

1 調査名称：藤沢市都市交通体系策定業務委託

2 調査主体：藤沢市

3 調査圏域：藤沢市全域

4 調査期間：平成23年度

5 調査概要：

平成20年度の東京都市圏パーソントリップ調査の結果等に基づき、今後藤沢市で策定を検討している交通マスタープランに供する基礎的資料を作成するとともに、策定に向けた課題の整理、今後の交通施策の基本方針のたたき台を作成することを目的として実施した。

既存の交通データの分析のほか、約6,500人を対象とした市民意識調査を実施し、市民の交通に関する意識を把握した。また、将来交通需要推計モデルの構築により交通量推計を行い、道路交通及びバス交通それぞれについて将来交通量配分を実施し、藤沢市における交通政策（道路交通施策、公共交通施策、自転車交通施策等）の方向性をとりまとめた。

## I 調査概要

1 調査名：藤沢市都市交通体系策定業務委託

## 2 報告書目次

### 《交通マスタープラン編》

#### 第Ⅰ編 交通マスタープランの検討

第1章 交通マスタープランの策定にあたって

第2章 現状と課題

第3章 基本目標と基本交通体系

3-1. 上位計画・関連計画

3-2. 藤沢市の将来都市構造

3-3. 基本目標と基本交通体系

第4章 交通施策体系

4-1. 公共交通施策

4-2. 自転車・歩行者交通施策

4-3. 道路交通施策（TDM・モビリティマネジメント施策を含む）

第5章 交通マスタープランの策定・推進に向けて

5-1. 交通マスタープランの策定

5-2. 施策展開の具体化と推進方策

5-3. 計画の進行管理・評価と定期的な見直し

#### 第Ⅱ編 個別交通施策の検討

第1章 「自転車・歩行者交通施策」の検討

第2章 公共交通ネットワークの構築の検討

第3章（仮）村岡新駅へのアクセスに関して鎌倉市との連携に対する検討

