

資料編

- 
1. 用語の解説
 2. 藤沢市交通マスタープラン策定の経過



資料編

1 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・劣化などを予測・把握し、最も費用対効果の高い維持管理を行う考え方。

●温室効果ガス

大気中の二酸化炭素やメタンなどのガスは、太陽からの熱を地球に封じ込め、地表を暖める働きがあり、これらのガスを温室効果ガスという。代表的なものとして、二酸化炭素（CO₂）、メタン（CH₄）、亜酸化窒素（N₂O）、ハイドロフルオロカーボン類（HFCS）、六フッ化硫黄（SF₆）等があげられる。

●オフピーク時

朝夕のピーク時以外の時間帯（閑散時）。概ね10時から16時までの時間帯。

【か行】

●神奈川県鉄道輸送力増強促進会議

神奈川県内全域に渡る鉄道輸送力の増強や利便性の向上を促進させることにより、混雑緩和や県民の生活と産業の進展に寄与することを目的とした組織。神奈川県と県内全ての市町村及び経済団体（商工会議所連合会、商工会連合会）で構成され、鉄道輸送力増強などに関する情報収集や、国及び鉄道事業者への要望活動などを行っている。

●狭隘（きょうあい）道路

一般的に幅員4メートル未満の道路のことをさす。

●帰宅困難者対策協議会

災害などが発生した場合における公共交通機関の運行の停止又は遅延により、鉄道駅周辺において、帰宅が困難となる者、または、やむを得ず当該地域から徒歩により帰宅する者（帰宅困難者など）に対して、必要な対策、支援を図ることを目的として任意に設置する協議会である。協議会の構成としては、鉄道事業者、バスなど事業者、大規模集客施設事業者、商店会連合会、教育機関、警察、消防、県、市などの行政機関からなる。

●緊急輸送道路

救助や消火活動など応急対策のために、防災拠点や主要都市を連絡する国道などのこと。

●効果管理用算定

毎年変わる二酸化炭素排出量の計算方式では、基準年度との比較がしにくい（ベースが変動する）ため、基準年度に二酸化炭素排出量を算出したときの係数を現在のエネルギー使用量にかけ、同じ基準で推移がわかるようにする算定方式であり、藤沢市域全体のエネルギー消費量、廃棄物処理量などをもとに、電力の排出係数を1990年の値（0.380）に固定し算定。

●公共交通優先システム (PTPS: Public Transportation Priority System)

バスが接近すると前方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: Transportation Demand Management)

道路整備などのハード面ではなく、自動車から鉄道・バスなどへの利用転換や、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組。

●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、商業施設など）を集約させた効率的で持続可能な都市の構造。

【さ行】**●サイクルアンドバスライド**

まちなかへの自動車の流入を抑制して、バスの利用を促進するために、自転車でバス停に来てバスに乗り換えるシステム。

●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。

●自動二輪車

道路交通法に規定される車両区分で、大型自動二輪車及び普通自動二輪車のこと。

●シームレス化

シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車券の設定など。

●集中トリップ

ある地域に到着するトリップ。

●スマートインターチェンジ

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。

【た行】**●ターミナル駅**

交通手段の結節点。特に鉄道の場合は、異なる路線の交差する拠点駅や特急などが停車して乗り換える拠点駅をいう。



●代表交通手段

人が移動するときに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段のことをいう。

●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

既存のバスでは走行が困難な狭い道路や、公共交通サービス水準が低い地域などに対し、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、藤沢市が走行環境整備を行い、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、高齢者などの移動手段の確保、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。

●地域公共交通会議

地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃などに関する事項、地域公共交通施策に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため、道路運送法に基づき、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者と合意形成を図る場となる会議。協議会の構成としては、市民、バスなど事業者、運輸関係者、警察、国、県、市などの行政機関からなる。

●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。

●低炭素社会

究極的には、温室効果ガスの排出を自然が吸収できる量以内にとどめる (カーボン・ニュートラル) 社会。実現するためには、産業・行政・国民など社会のあらゆるセクターが、その選択や意志決定において、省エネルギー・低炭素エネルギーの推進や、資源生産性の向上などにより、二酸化炭素の排出を最小化 (カーボン・ミニマム) するための配慮を徹底することを当然とする社会のこと。

