

1 調査名称：藤沢市総合都市交通体系調査

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25年度

5 調査費： 12,904千円（当年度までの合計：26,838千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

近年の人口減少・少子高齢社会など社会状況の急速な変化に伴い、交通に対するニーズの多様化が進むとともに、地球環境問題への対応も重要視され、低炭素型の都市構造（集約型都市構造）の充実や過度に自家用自動車に依存しない、だれもが歩きやすい環境づくりを優先にしながら自転車、公共交通などの多様な交通手段を快適に利用できる交通環境づくりが求められている。

このようなことから、将来のあるべき交通像を明らかにした上で、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、また、「かながわ都市マスタープラン」、「かながわ交通計画」など広域的計画、近隣都市との交通に関する計画などと連携・整合性を図りながら「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として、2030年（平成42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示した「藤沢市交通マスタープラン」を策定した。

I 調査概要

1 調査名：藤沢市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

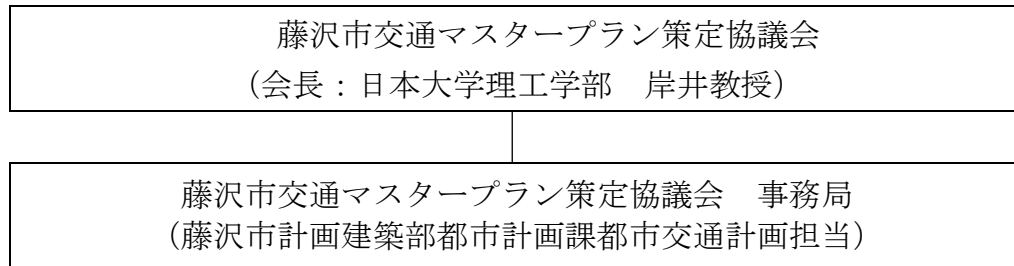
1. 交通マスタープラン（案）の作成および施策検討

- 1-1 交通マスタープラン策定の目的と進め方
- 1-2 藤沢市をとりまく状況と交通課題
- 1-3 藤沢市がめざす将来の交通像
- 1-4 基本方針と交通施策
- 1-5 地域別の交通施策
- 1-6 推進方策
- 1-7 藤沢市交通マスタープラン（案）の作成