### 《調査解析・課題整理編》

#### 第1章 現況分析・課題整理

1-1. 社会経済状況・交通関連データ解析

1-2. 市民意識調査の実施と分析

#### 第2章 将来交通需要推計・評価

2-1. 将来交通需要推計モデルの構築

2-2. 将来人口設定・将来交通需要推計結果

### 《パンフレット》

**3 調査体制**

委員会、幹事会等の設置なし

**4 委員会名簿等：**

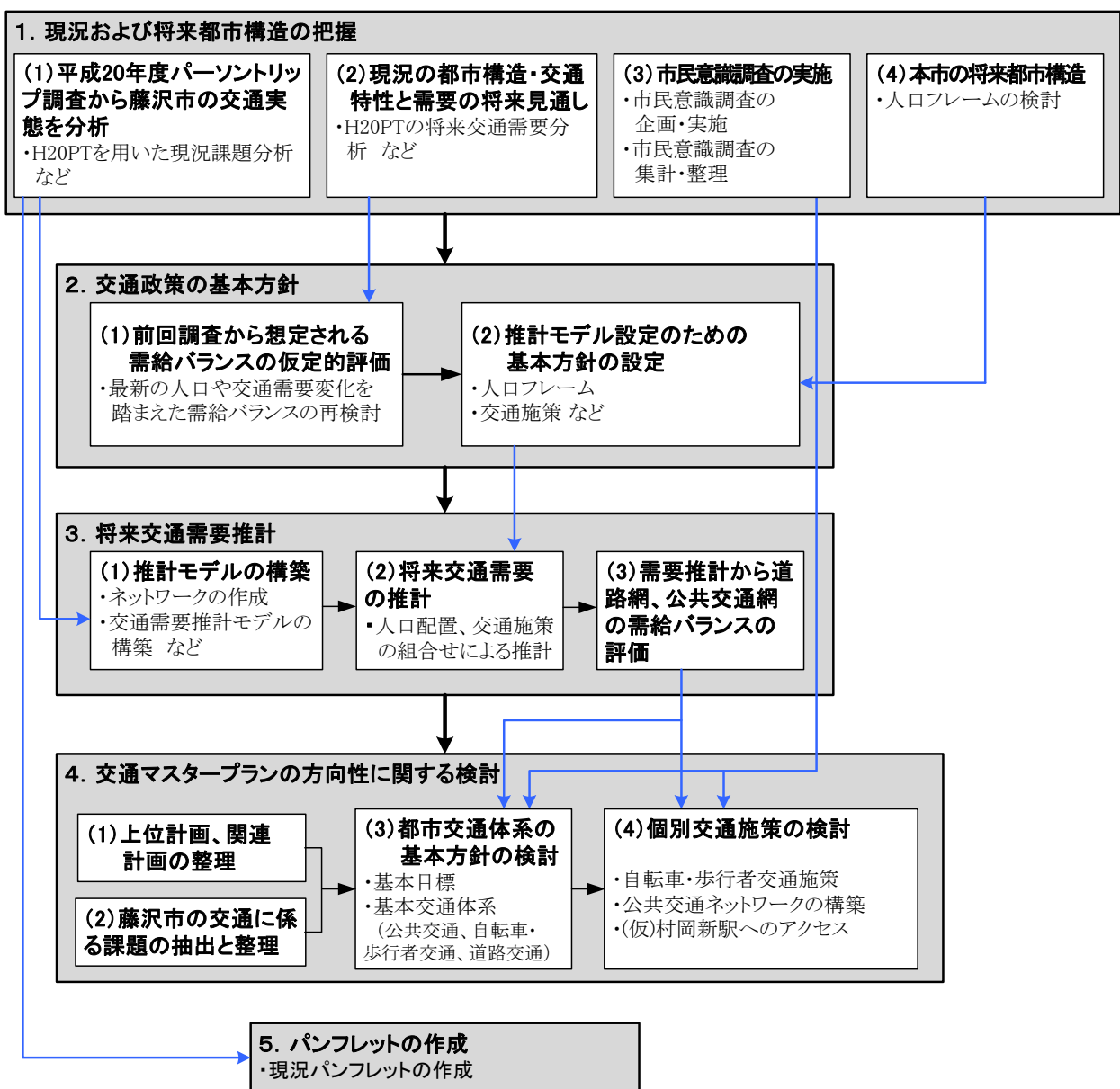
該当なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

平成20年度の東京都市圏パーソントリップ調査の結果等に基づき、今後藤沢市で策定を検討している交通マスタープランに供する基礎的資料を作成するとともに、策定に向けた課題の整理、今後の交通施策の基本方針のたたき台を作成することを目的として実施した。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 1. 交通マスタープランの策定にあたって

#### 1－1. 交通マスタープランの必要性

藤沢市では、平成14年度に『藤沢市都市交通体系計画』を取りまとめているが、「藤沢市新総合計画」が平成23年4月に策定、「藤沢市都市マスタープラン」が平成23年3月に改定され、新たな将来都市像を見据えた交通施策の基本方針を示した『交通マスタープラン』の策定が必要となっている。

また、これからの少子高齢社会を踏まえ、これまで計画・実施している交通施策を単に継続的に進めるというだけではなく、最新の交通需要による需要に見合った交通施設整備や、市民感覚に合った交通サービスの提供、既存計画・事業の効果を高めるための総合的な施策展開といった観点を考慮した、新たな『交通マスタープラン』の策定が必要である。

