢石川線、善行長後線、亀井野二本松線、石川下土棚線、
高倉下長後線、（仮）遠藤葛原線、他都市計画道路など

(2) 広域的な公共交通ネットワークの強化

都市間の交流・連携を支え、首都圏、全国の他都市や都市拠点まで快適に移動できる活力ある移動環境を構築していくため、広域的な鉄道ネットワークの強化や、新たな広域連携軸（公共交通）の形成など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>

①広域的な鉄道ネットワークの強化

- ・ 東海道新幹線倉見新駅の設置促進
- ・ 中央リニア新幹線の整備促進
- ・ 神奈川東部方面線による相鉄・JR線及び相鉄・東急線の相互直通運転の促進

②広域連携軸（公共交通）の整備

- ・ いずみ野線の湘南台以西への延伸促進
- ・ (仮) 新南北軸線への新たな交通システムの整備推進

③交通拠点の整備

- ・ 藤沢都心部再整備の推進
- ・ JR東海道本線への(仮)村岡新駅の設置推進
- ・ いずみ野線延伸にあわせた健康と文化の森の整備推進

④鉄道の輸送力増強

- ・ JR東海道本線、小田急江ノ島線など輸送力増強
- ・ 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じた要望活動の推進

(3) 都市拠点における交通機能の強化

藤沢駅周辺など都市拠点まで30分以内で移動できる交通体系づくりとあわせて、都市拠点の機能強化を図り、拠点としての魅力を高めつつ、安全・快適に移動できるような移動環境を構築していくため、都市拠点における回遊ネットワークの形成、アクセス性の向上など交通機能の強化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>

①都市拠点の回遊性向上

- ・ 鉄道駅周辺のバリアフリー化推進
- ・ 歩いて楽しい歩行空間づくり
- ・ 放置自転車対策の推進
- ・ 自転車利用の交通ルールの遵守やマナー向上
- ・ 商業・観光施策と連携した交通、タウン情報などの提供

②都市拠点へのアクセス性向上

- ・ 鉄道駅周辺へのアクセス道路などの整備
- ・ 鉄道駅へのバス交通の充実
- ・ 交通規制などと連携した公共交通優先空間の導入
- ・ 交通需要マネジメントの推進
- ・ 荷さばき交通のための駐車施設整備・ルール化などの検討
- ・ 鉄道駅周辺の自転車空間ネットワークの構築
- ・ 鉄道駅周辺の駐輪環境づくり

(4) 片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

片瀬・江の島は、首都圏の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、多くの観光客が訪れ、都市のにぎわいと活力の向上をもたらす観光・交流機能を有する都市拠点として位置付けています。近年、訪れる観光客数も、全体的に増加傾向となっております。今後とも、このにぎわいと活力を維持、創出していくことが重要です。

そのため、片瀬・江の島周辺の回遊性・アクセス性の向上などの交通施策を、「湘南江の島魅力アッププラン」と連携を図りながら展開していきます。

<展開する交通施策>

①片瀬・江の島周辺の回遊性向上

- ・ 片瀬・江の島周辺のバリアフリー化の推進
- ・ 江の島を含めた湘南海岸沿岸の街並み・歴史・自然を感じる周遊環境整備
- ・ 周遊しやすいレンタサイクルの検討

②片瀬・江の島周辺の交通結節機能の強化

- ・ 湘南モノレール湘南江の島駅へのエレベーターの設置
- ・ 片瀬江ノ島駅及び駅前広場の再整備構想と交通機能の確保に向けた検討

③観光利用における公共交通利用の促進

- ・ 片瀬・江の島周辺の交通対策の推進（駐車場案内板など）
- ・ 片瀬・江の島・湘南海岸沿岸を連絡する新たな公共交通の検討
- ・ 片瀬江ノ島駅及び駅前広場の再整備構想と交通機能の確保に向けた検討
- ・ 片瀬・江の島周辺3駅の乗り継ぎやすさ向上に向けた検討
- ・ 鉄道事業者、観光団体と連携した公共交通の乗り継ぎ割引制度などの検討

活力を生み出す都市・ネットワークづくり方針図



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道路交通体系の構築を進めます。

(1) 公共交通の利用促進

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が重要です。

そのため、公共交通の利用促進、自動車交通の円滑化など環境にやさしい交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①バス・タクシーなどの利便性向上

- ・バスなどの公共交通の乗り継ぎ割引制度などの検討
- ・ノンステップバス、UDタクシーなどの導入支援
- ・バスロケーションシステムの導入支援
- ・公共交通路線パンフレットの作成

