



第6章

推進方策

1. 推進方策のフォローアップ
2. 将来の交通像に対応した評価指標
3. 主要プロジェクトの戦略的展開
4. 交通施策のアクションプランの策定



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 推進方策のフォローアップ

将来の交通像の実現に向けては、将来の交通像に対応した評価指標を設け、各交通施策の進捗状況にあわせて、定期的に評価指標のモニタリングを実施しながら、各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を図る、PDCAサイクルを用いて進めていきます。

あわせて、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の調査を行っていきます。

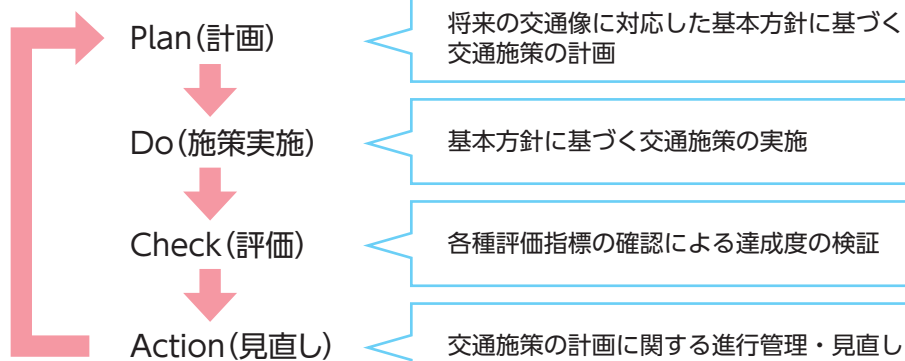
また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、都市マスタープランの改定を踏まえながら、本交通マスタープランの見直しを行います。

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

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

基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり

基本方針4 ひとにやさしく・災害に強い交通まちづくり



将来の交通像の実現

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～』

■ 達成度の検証と定期的な見直しのイメージ

2 将来の交通像に対応した評価指標

2030年(平成42年)の「将来の交通体系」の実現に向けては、「めざす交通体系」ごとに、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を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。また、満足度など現時点では、定量化できない評価指標についても、各交通施策を実施する中で、市民の意識・満足度を調査し、定期的に検討します。

めざす交通体系1

○『最寄り駅まで15分の交通体系』

評価指標	現状	目標
最寄り駅まで15分圏の人口割合 (自転車を考慮した場合)	72% (82%)	90% (95%)

○『藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系』

評価指標	現状	目標
藤沢駅まで30分圏の人口割合	84%	90%

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(ワゴン)やデマンド交通など)の導入エリア数	—	6エリア
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



めざす交通体系2

○『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』

評価指標	現状	目標
藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで30分圏の人口割合	33%	100%
藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで15分圏の産業系市街地割合	2% (0.1km ² /7.5km ²)	80% (6.0km ² /7.5km ²)

評価指標	現状	目標
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

めざす交通体系3

○『環境にやさしい交通体系』

評価指標	現状	目標
鉄道・バス・自転車の利用割合	約43%	現状を維持*
自動車の利用割合	約30%	現状を維持*

※将来(2030年(平成42年))の代表交通手段構成の見通しでは、自動車利用の利用割合が、約6%程度、増加する見通しとなっています。このため、交通施策の実施により、2008年(平成20年)時点の鉄道・バス・自転車・自動車の利用割合を維持していくことを目標としています。

評価指標	現状	目標
自転車走行空間の整備延長	—	5km
自転車走行環境に関する満足度	—	向上をめざします

めざす交通体系4

○『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』

評価指標	現状	目標
鉄道駅のバリアフリー施設*の整備率 (移動など円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	90% (19/21駅)	100% (21/21駅)
ノンステップバスの導入率	19%	70%
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	55% (21/38橋)	100% (38/38橋)
都市計画道路の整備率	74% (121km/162km)	84% (136km/162km)

※バリアフリー施設とは、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差を解消する施設のことを言います。

評価指標	現状	目標
UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入台数	0.2% (1台/520台)	10%
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 主要プロジェクトの戦略的展開

将来の交通像、めざす交通体系の実現に向け、中短期で取り組む主要プロジェクトを、交通事業者、地域、関係機関などの連携、協力のもと進めていきます。

3-1 めざす交通体系1：『最寄り駅まで15分、藤沢駅周辺まで30分の交通体系』////////

(1) 公共交通ネットワークの整備

「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」、「藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり」の実現をめざし、藤沢市の骨格となる広域連携軸(公共交通)や、地域公共交通網の整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