2. 藤沢市北部における地域交通のあり方についての検討

- 2-1 藤沢市北部における交通体系の方針
- 2-2 藤沢市北部の地域特性を踏まえた交通施策

3 調査体制



4 委員会名簿等：

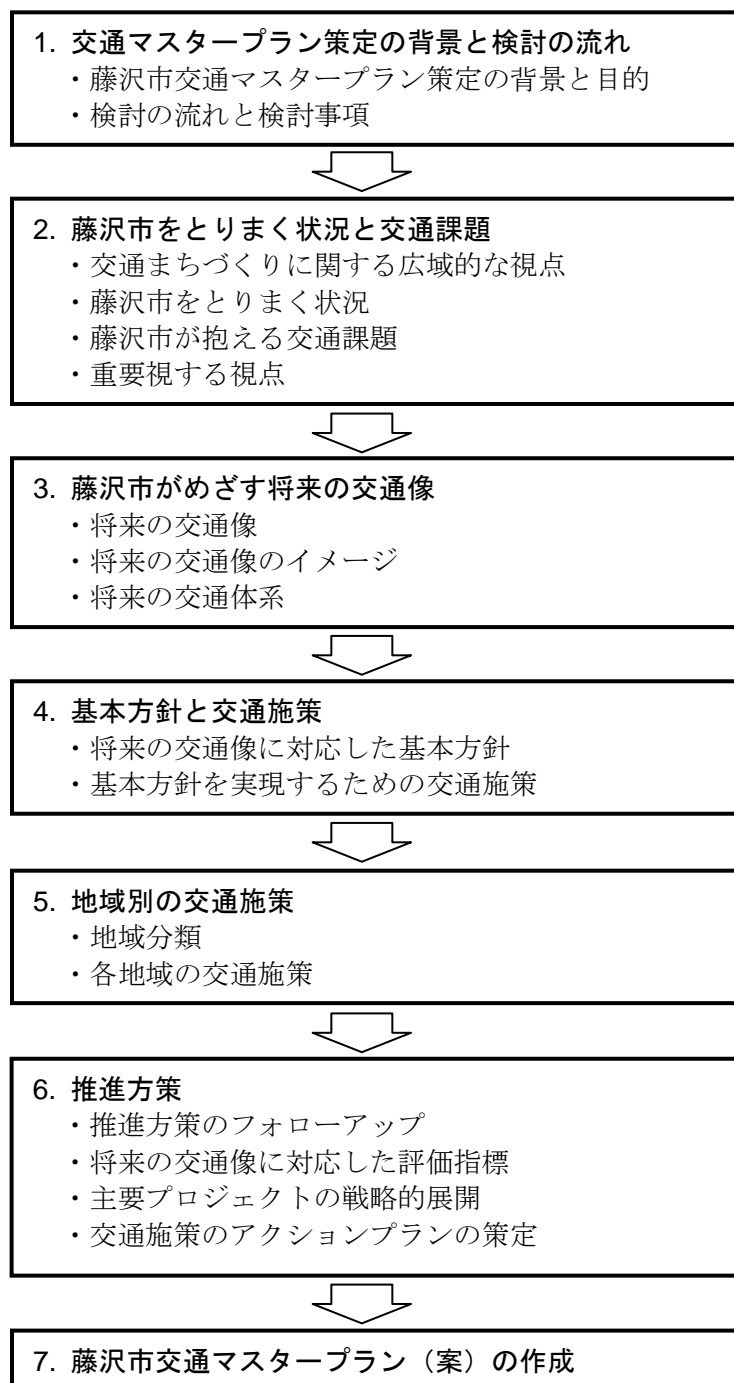
委員	所 属	役職等	氏 名
学識経験 のある者	日本大学理工学部	教授	岸井 隆幸
	東洋大学国際地域学部	教授	岡村 敏之
	慶応義塾大学総合政策学部	准教授	古谷 知之
市 民	市民等		
鉄道 事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画部	部長	
	小田急電鉄株式会社 交通企画部	部長	
	相模鉄道株式会社 経営管理部	部長	
	江ノ島電鉄株式会社 鉄道部	部長	
	横浜市交通局 高速鉄道本部	部長	
	湘南モノレール株式会社 運輸部	次長	
一般乗合 旅客運送 事業者等	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部	部長	
	江ノ島電鉄株式会社 自動車部	部長	
	京浜急行バス株式会社 総務部	部長	
	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	国土交通省関東地方整備局建政部 都市整備課	課長	
	国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所	所長	
	国土交通省関東運輸局企画観光部 交通企画課	課長	
県	神奈川県県土整備局都市部 交通企画課	課長	
	神奈川県 藤沢土木事務所	所長	
交通管理者	神奈川県警察本部交通規制課 都市交通対策室	副室長	
	神奈川県藤沢警察署 交通課	課長	
	神奈川県藤沢北警察署 交通課	課長	
市	藤沢市 計画建築部	部長	

II 調査成果

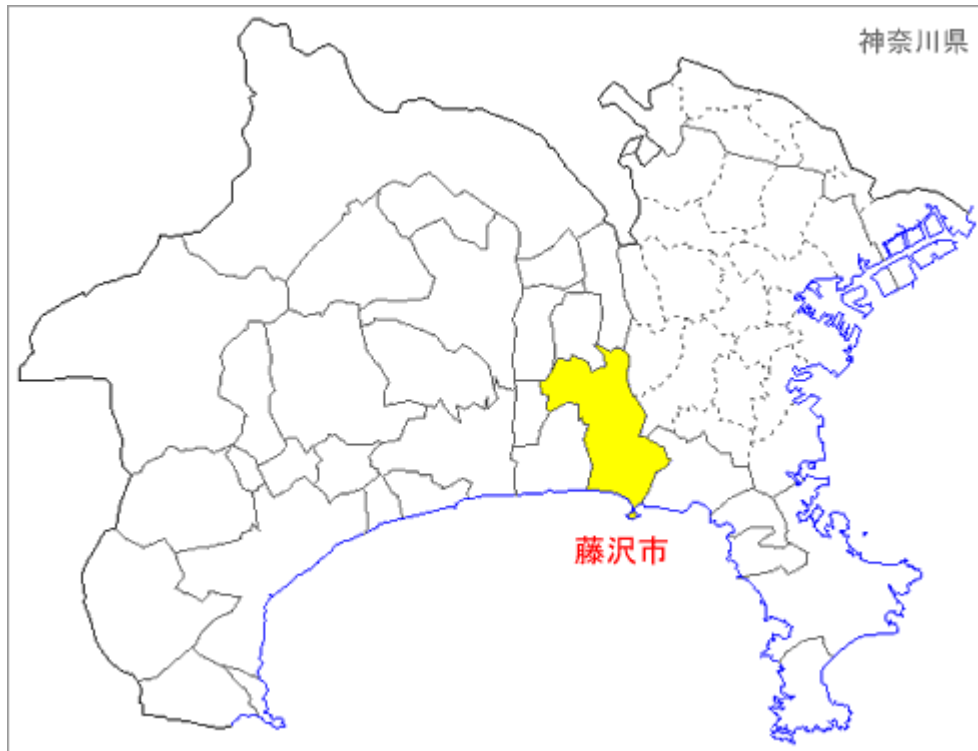
1 調査目的

将来のあるべき交通像を明らかにした上で、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、2030年（平成42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示す交通マスタープランを策定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