#### 1－2. 計画の位置付け

「藤沢市都市マスタープラン（平成23年3月改定）」を上位計画とした交通部門の基本計画である。

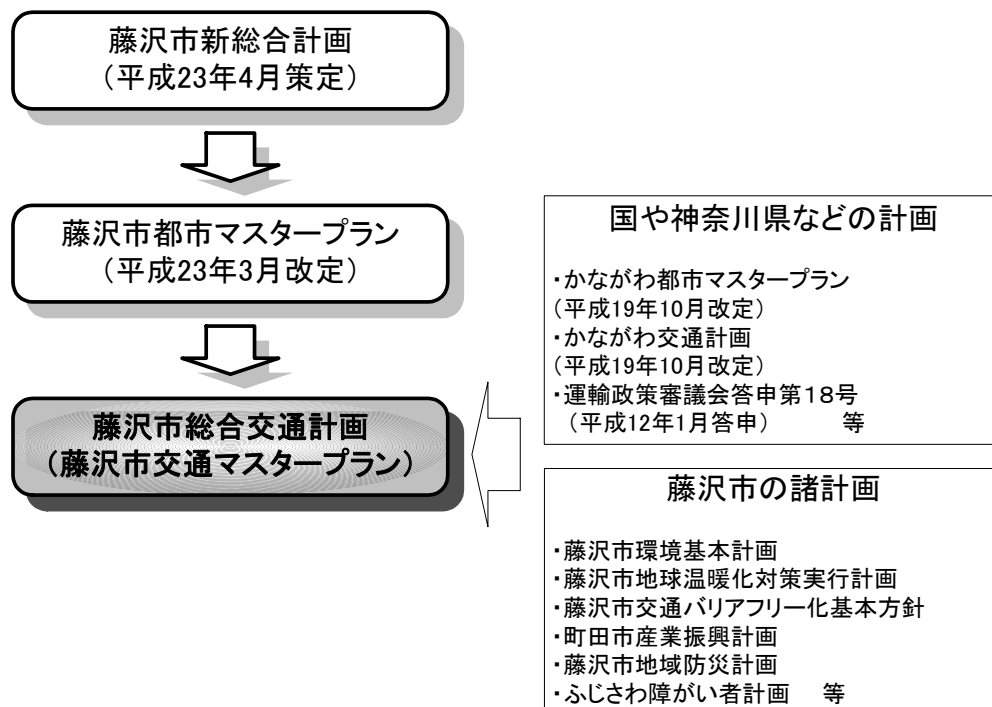


図 交通マスタープランと上位・関連計画との関係

#### 1－3. 計画の期間

概ね20年後の平成42年とする。

#### 1－4. 対象区域

藤沢市全域を対象区域とする。

## 2. 現状と課題

都市特性・拠点構造、道路交通、公共交通、自転車・歩行者交通からみた現状・課題を整理すると次のとおりである。

表 現状・課題のまとめ

	現状	課題
都市特性 ・ 拠点構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間人口は、40.6万人（平成22年時点）で増加傾向、高齢者の割合は平成22年の20%から平成42年には29%に急伸</li> <li>・従業人口は、15.9万人（平成22年）で減少傾向</li> <li>・駅周辺の拠点に加え、湘南ライフタウンや慶応大学湘南藤沢キャンパス等鉄道駅から離れた地域にも拠点が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の少子高齢化社会への対応（高齢者等の生活交通手段対策）</li> <li>・鉄道駅から離れた交通不便地域における最寄り駅までのアクセス手段の確保</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市規模は藤沢駅周辺が突出しており、鉄道沿線に中規模の核が存在</li> <li>・新たなまちづくりが進展（辻堂駅周辺、村岡・深沢地区、慶応大学周辺、湘南ライフタウン等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅周辺に人が集まる都市構造のため、様々な中心市街地の交通問題が顕在（中心市街地の交通渋滞、路上駐車、放置自転車、歩行者・自転車の安全性確保、荷捌き対策等）</li> </ul>
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西方向は、国道1号、国道134号、戸塚茅ヶ崎線、藤沢鎌倉線、伊勢原藤沢線等が交通軸であるが、戸塚茅ヶ崎線などで道路混雑が発生</li> <li>・南北方向は、国道467号、藤沢厚木線、横浜藤沢線等が交通軸であり、国道467号や藤沢厚木線を中心に道路混雑が発生 （ただし、都計道整備率は約70%であり概成を合わせると約75%、幹線街路の整備密度も1.6km/km<sup>2</sup>と神奈川県内19市の平均0.8km/km<sup>2</sup>より高い）</li> <li>・道路財源の縮小化により大幅な道路整備の進捗は見込めない</li> <li>・市民の道路混雑に対する不満はそれほど高くない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の交通渋滞解消に向けた効率的かつ効果的な交通対策の推進（道路整備、モビリティマネジメント（自動車利用抑制対策）等）</li> <li>・渋滞解消に資する既計画の整備推進（横浜湘南道路、さがみ縦貫道路等）</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、地下鉄が縦横に網羅されており（東西方向：JR東海道線、相鉄いずみ野線・横浜市営地下鉄1号線、南北方向：小田急江ノ島線・江ノ島電鉄線）であり、その他地域はバスが主要な交通手段</li> <li>・御所見地区など北部地域を中心に交通不便地域が存在</li> <li>・藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅がバス路線の幹線軸となっており、朝夕の通勤通学時などを中心に定時性・速達性に課題</li> <li>・村岡新駅、辻堂駅など隣接市との関連性が強い駅も多く抱え、広域的に連携した交通施策を考える必要がある</li> <li>・バス交通に対する市民の不満は高く、取組重要度も高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通不便地域を網羅する相鉄いずみ野線延伸（湘南台～平塚）の実現</li> <li>・バス交通の円滑な走行を支える道路整備・道路改良の実施</li> <li>・密接に関連する周辺地域も含めた公共交通ネットワークの構築</li> <li>・市民の不満を乗り越え、地域に応じた利用しやすいバス交通対策の実施</li> </ul>
自転車歩行者交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅、湘南台駅、辻堂駅を中心として、鉄道駅周辺の放置自転車問題が発生</li> <li>・藤沢駅は自転車等駐車場が不足（市内では藤沢駅のみ放置自転車台数が施設空き台数を上回る）</li> <li>・自転車が安心して通行できる自転車走行空間が少ない</li> <li>・他の施策に比べて、特に自転車走行空間、自転車駐車空間に対する不満が高く、取組重要度も高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の削減に向けた駐車対策の推進（自転車等駐車場の整備、放置自転車の取締強化、コミュニティサイクルの導入等）</li> <li>・安全性に配慮した自転車走行空間の構築</li> <li>・総合的な自転車交通対策の実施（計画策定を含む）</li> </ul>