■広域連携軸(公共交通)

○いずみ野線の延伸

市北部における東西方向の利便性強化や本市の新たな活力創造の場として創出する健康と文化の森地区、東海道新幹線新駅方面などへの広域公共交通網の強化に向け、湘南台以西へのいずみ野線の延伸を進めます。

○(仮)新南北軸への新たな交通システムの整備推進

都市拠点間の連携強化や湘南大庭周辺地域、西北部地域などの南北方向の利便性強化に向け、辻堂駅と市西北部をつなぐ(仮)新南北軸線への新たな交通システム導入に向けて進めます。

■地域公共交通

○地域公共交通の整備推進

広域連携軸(公共交通)の整備にあわせたバス路線の整備、再編、既存バス路線の維持・確保、乗合タクシー・乗合ワゴンなどデマンド交通の導入に向けた交通施策を進めます。

(2) 交通拠点(都市拠点)における交通機能の強化

「最寄り駅まで15分の交通体系づくり」、「藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系づくり」の実現をめざし、藤沢市の交通拠点(都市拠点)の整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

■交通拠点(都市拠点)

○藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業の推進

藤沢市の中心市街地である藤沢駅周辺における再活性化に向け、行政、商業者、事業者などがそれぞれ主体的に検討・調整を行いながら事業を進めていくことを示した「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画(2012年(平成24年)3月策定)」に基づく南北自由通路の拡幅や駅前広場の改良などの事業を戦略的に展開します。

○(仮)村岡地区都市拠点総合整備の推進

都市間の交流・連携を支え、藤沢駅周辺に集中する交通負荷の軽減や、公共交通への利用転換されることによる環境負荷の軽減、また、村岡地区などの利便性向上に向け、JR東海道本線への(仮)村岡新駅設置を促進するとともに村岡新駅設置による新たな交通拠点の形成を一体的かつ戦略的に展開します。

○健康と文化の森の整備推進

いずみ野線延伸あるいは、都市拠点である健康と文化の森のまちづくりにあわせて、設置予定である新駅を中心に、新たな交通拠点の形成を一体的かつ戦略的に展開します。

○片瀬・江の島周辺における交通機能の強化

観光・交流機能を有する都市拠点である片瀬・江の島周辺では、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や、片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備構想の検討など、「湘南江の島魅力アップ・プラン」と連携を図りながら、交通施策を戦略的に展開します。

3-2 めざす交通体系2：『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』

(1)広域的な道路ネットワークの整備

首都圏、全国の他都市まで快適に移動できる広域的な道路ネットワークの強化を図るため、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)の広域的な自動車専用道路や、横浜藤沢線など主要幹線道路の整備促進とあわせて、幹線道路などの整備を進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- 藤沢石川線の整備推進
- 善行長後線の整備推進
- 石川下土棚線の整備推進
- (仮)遠藤葛原線の整備推進
- 鶴沼奥田線の事業化に向けた検討
- 高倉下長後線の事業化に向けた検討



3-3 めざす交通体系3: 『環境にやさしい交通体系』 //////////////////////////////////////

(1) 自転車施策の推進

自転車関連施策については、「ふじさわサイクルプラン」における中短期で取り組むべき自転車施策を交通施策のアクションプランにも位置付けて進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- ふじさわサイクルプランにおける中短期で取り組む自転車施策の推進

(2) モビリティ・マネジメントの推進

環境負荷の小さい自転車や公共交通などへの利用転換を促すソフト面での交通施策である「モビリティ・マネジメント」を、市民、学校、企業と連携を図りながら進めます。

〈中短期で展開する交通施策〉

- 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

3-4 めざす交通体系4: 『ひとにやさしく・災害に強い交通体系』 //////////////////////////////////////

(1) 安全・安心な交通体系の整備

超高齢社会を迎えるなか、関係機関などと連携を図りながら、ユニバーサルデザインによる交通環境の整備・充実や、交通安全対策、健康増進につながる移動環境づくり、災害に強い都市基盤整備の改善や整備などを進めます。