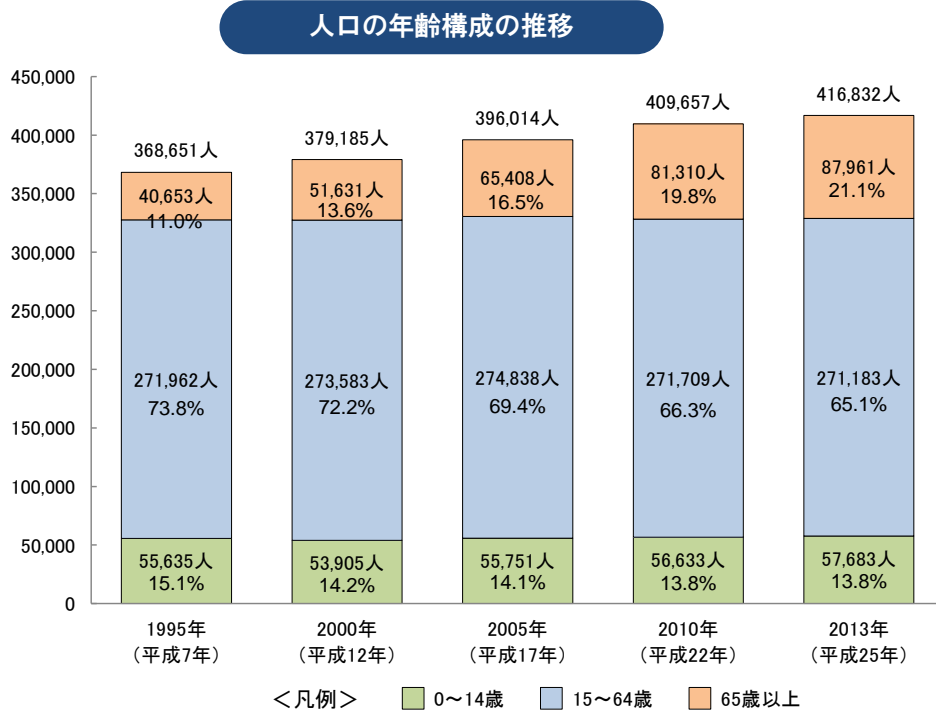
4 調査成果

1. 藤沢市をとりまく状況と交通課題

1-1. 藤沢市の交通情勢

(1) 人口動向

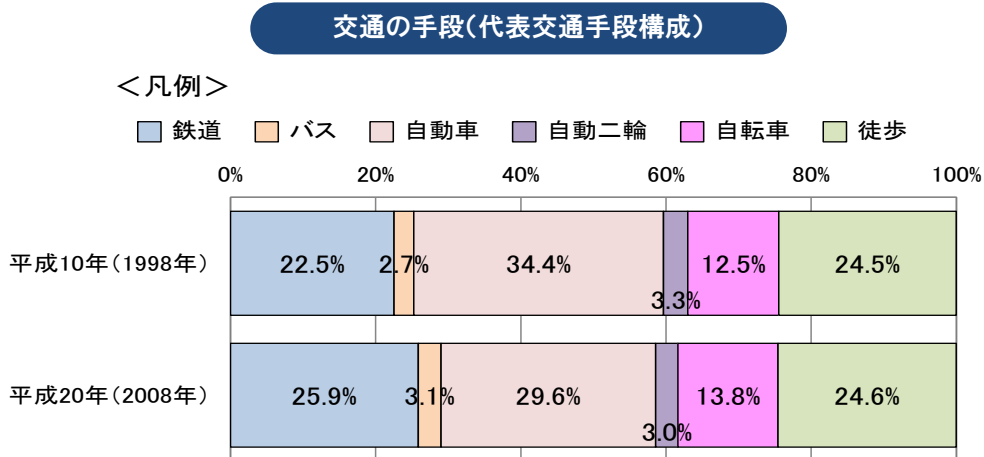
高齢化は急速に進み、2005年には0～64歳の年齢構成割合が減少傾向に転じています。



【資料：国勢調査・国勢調査ベースによる推計人口】

(2) 交通の手段 (代表交通手段構成)

この10年で鉄道利用が増加しています。



【資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (H10、H20)】

1-2. 藤沢市が抱える交通課題

(1) 多様化する交通ニーズへの対応

既存交通サービスの確保・充実とともに、多様な人々の移動ニーズに応じていく必要があります。

(2) 広域連携を支える交通ネットワークの強化

広域的な道路ネットワークの形成とともに、既存公共交通ネットワークの活用や、新たな公共交通ネットワーク強化を図る必要があります。

(3) 環境にやさしい交通体系の構築

総合的に交通施策を展開しながら、環境にやさしい交通体系を構築していく必要があります。

(4) 安全で安心な移動しやすい環境づくり

だれもが安全・安心して移動できる環境づくり、生活道路への通過交通の排除など、また、交通施設や公共交通車両のユニバーサルデザイン化にも、取り組んでいく必要があります。