### 3. 基本目標と基本交通体系

上位計画・関連計画、藤沢市の交通に係る課題を踏まえ、都市交通体系の基本方針を次のように設定する。

特に、市民意識調査で「自転車交通施策」及び「バス交通施策」が重点施策として挙げられていることから、両施策を重点施策と捉え、交通施策の具体化を図るものとする。

「道路交通施策」は、「道路ネットワーク施策」及び「TDM・モビリティマネジメント施策」を柱として、公共交通施策及び自転車・歩行者交通施策を推進していく上で必要不可欠であり、「道路交通施策」を加えた3施策群をパッケージ施策として位置付ける。

なお、「土地利用施策」については、本計画の上位計画となる都市マスタープランの考え方を受け、低炭素型社会構築に向けて、拠点性の高い都市づくり（エコ・コンパクトシティ、集約型都市構造）を目指すものとし、それを実現するための交通施策を展開するものとする。

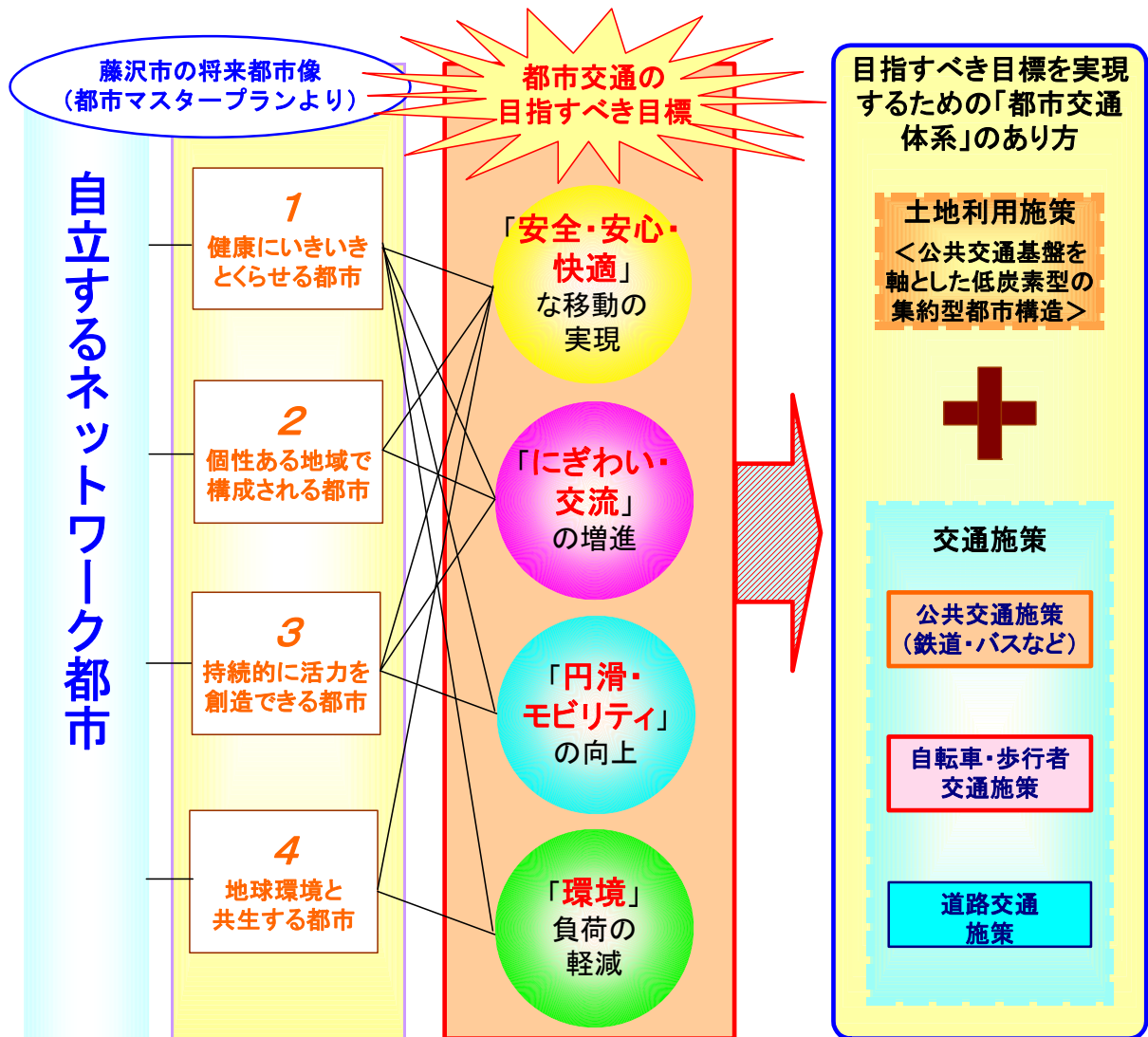


図 基本目標及び基本交通体系



## 4. 基本施策体系

### (1) 公共交通施策

#### ○ 幹線鉄道網の形成

超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人移動しやすい、低炭素型交通環境の形成を目指すため、本市の北部地域を東西に貫く、相鉄いずみ野線の延伸を目指す。また、新たな都市拠点の整備と鉄道利便性の強化を図るため、村岡新駅の設置検討を進める。

#### ○ バス交通網の再編強化

公共交通不便地域の解消、環境との共生や自家用車からバスへの転換、高齢社会への対応を図ることを目的に、交通体系の改善の一環として、バス交通網の再編強化を検討する。

再編にあたっては、定時性、速達性を図るため、長トリップのバス交通を短トリップへ、特に駅目的に合わせたバス交通の強化を図る。

#### ○ 既存バスサービスではカバーしきれない地域ニーズへの対応強化

既存のバスサービスではカバーしきれない地域ニーズに対しては、コミュニティバス、乗合タクシーの導入を検討する。

#### ○ 公共交通サービスの充実

既存の交通基盤や情報網を活用し、公共交通利便性を向上させる交通施策の導入を検討する。

### (2) 主要施策案

- ・ 相鉄いずみ野線延伸（湘南台～慶応義塾大学 SFC～平塚方面）
- ・ JR村岡新駅の拠点整備
- ・ 地域公共交通システムの再構築
  - ・ 広域的な幹線公共交通ネットワーク構築（鉄道・LRT、路線バス・連節バス）
  - ・ 幹線公共交通ネットワークを支える支線公共交通網の構築（コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通等）
- ・ バス利便性向上
  - ・ P T P S・バス優先レーン導入（辻堂駅遠藤線、高倉遠藤線、亀井野二本松線 等）
  - ・ バスロケーションシステムの整備
- ・ バリアフリー化（鉄道駅舎・鉄道車両のバリアフリー化やノンステップバス導入推進）