②バス・タクシーなどとの結節点整備と結節機能の強化

- ・バス、タクシーと乗継ぎしやすい駅前広場の整備・改善
- ・バス・タクシーなどの結節点のバリアフリー化
- ・タクシーの待機場所の工夫
- ・ICカードによるサービスの拡充の検討
- ・バスなど乗り継ぎ割引制度の導入の検討
- ・サイクル&バスライド導入に向けた検討
- ・自転車バスラックなどの検討

(2) 自動車交通の円滑化

円滑な道路交通体系を構築するため、未整備の都市計画道路の整備などにより、自動車の走行空間や駐車環境の整備を促進するとともに、公共交通などへの利用転換を促す意識啓発などの交通施策を展開していきます。

<展開する交通施策>

①自動車の走行空間整備

- ・都市計画道路網などの整備、見直し
- ・計画的整備に向けた道路整備プログラムの策定
- ・狭隘（きょうあい）道路など生活道路の整備・改善

②自動車などの駐車環境整備

- ・フリンジ駐車場の整備促進
- ・自動二輪車を含めた駐車場の整備促進
- ・荷さばき交通のための駐車施設整備・ルール化などの検討
- ・円滑な道路交通にむけた渋滞交差点の改良

③自動車利用の抑制

- ・マイカーを利用しない啓発活動の推進
- ・朝のピーク時などの交通規制などと連携した駅前広場などへの流入規制

(3) 自転車の利用促進

自転車利用に関する市民意識から、身近な移動手段で、地球環境負荷の小さい自転車の利用環境を向上していくことが求められています。そのため、(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、総合的に進めていきます

<展開する交通施策>

①自転車に関する指針に基づく総合的な自転車施策の展開

- ・自転車走行空間の整備
- ・自転車の駐輪環境整備
- ・自転車の利用促進
- ・自転車利用のルールの遵守、マナーの向上

(4) 環境にやさしい交通環境づくり

交通体系としても温室効果ガスを削減していくことが求められています。既存交通施設の有効活用、環境にやさしい交通行動の意識啓発、環境負荷の少ない自動車の普及促進などを進めていくことも重要となっています。

そのため、環境にやさしい交通環境づくり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>

①モビリティ・マネジメントの推進

- ・市民、学校、企業を対象としたモビリティ・マネジメントの推進
- ・商業施設と連携したポイント制度など公共交通利用促進策の検討

②環境負荷の小さい自動車の普及促進

- ・電気自動車などの普及促進
- ・超小型モビリティなど環境にやさしい交通システム導入の検討

③既存の交通施設の有効活用

- ・既存道路空間の再配分による右折レーンなどの整備
- ・既存道路空間の再配分による自転車走行空間などの整備

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。

(1) 安全で快適な移動空間づくり

今後も高齢化が進むと考えられるため、病院や福祉施設周辺の道路、駅施設などの公共公益施設におけるユニバーサルデザイン化、交通安全対策を進めることが重要となります。

そのため、安心・安全・快適に移動できる空間づくりに向けた交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

①ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー化重点地域の位置付け（駅、病院、福祉施設の周辺など）
- ・歩道の拡幅や段差、傾斜の解消などの歩行環境の整備・改善
- ・案内施設、パンフレットの充実

②交通安全対策の推進

- ・交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入制限
- ・交通事故多発地域などの情報提供（ヒヤリハットマップの作成など）
- ・交通ルールや交通マナーの啓発
- ・交通管理者と連携した地域の安全確保に関するモニタリング体制の構築

(2) 健康増進につながる移動環境づくり

公共交通や徒歩などによる移動の安全性が確保された、移動しやすい環境づくりなど、健康でいきいきと暮らせる環境づくりに向けた交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

①移動環境の整備

- ・だれもが安全・安心して歩きやすい環境づくりの推進
- ・だれもが公共交通を利用して移動しやすい環境づくりの推進

(3) 災害に強い交通まちづくり

災害時の安全性確保の視点から、狹隘（きょうあい）道路の改善などとともに、災害避難路として有効な都市計画道路等の道路ネットワークの形成に向けた交通施策を展開します。

また、主要な鉄道駅を中心に、鉄道事業者、商業者等の関係機関と協議・連携を図りながら、帰宅困難者対策協議会を設置し、災害時の対策の検討を進めます。

<展開する交通施策>

①交通基盤の整備

- ・ 狹隘（きょうあい）道路の改善
- ・ 災害避難路となる都市計画道路等の整備
- ・ 避難経路に関する情報提供
- ・ 交通施設の耐震化

(4) 既存交通施設の適正な維持管理の推進

既存交通施設の安全性を求める声が強くなっています。人口減少、産業活力の影響から、財政状況も厳しさを増す中であっても、既存交通施設の適正な維持管理を行っていくことは重要となっています。そのため、適正な維持管理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>