(5) 災害に強い交通体系への強化

大規模な地震などの災害に備えた減災、災害復旧に有効な多重性のある幹線道路などのネットワーク化、交通施設の耐震化、帰宅困難者対策などを進めていく必要があります。

(6) 既存の交通施設を活かした交通環境づくり

これらの既存交通施設を有効活用する取組みを進めていくとともに、新規の交通施設整備についても、財政状況などを踏まえつつ、優先順位をつけながら進めていくことが必要となります。

1-3. 重要視する視点

交通まちづくりに関わる広域的な視点と「藤沢市をとりまく状況と交通課題」から整理した視点を考慮して、将来の交通像を実現するため、特に重要視する視点として、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の4点に整理しました。

地域特性

活力

環境にやさしい

安全・安心

2. 藤沢市がめざす将来の交通像

2-1. 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、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、将来の交通像の実現をめざします。

将来の重要視する4つの視点

～地域特性～

- ひとびとが交流・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。

3. 基本方針とめざす交通体系

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

めざす交通体系1 最寄り駅まで15分の交通体系

藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系

地域特性

- 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（中心市街地）まで移動できる交通体系の実現をめざし、地域交通の充実に向け交通施策を進めます。

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

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

活力

- ひと・モノが快適、円滑に移動できる、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（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。

基本方針3 環境にやさしい交通まちづくり

めざす交通体系3 環境にやさしい交通体系

環境にやさしい

- 環境にやさしい交通体系の構築を進めます。
- ひとが円滑に移動できる地球環境負荷の小さな交通体系の構築を進めます。

基本方針4 ひとにやさしく、災害に強い交通まちづくり

めざす交通体系4 ひとにやさしく・災害に強い交通体系

安全・安心

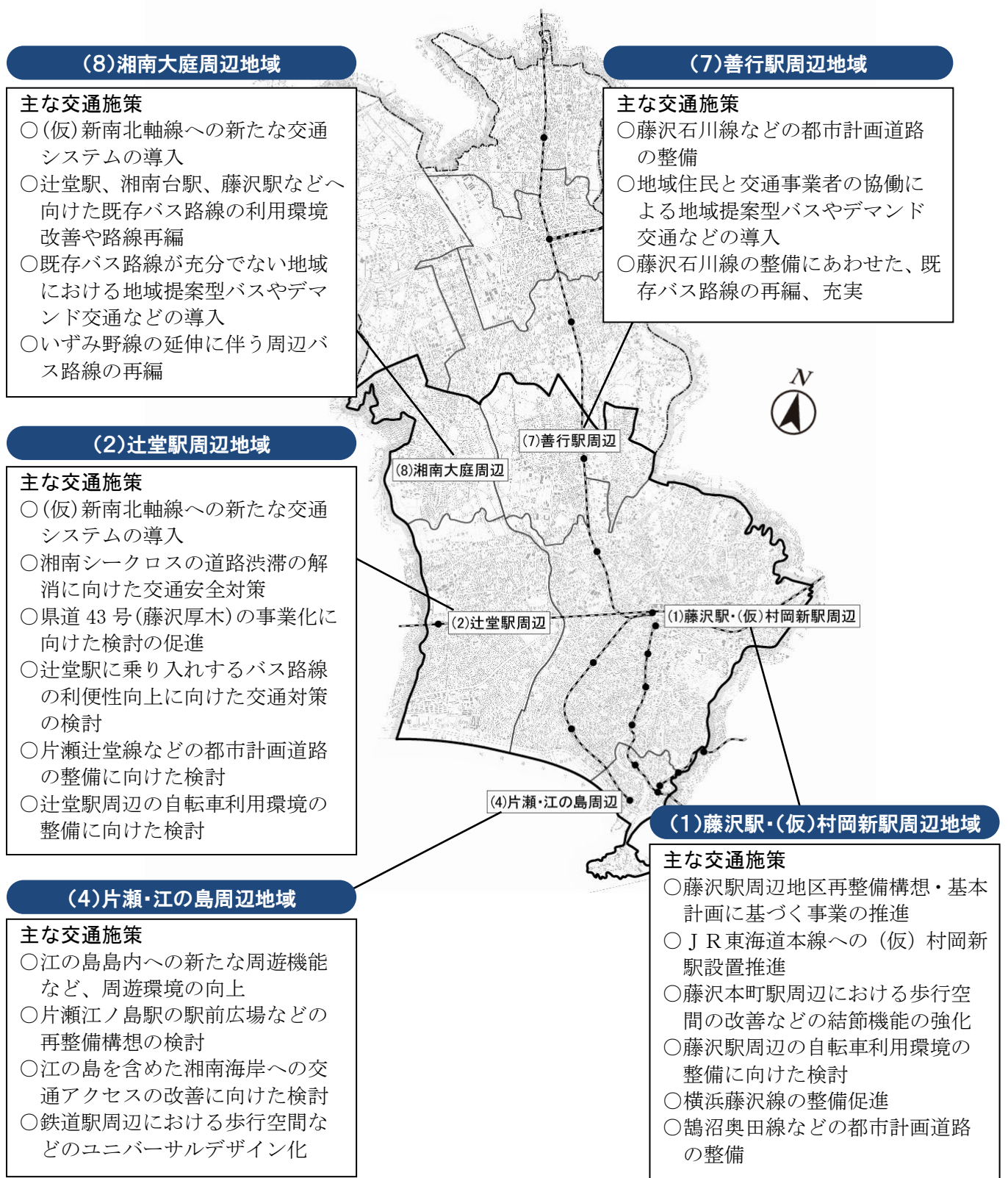
- 道路、鉄道駅周辺施設のユニバーサルデザイン化を進めます。
- 都市計画道路などの整備を進め、災害に強い交通体系の構築を進めます。
- 既存の交通施設の耐震化など災害に強い交通環境づくりを進めます。