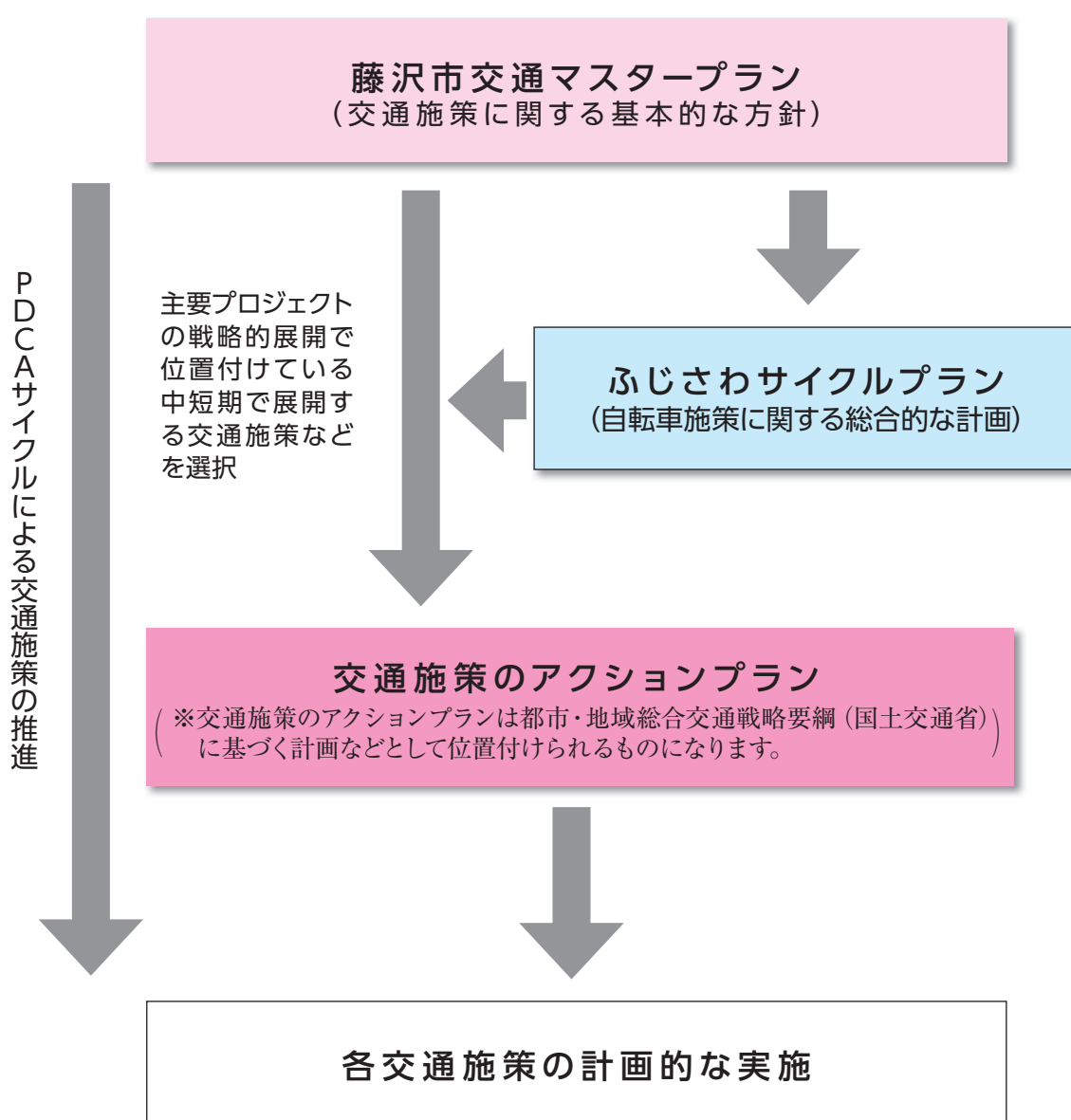
〈中短期で展開する交通施策〉

- 江ノ島電鉄線鵜沼駅、湘南モノレール湘南江の島駅のバリアフリー化促進
- ノンステップバス、UD (ユニバーサルデザイン) タクシーなどの導入支援
- 歩道の拡幅や段差、傾斜の解消など歩行環境の整備・改善
- 災害避難路となる都市計画道路などの整備及び促進
- 交通施設の耐震化
- 主要鉄道駅を中心とした災害対策の検討

4 交通施策のアクションプランの策定

将来の交通像の実現に向けては、主要プロジェクトの戦略的展開に位置付けている、中短期で展開する交通施策を、交通事業者、地域、関係機関、本市などが連携、協力しながら、一体となって進めていくことが重要となります。

このため、今後、5年から10年間で行う交通施策のアクションプランを策定し、様々な国庫補助制度などを活用しながら、交通施策を展開していきます。



■ 交通マスタープランの実現に向けた流れ