①既存交通施設の適正な維持管理の推進

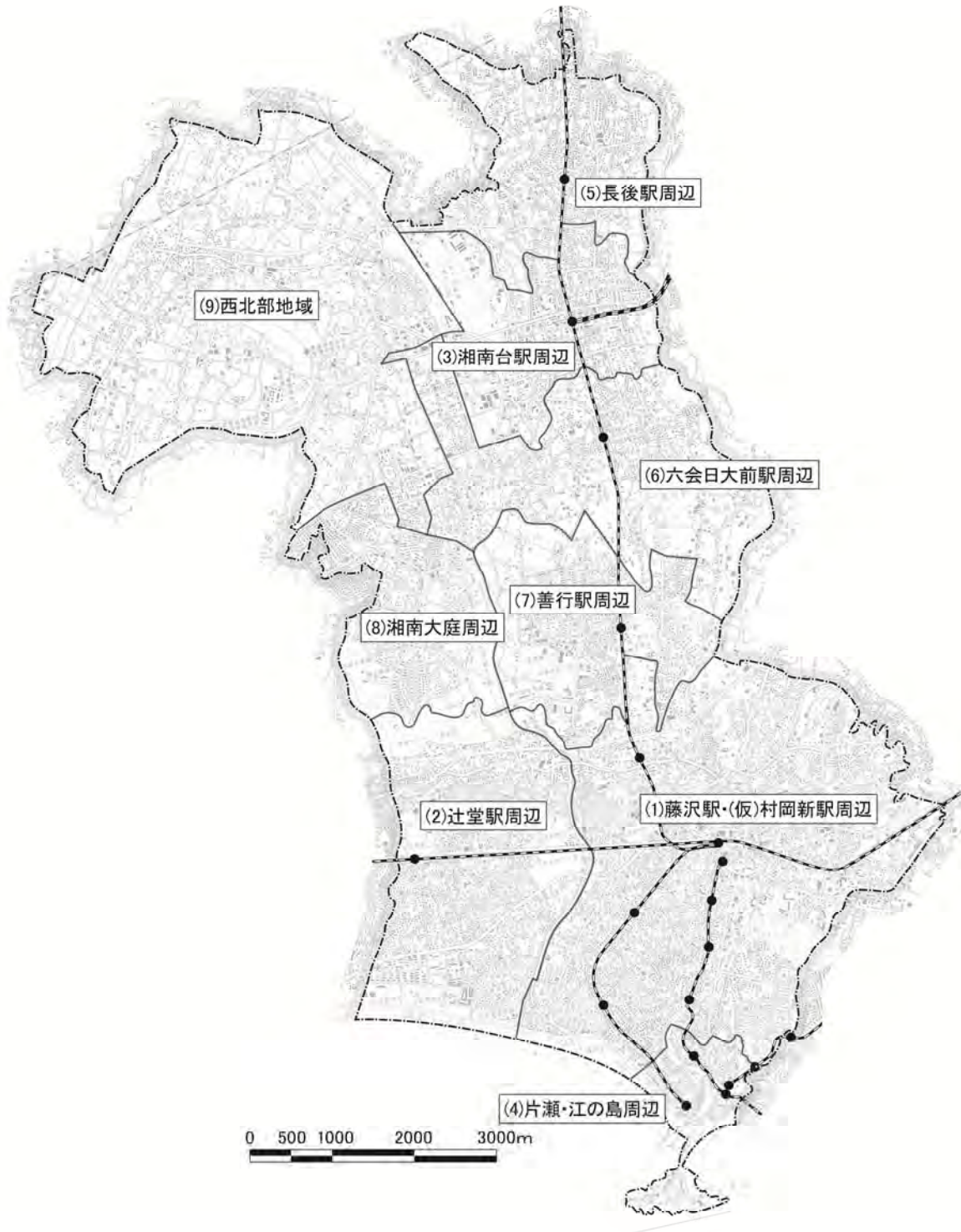
- ・ 交通施設の安全点検の強化・充実
- ・ アセットマネジメントによる交通施設の維持・更新に関する計画的な管理

地域別の交通の方向性

将来の交通像を支える交通施策を展開していくためには、地域特性を踏まえながら、様々な交通手段を組み合わせた交通施策を進める必要があることから、市域を9地域に分類し、各地域に適した交通まちづくりを進めていきます。