4. 地域別の交通施策

4-1. 地域分類

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、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。

4-2. 各地域の交通施策



(9)西北部地域

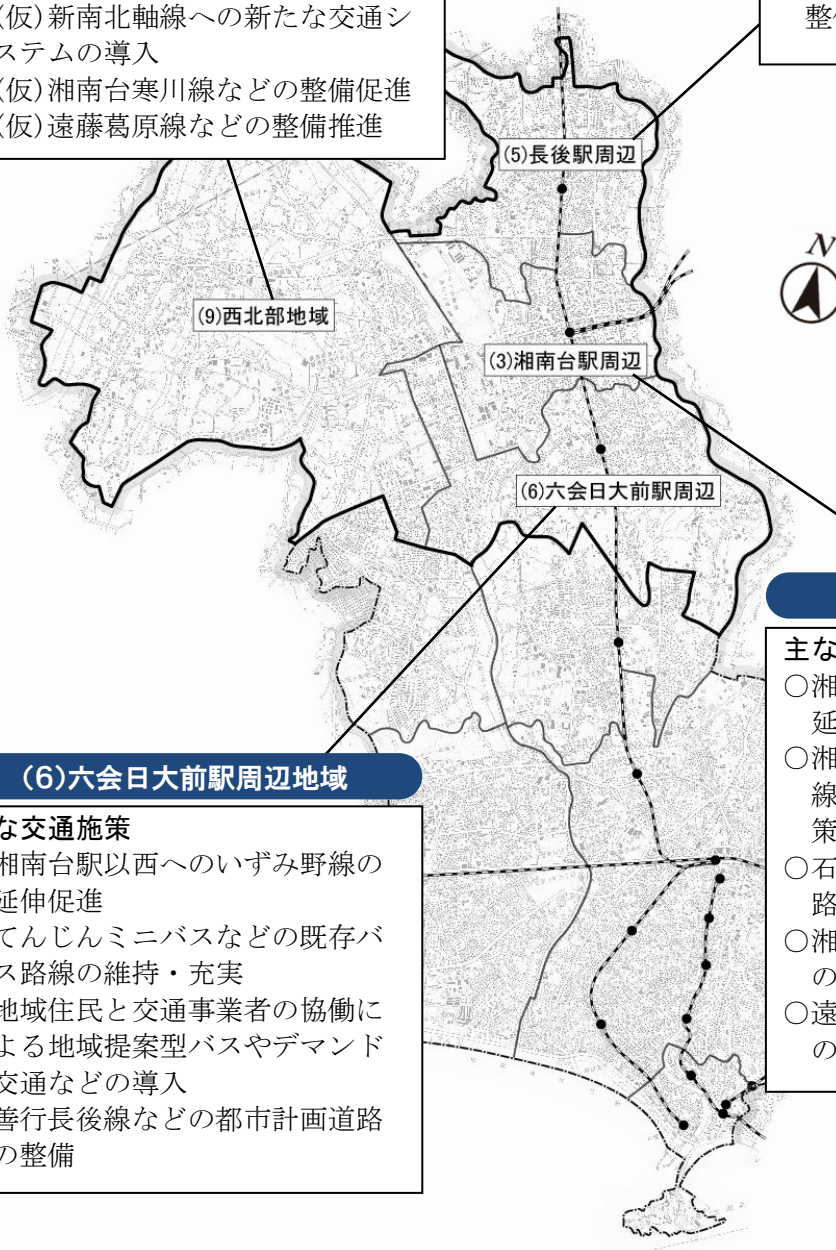
主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- いずみ野線延伸にあわせた既存のバス路線の再編や新規路線導入
- 健康と文化の森に設置予定である新駅を中心に、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