## ■ 藤沢市の今後の公共交通ネットワーク構築の基本的考え方について

今後の公共交通ネットワークの構築に向けては、需要規模に応じた多様な手段の活用（鉄道～バス～タクシー等）、事業性（事業期間）等を踏まえた、各期における適切な手段選択による段階的な公共交通ネットワーク形成が必要である。

そのため、幹線系と支線系に分け、効率的かつ効果的なネットワークの構築が求められる。また、幹線と支線を乗り継ぐ場合は、乗継拠点を整備し、利用者が円滑に不便なく移動できる仕組みづくりが必要である。

なお、幹線系とは鉄道や連節バス等を示し、高頻度で定時性・速達性が確保された公共交通と位置付ける。また、支線系とは、小型需要に対応し、需要密度や市民ニーズに対応した路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等と位置付ける。

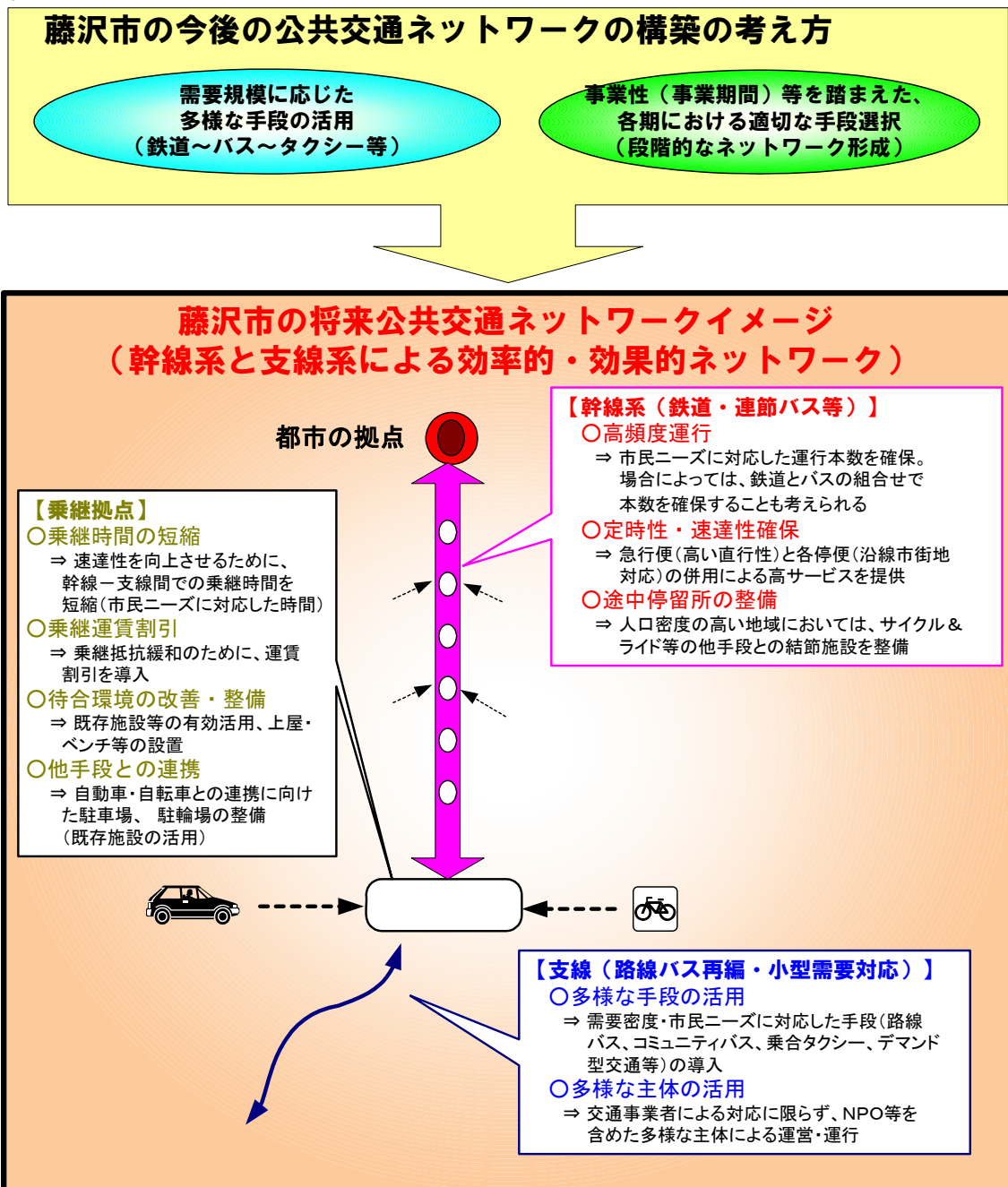
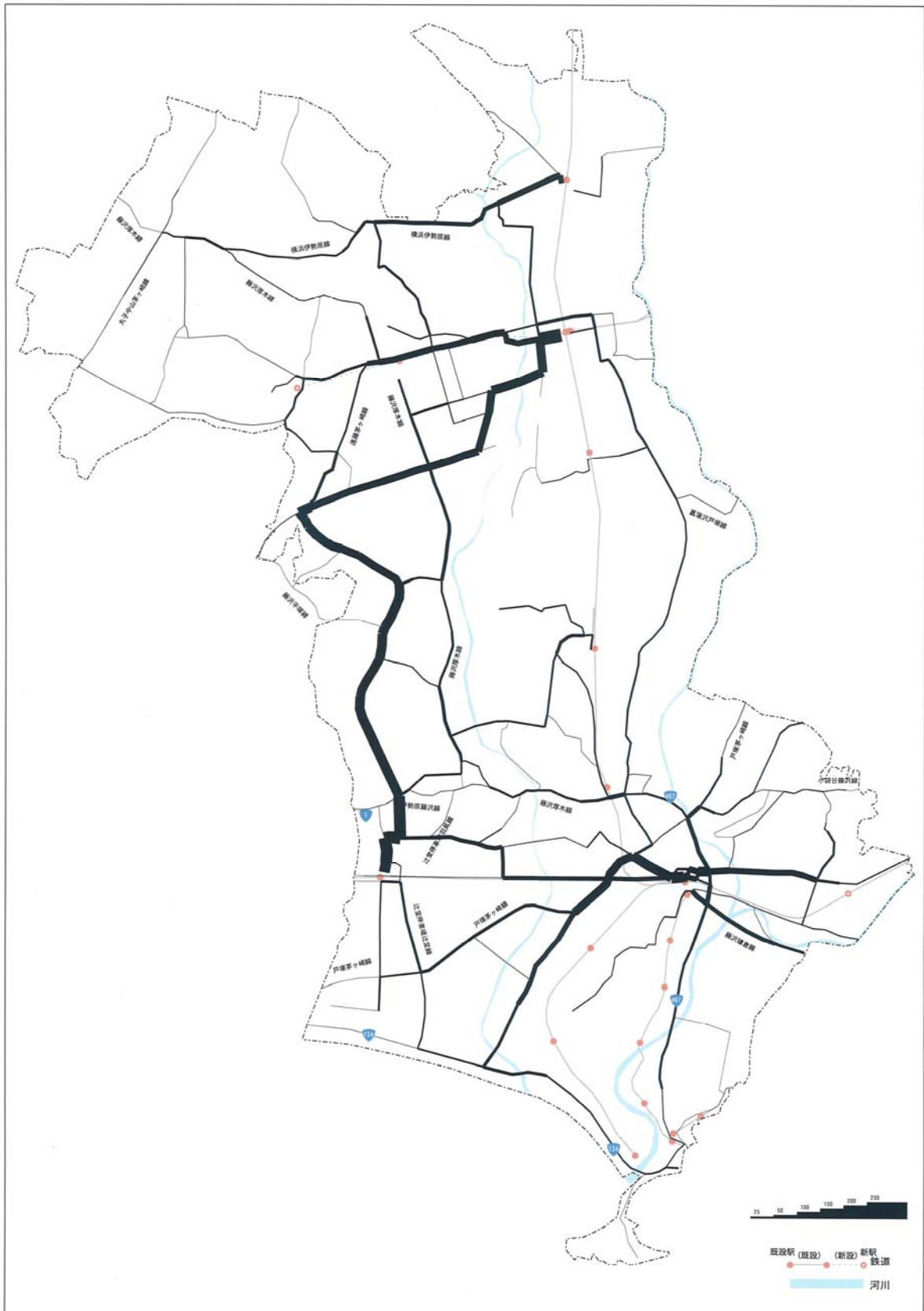