地 域	特 徴
1) 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藤沢市の都心及び広域交流拠点として、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざす地域 ・ 鉄道3線が結節する鉄道駅を中心に、駅端末交通が最も集中している地域 ・ 湘南深沢駅周辺と連携・一体となり先進的な機能が集積した広域に発信する拠点の形成をめざす地域
2) 辻堂駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たに創出する広域連携拠点として、産業関連機能、医療健康増進機能、複合都市機能等の集積・維持を進め、多様な交流を育む拠点をめざす地域 ・ ターミナル駅ではないが、鉄道駅を中心に駅端末交通が集中している地域 ・ 平坦な地形で、自転車の利用率が高い地域
3) 湘南台駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用・充実しながら、また藤沢市北部地域における商業・業務、行政サービス機能中心地として充実するとともに、質の高い都市空間形成をめざす地域 ・ 駅から離れた地域（西北部地域、湘南ライフタウン）からの駅利用が多い地域
4) 片瀬・江の島周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光目的の来街者が多く、休日の交通混雑が顕著な地域 ・ 観光交通の集中から生活環境の保全が求められる地域
5) 長後駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的平坦な地域で、自転車での移動や駅端末利用が多い地域 ・ 道路が狭く、歩行空間や自転車走行空間が十分確保されていない地域
6) 六会日大前駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度は高いが、公共交通のサービスレベルが低いエリアが存在する地域
7) 善行駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 坂が多く、自転車での移動や駅端末利用を困難にしている地域
8) 湘南大庭周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅から離れているが人口密度が高い住宅市街地 ・ 基幹となる公共交通のサービスレベルは高いが、サービスエリアから外れる圏域が存在する地域 ・ 高低差があり、自転車の利用率が低い地域
9) 西北部地域 (遠藤御所見地区)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に市街化調整区域で人口密度が低く、公共交通のサービスレベルが低い地域 ・ 高齢化率が高いため、移動支援が必要な地域

地域分類図



地域別の基本方針に応じた主な交通施策

藤沢市南部

(8) 湘南大庭周辺地域

- (仮)新南北軸線への新たな交通システムの導入
- 辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅などへ向けた既存バス路線の利用環境改善や路線再編
- 既存バス路線が充分でない地域における地域提案型バスやデマンド交通などの導入
- いずみ野線の延伸に伴う周辺バス路線の再編

(7) 善行駅周辺地域

- 藤沢石川線などの都市計画道路の整備
- 藤沢石川線の整備にあわせた、既存バス路線の再編、充実
- 地域住民と交通事業者の協働による地域提案型バスやデマンド交通などの導入
- 駅周辺におけるユニバーサルデザイン化や歩きやすい環境づくりの推進。

(2) 辻堂駅周辺地域

- (仮)新南北軸線への新たな交通システムの導入
- 湘南シークロスの道路渋滞の解消に向けた交通安全対策
- 県道43号(藤沢厚木)の事業化に向けた検討の促進
- 辻堂駅に乗り入れするバス路線の利便性向上に向けた交通対策の検討
- 片瀬辻堂線などの都市計画道路の整備に向けた検討
- 辻堂駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討



(4) 片瀬・江の島周辺地域

- 江の島島内への新たな周遊機能など周遊環境の向上
- 片瀬江ノ島駅前広場の再整備構想の検討
- 江の島を含めた湘南海岸へ交通アクセスの改善に向けた検討
- 観光・交流施設周辺における歩行空間などのユニバーサルデザイン化

(1) 藤沢駅・(仮)村岡新駅周辺地域

- 藤沢都心部再整備の推進
- 藤沢本町駅周辺における歩行空間の改善等の結節機能の強化
- 藤沢駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討
- JR東海道本線への(仮)村岡新駅設置推進
- 横浜藤沢線の整備促進
- 鶴沼奥田線などの都市計画道路の整備