主な交通施策

- 高倉下長後線などの都市計画道路の整備
- 隣接都市との連携によるバス路線の新設
- 既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設
- 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

主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 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
- 石川下土棚線などの都市計画道路の整備
- 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

主な交通施策

- 湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸促進
- 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
- 善行長後線などの都市計画道路の整備

5. 推進方策

5-1. 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。

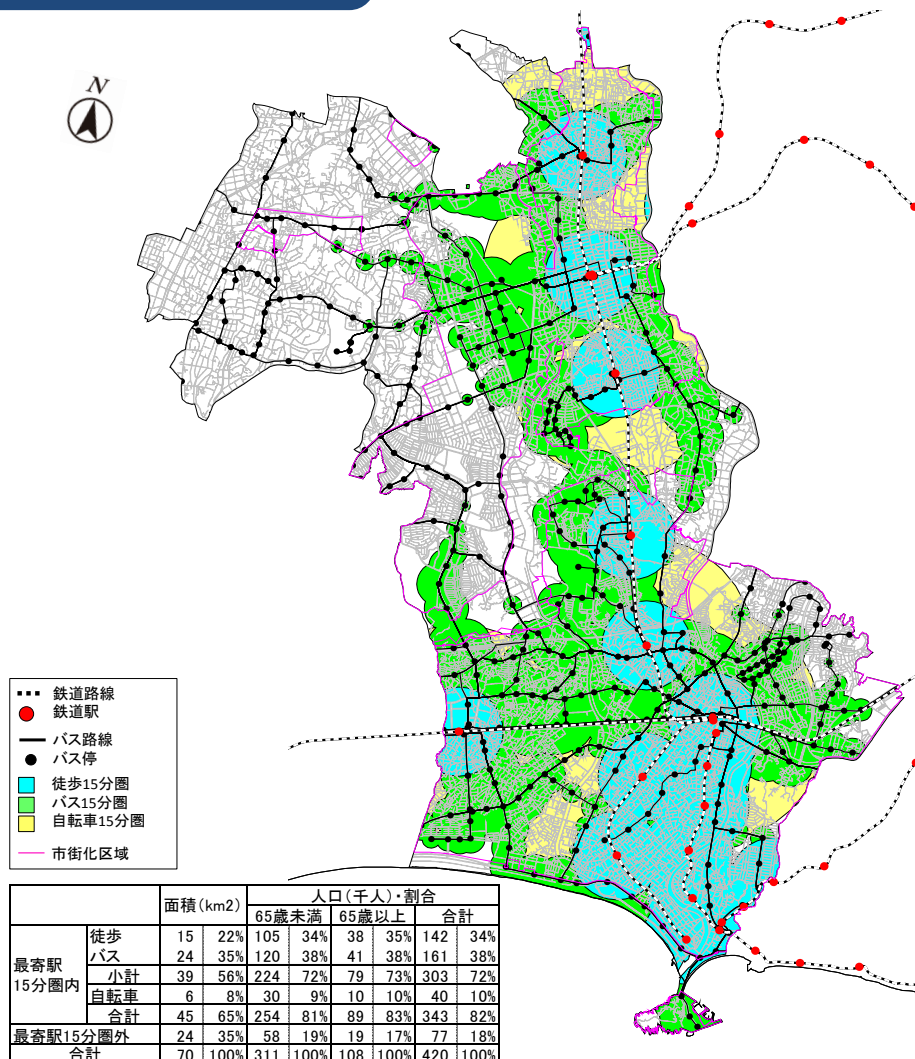
また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、都市マスタープランの改定を踏まえながら、本交通マスタープランの見直しを行います。