●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ワゴン、タクシーなどがある。

●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。

●東京都市圏パーソントリップ調査

東京都市圏を調査範囲とした、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを10年に一度調べるもの。

●トリップ・トリップエンド

トリップとは、人がある目的をもって、「出発地」から「目的地」へと移動する単位。

【例】1トリップ：出発地-(徒歩)→バス停-(バス)→鉄道駅-(鉄道)→鉄道駅-(徒歩)→目的地
また、トリップエンドとは、出発地と目的地のことをさし、出発地と到着地で2トリップエンドとなる。

【な行】

●荷さばき交通

商業・業務施設等への集配のための交通。荷さばきの多くが路上で行われており、荷さばきの路上駐車が交通混雑の一因となっている。

●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。

●ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【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。「バス専用レーン」と「バス優先レーン」の2種類がある。

●バス専用レーン

路線バス専用の車線。基本的には路線バスや緊急走行中の緊急自動車のみが通行可能で、それ以外の一般車通行は禁止されている。ただし交差点での左折、道路外に出るための左折、道路工事等による車線規制時、また緊急走行中の緊急車両に道を譲る場合はこの限りでない。また原動機付自転車と軽車両は、個別規制の場合を除き、原則として走行することができる。

●バス優先レーン

路線バスの優先通行帯。バス専用レーンと異なり、路線バス以外の車両も走行することができるが、路線バス接近時は速やかに優先レーンより出て道を譲らなければならない。また渋滞により路線バスが接近したときに優先レーンから出ることができないときは優先レーンを通行することが禁止されている。



●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）。

●ヒヤリハットマップ

事故は起きていないものの「ヒヤリとした」、「ハットした」という箇所や危険と感じた箇所をわかりやすくマップ化したもの。

●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がい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。

●バリアフリー法

正式名称を「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（2006年（平成18年）12月20日施行）」といい、高齢者や障がい者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や、高齢者や障がい者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めている法律。

●パークアンドライド

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、バスや鉄道など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バスのこと。

●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。

●フリンジ駐車場

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止め、徒歩やその他の公共交通手段で中心部に出入りする。

●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や自転車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、障がい・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付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、自転車を有料あるいは無料で貸し出しするもの。

【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。誰もが普通に使い、運賃料金は一般のタクシーと同じ。



2 藤沢市交通マスタープラン策定の経過

2-1 藤沢市交通マスタープラン////////////////////////////////////

(1) 策定までの足取り

		策定協議会	パブリックコメント等	郷土づくり推進会議	都市計画審議会	議 会
2013年 (平成25年)	1月	1/28 第1回策定協議会				
	2月					
	3月	3/25 第2回策定協議会				
	4月					
	5月	5/31 第3回策定協議会				
	6月			↑ 6/10~7/18 郷土づくり 推進会議 ↓		
	7月					
	8月	8/22 第4回策定協議会				
	9月					
	10月	10/24 第5回策定協議会				
	11月				11/26 【素案報告】	
	12月			↑ 12/17~1/26 13地区別 意見交換会 ↓		12/5 【素案報告】
2014年 (平成26年)	1月		↑ ↓			
	2月		1/10~2/10 パブリック コメント ↓			2/20 【案報告】
	3月	3/26 第6回策定協議会			3/25 【案報告】	

(2) 藤沢市交通マスタープラン策定協議会

①藤沢市交通マスタープラン策定協議会設置要綱

藤沢市交通マスタープラン策定協議会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 本市の交通施策の基本的な方針となる「交通マスタープラン」を策定するため、藤沢市交通マスタープラン策定協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事務を行う。

- (1) 藤沢市交通マスタープラン案の策定
- (2) その他目的達成のために必要な事項

(構成)

第3条 協議会は、委員30人以内で構成する。

(委員)

第4条 委員は次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市民
- (2) 学識経験のある者
- (3) 関係団体の職員
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 市職員

(任期)

第5条 委員の任期は、藤沢市交通マスタープランの策定が完了する時までとする。

(会長等)

第6条 協議会に、会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会は会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 3 会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、計画建築部都市計画課において処理する。

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、議事の手続きその他審議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成24年11月8日から施行する。



