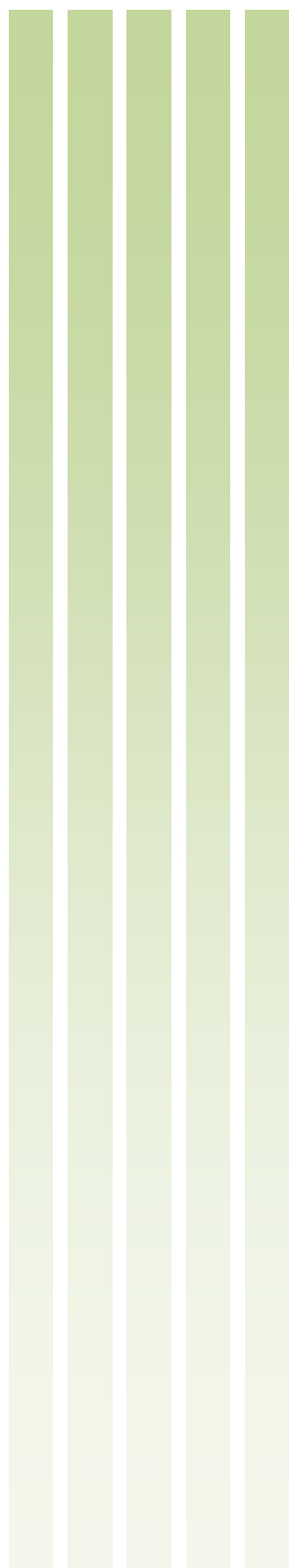


# 第3章

## 藤沢市がめざす将来の交通像



## 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持続していくために、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、歩くことを第一に、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。

重要視する4つの視点、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」に基づき、交通まちづくりを進めます。

#### ～地域特性～

- ひとひとが交流・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。

#### ～活力～

- 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。

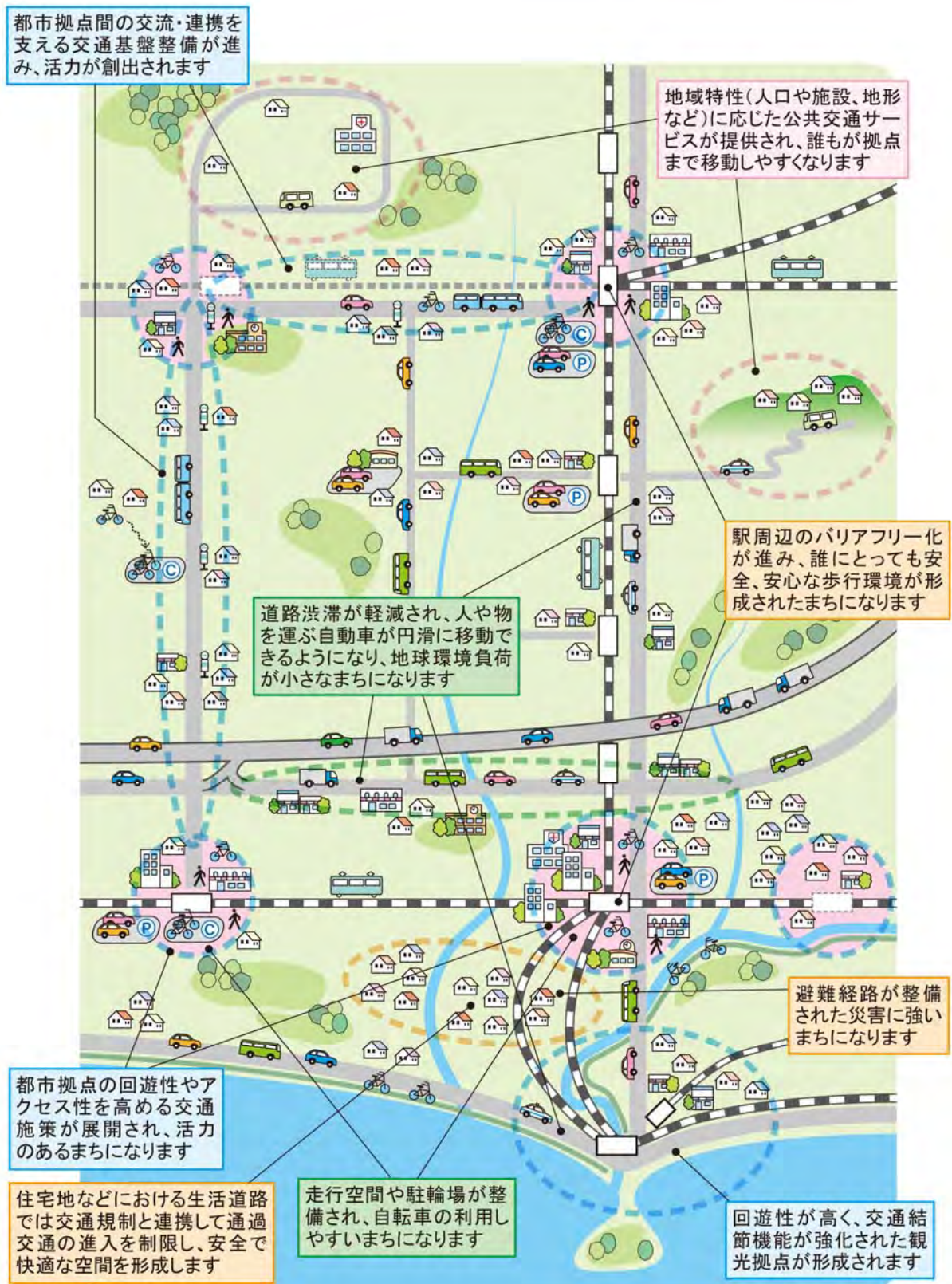
#### ～環境にやさしい～

- 公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざします。

#### ～安全・安心～

- だれもが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できるひとにやさしく・災害に強い都市をめざします。