5-2. 将来の交通像に対応した評価指標

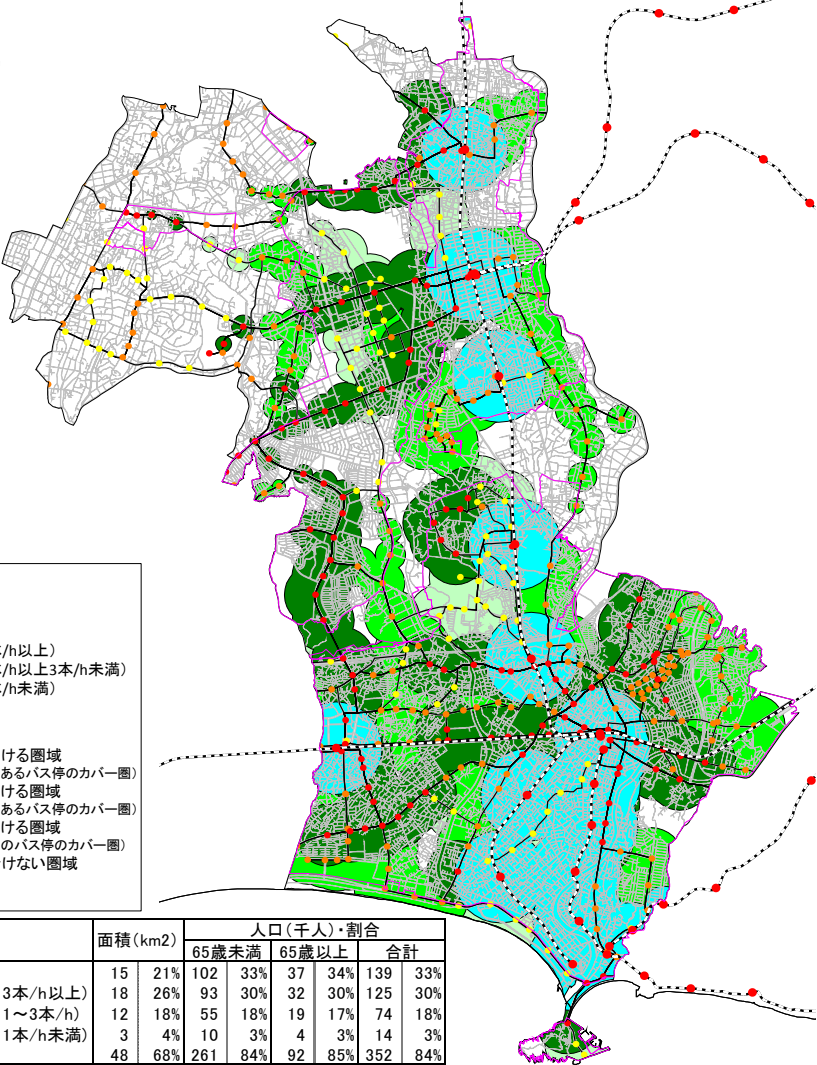
「めざす交通体系」ごとの評価指標を次のように設定します。

めざす交通体系1		
評価指標	現状	目標
○『最寄り駅まで 15 分の交通体系』		
最寄り駅まで 15 分圏の人口割合 (自転車考慮した場合)	72% (82%)	90% (95%)
○『藤沢駅周辺まで 30 分の交通体系』		
藤沢駅まで 30 分圏の人口割合	84%	90%

最寄り駅まで15分圏の状況(現状)



藤沢駅まで30分圏の状況(現状)



- 鉄道路線
- 鉄道駅
- バス路線
- バス停(平日3本/h以上)
- バス停(平日1本/h以上3本/h未満)
- バス停(平日1本/h未満)
- 徒歩15分圏
- A:30分以内で行ける圏域
(日平均3本/h以上あるバス停のカバー圏)
- B:30分以内で行ける圏域
(日平均1本/h以上あるバス停のカバー圏)
- C:30分以内で行ける圏域
(日平均1本/h未満のバス停のカバー圏)
- D:30分以内で行けない圏域
- 市街化区域

		面積(km2)		人口(千人)・割合					
				65歳未満		65歳以上		合計	
都市拠点 30分圏内	徒歩	15	21%	102	33%	37	34%	139	33%
	バス(平日3本/h以上)	18	26%	93	30%	32	30%	125	30%
	バス(平日1~3本/h)	12	18%	55	18%	19	17%	74	18%
	バス(平日1本/h未満)	3	4%	10	3%	4	3%	14	3%
合計		48	68%	261	84%	92	85%	352	84%
都市拠点30分圏外		22	32%	50	16%	17	15%	67	16%
合計		70	100%	311	100%	108	100%	420	100%