②委員名簿

区分	人数	(敬称略)	
市民等	7名	イチコ 市古 モトオミ 元臣	鶴沼地区
		カフムラ 川村 セイ 聖	藤沢地区
		スズキ 鈴木 タカオ 隆夫	湘南大庭地区
		タカハシ 高橋 タダオ 忠雄	御所見地区
		ツナシマ 綱島 マサト 真人	湘南台地区
		ヤマダ 山田 マモル 護	善行地区
		カトウ 加藤 マサミ 正美	社会福祉法人 藤沢市社会福祉協議会 会長 第2回～(第1回 山田 稔)
学識経験者	3名	キシイ 岸井 タカユキ 隆幸	日本大学理工学部 教授
		オカムラ 岡村 トシユキ 敏之	東洋大学国際地域学部 教授
		フルタニ 古谷 トモユキ 知之	慶応義塾大学総合政策学部 准教授
鉄道事業者	6名	ヤマグチ 山口 タク 拓	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画部長 第3回～(第1回、第2回 伊藤 喜彦)
		クロダ 黒田 サトシ 聡	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部長
		イケダ 池田 コウジロウ 厚二郎	相模鉄道株式会社 常務取締役経営管理部長
		ヤマダ 山田 マサフミ 正文	江ノ島電鉄株式会社 取締役鉄道部長
		アラカワ 荒川 ヨシノリ 義則	横浜市交通局 高速鉄道本部長
		ヤゴ 矢後 イサム 勇	湘南モノレール株式会社 運輸部次長
運一般乗合旅客	4名	ミキ 三木 タケアキ 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長
		サイトウ 斉藤 イサム 勇	江ノ島電鉄株式会社 取締役自動車部長
		セイノ 清野 タカシ 尚	京浜急行バス株式会社 総務部長
		ムラキ 村木 カオル 薫	社団法人 神奈川県タクシー協会相模支部 藤沢地区 会長
国関係者	3名	ノセ 能勢 カズヒコ 和彦	国土交通省関東地方整備局建政部 都市整備課長 第3回～(第1回、第2回 尾上 佑介)
		モリ 森 カツヒコ 勝彦	国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所長
		エノモト 榎本 タカアキ 考暁	国土交通省関東運輸局企画観光部 交通企画課長
県関係者	2名	ホウシヤマ 寶珠山 マサカズ 正和	神奈川県土整備局都市部 交通企画課長 第3回～(第1回、第2回 三枝 薫)
		シムラ 志村 トモアキ 知昭	神奈川県 藤沢土木事務所長 第3回～(第1回、第2回 木下 幸夫)
交通管理者	3名	ヒグチ 樋口 マサヒロ 雅浩	神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室 副室長 第2回～(第1回 鴻巣 龍太郎)
		タケダ 竹田 フミアキ 文明	神奈川県藤沢警察署 交通課長 第6回(第1回～第5回 金子 健治)
		ハラ 原 ヒロフミ 博文	神奈川県藤沢北警察署 交通課長
市	1名	タカハシ 高橋 ノブユキ 信之	藤沢市 計画建築部長
計	29名		

③策定協議会の開催

	開催日・会場	内容
第1回 策定協議会	2013年(平成25年) 1月28日 藤沢市保健所 南保健センター3F研修室	<ul style="list-style-type: none"> ●交通マスタープランの全体概要について ●藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題について
第2回 策定協議会	2013年(平成25年) 3月25日 藤沢市保健所 南保健センター3F研修室	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市を取り巻く状況と想定される交通課題について ●藤沢市の将来の交通像について ●将来の交通像を実現するための基本方針について
第3回 策定協議会	2013年(平成25年) 5月31日 藤沢市民会館 1階第2展示ホール	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市交通マスタープランの策定について ・藤沢市を取り巻く状況と交通課題について ・藤沢市がめざす将来の交通像について ・将来の交通像を実現するための基本方針と交通施策について ・地域別の交通の方向性について ●自転車検討会の設置について
第4回 策定協議会	2013年(平成25年) 8月22日 藤沢南消防署 3階講堂	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市交通マスタープランの策定について ●自転車検討会の報告について
第5回 策定協議会	2013年(平成25年) 10月24日 神奈川県藤沢合同庁舎 別棟会議室	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市交通マスタープランの策定について ●自転車検討会の報告について
第6回 策定協議会	2014年(平成26年) 3月26日 藤沢市民会館 1階第2展示ホール	<ul style="list-style-type: none"> ●藤沢市交通マスタープランの策定について ●交通マスタープラン策定後の取組について ●自転車検討会の報告について

藤沢市交通マスタープラン

2014年(平成26年)3月策定

編集・発行／藤沢市 計画建築部 都市計画課
〒251-8601 藤沢市朝日町1-1
☎0466-25-1111(代表)

MASTER



PLAN