## 2 将来の交通像のイメージ



### ■ 将来の交通像のイメージ

※ この将来の交通像のイメージ図は、藤沢市で取り組む各交通施策を強調してイメージ図に描いたものであり、実際の位置と一致するものではありません。

## 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、この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、より多くの人々が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざします。

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、市民交流など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など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「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】

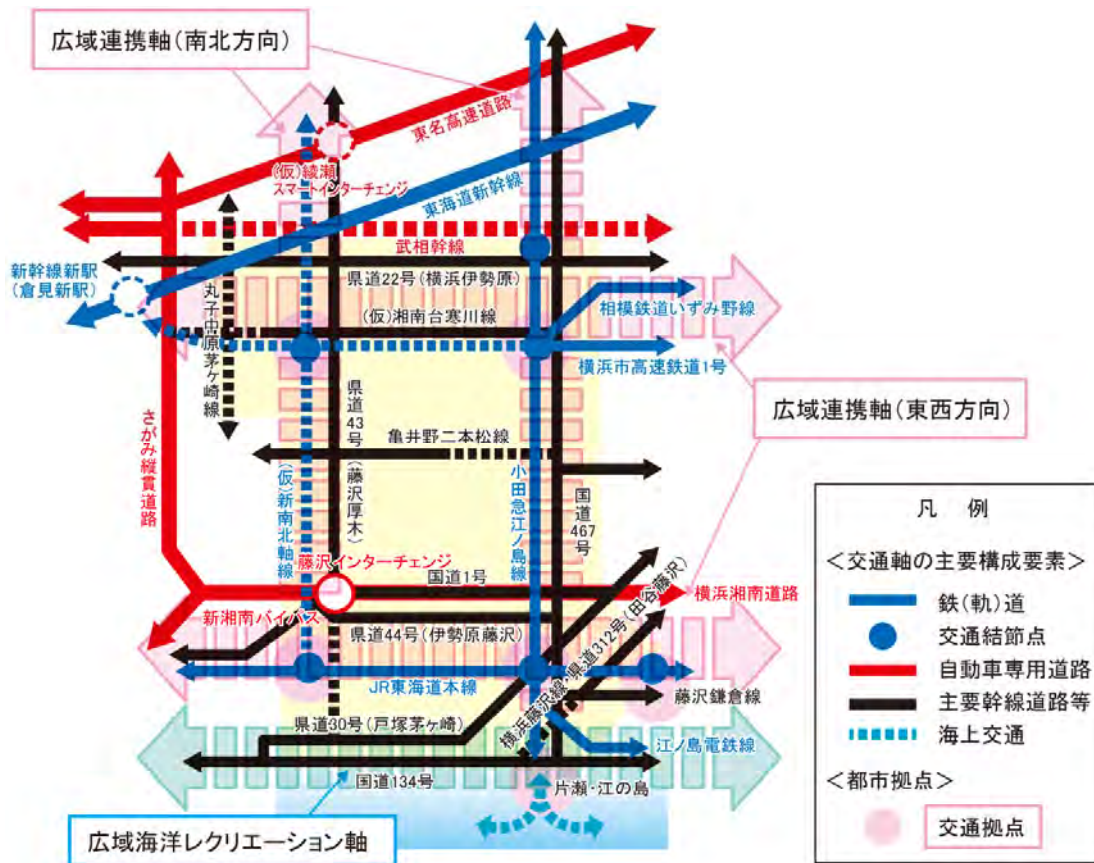
「多様化する市民生活や産業活動を支え、都市の文化や産業の創出・発信を担う場として都市拠点を形成します。各拠点では都市機能の充実を図り、拠点性を高めるとともに、拠点間の役割分担と連携を図ることにより、都市全体の活力創出をめざします。」

#### 〈 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 東海道新幹線（倉見新駅） JR 東海道本線（(仮) 村岡新駅）  
相模鉄道いずみ野線 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  
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
- ・自動車専用道路 さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）
- ・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(都市拠点) 藤沢駅周辺 辻堂駅周辺 湘南台駅周辺  
健康と文化の森 片瀬・江の島（仮）村岡新駅周辺

※国道467号は、都市計画道路名称が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。

## 4 めざす交通体系

将来の交通体系を実現するため、4つのテーマで設定した「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」ごとに、めざす交通体系を設定します。

### ～地域特性～

○最寄り駅まで15分・藤沢駅周辺（中心市街地）まで30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、また、商業・業務・行政・文化・医療などの様々な都市機能が集積する藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内に行ける交通体系を目標とします。

### ～活力～

○インターチェンジまで30分（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、ひと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、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。

### ～環境にやさしい～

○環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車が利用しやすく、ひとが快適に移動できる環境にやさしい都市をめざし、環境にやさしい交通体系を目標とします。

### ～安全・安心～

○ひとにやさしく・災害に強い交通体系

だれもが歩きやすく、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、ひとにやさしく・災害に強い交通体系を目標とします。

#### 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」を基本として 15 分圏域を設定しますが、晴天時には、「自転車」を利用することから、「自転車」を加えた 15 分圏域も参考として設定します。

##### ○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<sup>※1</sup>)
  - ③「自転車」による 15 分圏は、最寄り駅から半径 1,548m 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<sup>※1</sup>)
    - ・最寄り駅の駐輪場から駅改札口までは、徒歩 2 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 分程度を目安とします。
    - ・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<sup>※2</sup>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：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。