図 将来公共交通ネットワークの基本的考え方



図 藤沢市の将来公共交通体系イメージ

(参考図) 将来幹線バス需要



バス交通量(将来:現況ネット:バス利用全体)[単位:100人/日]

## 4-2. 自転車・歩行者交通施策

自転車・歩行者交通施策の基本方針及び主要施策を次のように定め、施策の実現に向けた推進を図る。

自転車施策については、別途策定を進める「自転車利用環境整備計画」の施策の実現を図る。

### (1) 自転車・歩行者交通施策の基本方針

#### ○ 自転車・歩行者移動環境の改善・確保

自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市を目指すため、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる道路空間・道路環境の改善・確保に取り組む。

#### ○ 自転車利用環境整備計画に基づく施策の推進

低炭素社会の構築に向けて、環境負荷の少ない自転車の安全で快適な利用を推進する自転車交通施策（走行環境整備、駐輪環境整備、利用促進、ルール・マナー向上）を推進する。

### (2) 主要施策案

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ <b>自転車利用環境整備計画の策定とそれに基づく施策の実施</b><ul style="list-style-type: none"><li>・ 既存駐輪場の利用促進（定期・非定期利用、料金施策の見直し）</li><li>・ 新たな駐輪場の整備（藤沢駅）</li><li>・ 放置自転車の取締強化（藤沢駅、湘南台駅、辻堂駅）</li><li>・ コミュニティサイクルの導入</li><li>・ 自転車道整備、既存道路空間の再構築による自転車走行空間の確保（藤沢駅周辺等）</li><li>・ 自転車利用促進（自転車マップ等）</li><li>・ ルール・マナー向上の啓発活動推進</li></ul></li><li>・ <b>歩道整備・バリアフリー化の推進</b>（特に、藤沢駅周辺，六会日大前駅周辺，善行駅周辺）</li></ul> |
|---|

### 4-3. 道路交通施策（TDM・モビリティマネジメント施策を含む）

道路交通施策の基本方針及び主要施策を次のように定め、施策の実現に向けた推進を図る。

#### （1）道路交通施策の基本方針

##### ○ ラダー型の幹線道路ネットワークの形成

本市の南部・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整備・充実し、ラダー型の幹線交通軸を形成する。

##### ○ 災害に強く信頼性の高い道路ネットワークの構築

道路は、災害時においては市民の命綱になるものであり、市民の避難や救急・救援活動あるいは延焼防止など、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークを構築する。

##### ○ 自動車利用の効率化や公共交通への利用転換の推進

自動車利用の自粛の呼びかけ、公共交通への転換促進、自動車の乗り方の工夫、自動車利用の調整・抑制、物流システムの効率化、経路変更の促進、就業場所や勤務時間の工夫、駐車の仕事や駐車場の使い方の工夫といった、いくつかの施策を効果的に組み合わせることにより、自動車本来の機能の回復を図るとともに、低炭素型の都市環境を形成する。

#### （2）主要施策案

- ・ 幹線道路の整備促進（横浜湘南道路，さがみ縦貫道路，新東名高速道路、横浜藤沢線，藤沢厚木線，横浜伊勢原線等）
- ・ 道路空間の再構築（交差点改良、道路断面構成の見直し）
- ・ 都市計画道路の見直し（必要性の低い都市計画道路の廃止・変更）
- ・ TDM施策・モビリティマネジメントの促進（ノーマイカーデーの実施、モビリティマネジメント：自家用車から公共交通機関への転換（学校教育、転居者等）、道路利用の効率化）
- ・ カーシェアリングの導入促進
- ・ 駐車場整備・駐車場利用の適正化
- ・ パーク＆ライド、ロードプライシングなど中心地への車の乗り入れ抑制策の検討
- ・ エコドライブ・アイドリングストップの啓発



(参考図) 将来道路網及び将来自動車需要