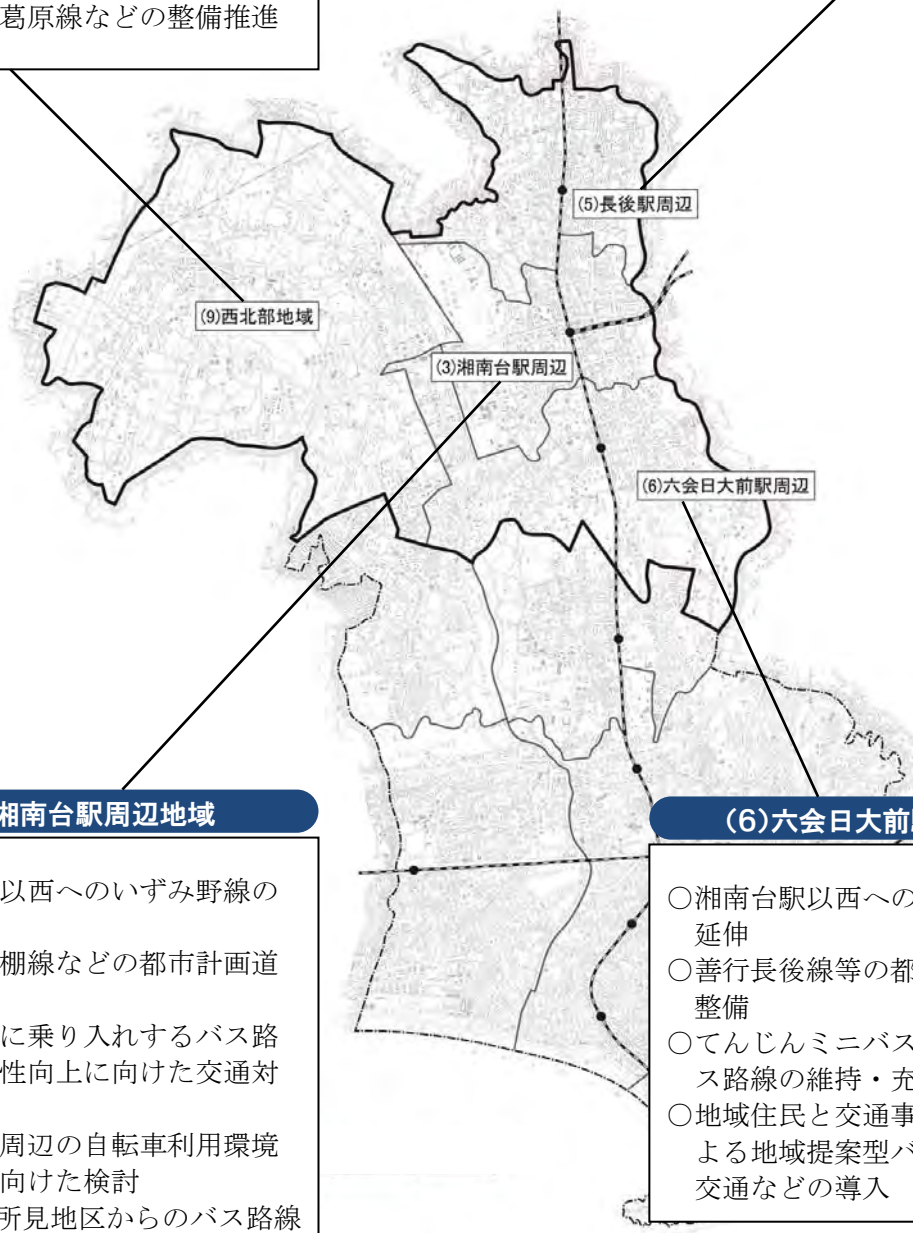
藤沢市北部

(9) 西北部地域

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 健康と文化の森に設置予定の新駅を中心とした安全に回遊できる交通施設の整備
- (仮)新南北軸線への新たな交通システムの導入
- (仮)湘南台寒川線などの整備促進
- (仮)遠藤葛原線などの整備推進

(5) 長後駅周辺地域

- 高倉下長後線などの都市計画道路の整備
- 既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設
- 隣接都市との連携によるバス路線の新設
- 長後駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討



(3) 湘南台駅周辺地域

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 石川下土棚線などの都市計画道路の整備
- 湘南台駅に乗り入れするバス路線の利便性向上に向けた交通対策の検討
- 湘南台駅周辺の自転車利用環境の整備に向けた検討
- 遠藤、御所見地区からのバス路線の維持・充実、新規路線の導入

(6) 六会日大前駅周辺地域

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸
- 善行長後線等の都市計画道路の整備
- てんじんミニバスなどの既存バス路線の維持・充実
- 地域住民と交通事業者の協働による地域提案型バスやデマンド交通などの導入

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 （自転車を考慮した場合）	74% (84%)	%

交通体系2 『藤沢駅まで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

※基準値は H22 国勢調査をベースとしている

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	一箇所	一箇所
最寄り駅までの所要時間に関する満足度	—	満足度の向上をめざします
公共交通の利便性に関する満足度	—	満足度の向上をめざします

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
鉄道駅施設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）	—% (一駅)	—% (一駅)
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	一台	一台
歩行者の交通事故件数	一件	一件
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。

藤沢市交通マスタープラン 概要版

平成 25 年●月

藤沢市 計画建築部 都市計画課