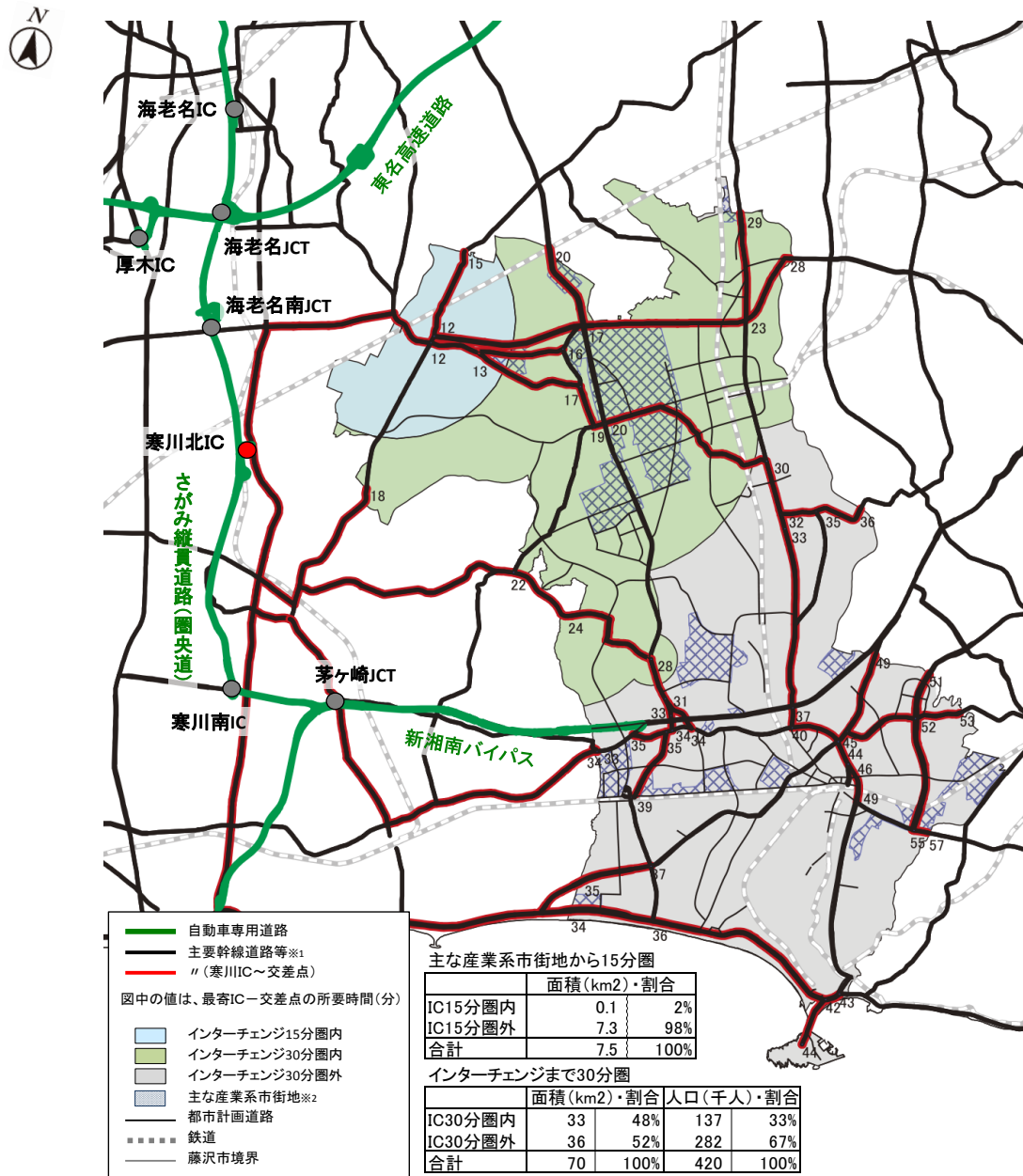
人口:H22国勢調査の町字別夜間人口×町字別圏域種類別面積比の合計
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

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)

現況のインターチェンジまで 30 分圏 (産業系市街地から 15 分圏)の状況



※1 H22道路交通センサ観測区間

※2 準工業地域、工業地域、工業専用地域

めざす交通体系3

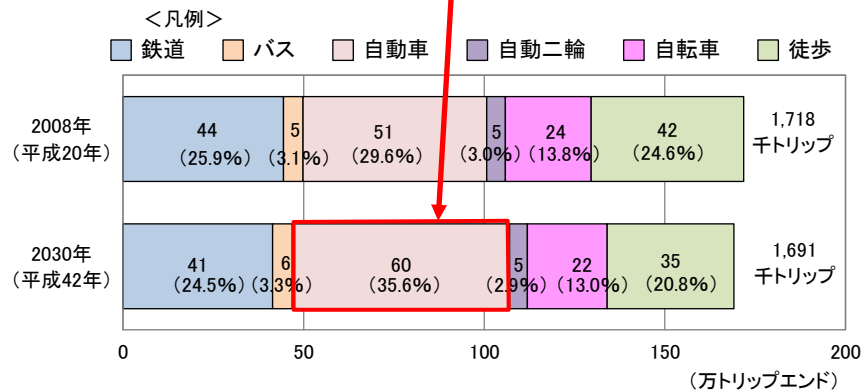
○『環境にやさしい交通体系』

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。

将来の代表交通手段構成の見通し

公共交通の利用促進を図り、将来見通しでは増加傾向となっている自動車の利用割合の低減をめざします。



【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書 (H24.3)】

めざす交通体系4

○『人にやさしく・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)