

(5)災害に強い交通体系への強化

津波浸水が予想されている沿岸部では、避難路として有効となる都市計画道路などの整備が重要となります。災害時の緊急輸送道路となる広域的な幹線道路ネットワークの確保など災害に強い道路ネットワークの形成も重要となります。また、多くの人が集まる主要な鉄道施設などの耐震化を図っていくことも重要となります。

そのため、首都直下型地震や南海トラフ地震などの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

高齢化がさらに進む中、医療・介護費用の増加など財政状況も厳しさを増していますが、道路など既存の交通施設を生かしながら交通環境の整備を着実に進めていくことが重要となります。

藤沢市の主な交通施設としては、整備率が約7割を超える都市計画道路、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールなど鉄道施設、バス交通などがあります。

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。

4 重要視する視点

●交通まちづくりに関わる広域的な視点

- 自立して、健康で生き生きとくらせる都市づくり
- 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくり
- 持続的な活力が創出されるまちづくり
- 低炭素社会構築に向けた都市づくり
- 安全・安心を高める都市づくり
- ユニバーサルデザインのまちづくり
- 広域的な連携を支える都市基盤づくり

●交通課題から整理した視点

- 多様化する交通ニーズへの対応
- 広域連携を支える交通ネットワークの形成
- 環境にやさしい交通の構築
- 安全で安心な移動しやすい環境づくり
- 災害に強い交通体系への強化
- 既存の交通施設を活かした交通環境づくり

重要視する視点

地域特性

活力

環境にやさしい

安全・安心

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継続していくために、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、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。

将来の重要視する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～

- 市民が交流・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、人や物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～

- 災害時を含め、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ます。

将来の交通像のイメージ

都市拠点間の交流・連携を支える交通基盤整備が進み、活力が創出されます

地域特性(人口や施設、地形など)に応じた公共交通サービスが提供され、誰もが拠点まで移動しやすくなります

駅周辺のバリアフリー化が進み、誰にとっても安全、安心な歩行環境が形成されたまちになります

道路渋滞が軽減され、人や物を運ぶ自動車が円滑に移動できるようになり、地球環境負荷が小さなまちになります

避難経路が整備された災害に強いまちになります

都市拠点の回遊性やアクセス性を高める交通施策が展開され、活力のあるまちになります

走行空間や駐輪場が整備され、自転車の利用しやすいまちになります

回遊性が高く、交通結節機能が強化された観光拠点が形成されます

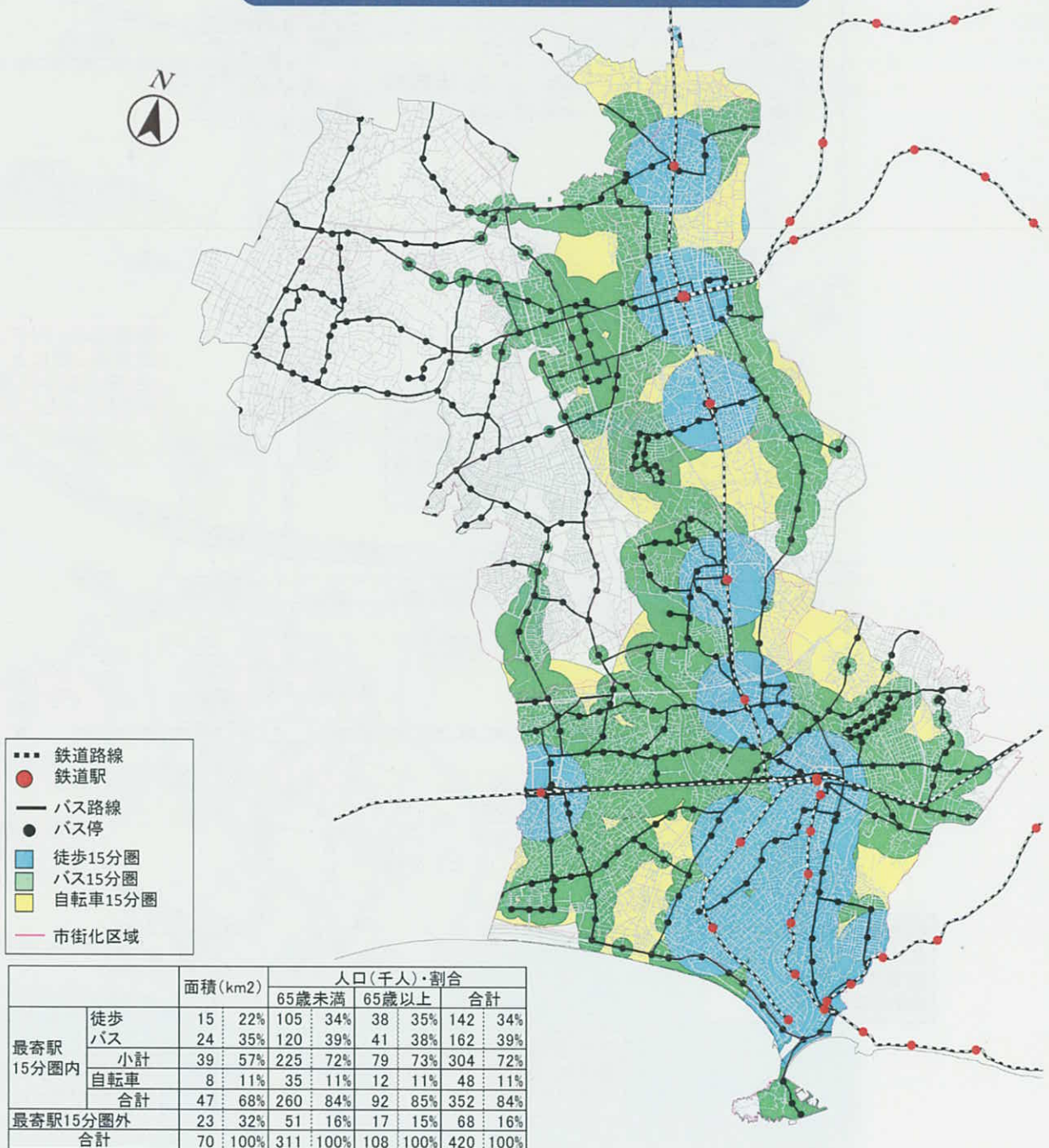
2 めざす交通体系

(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。

現在の最寄り駅まで15分圏の状況



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

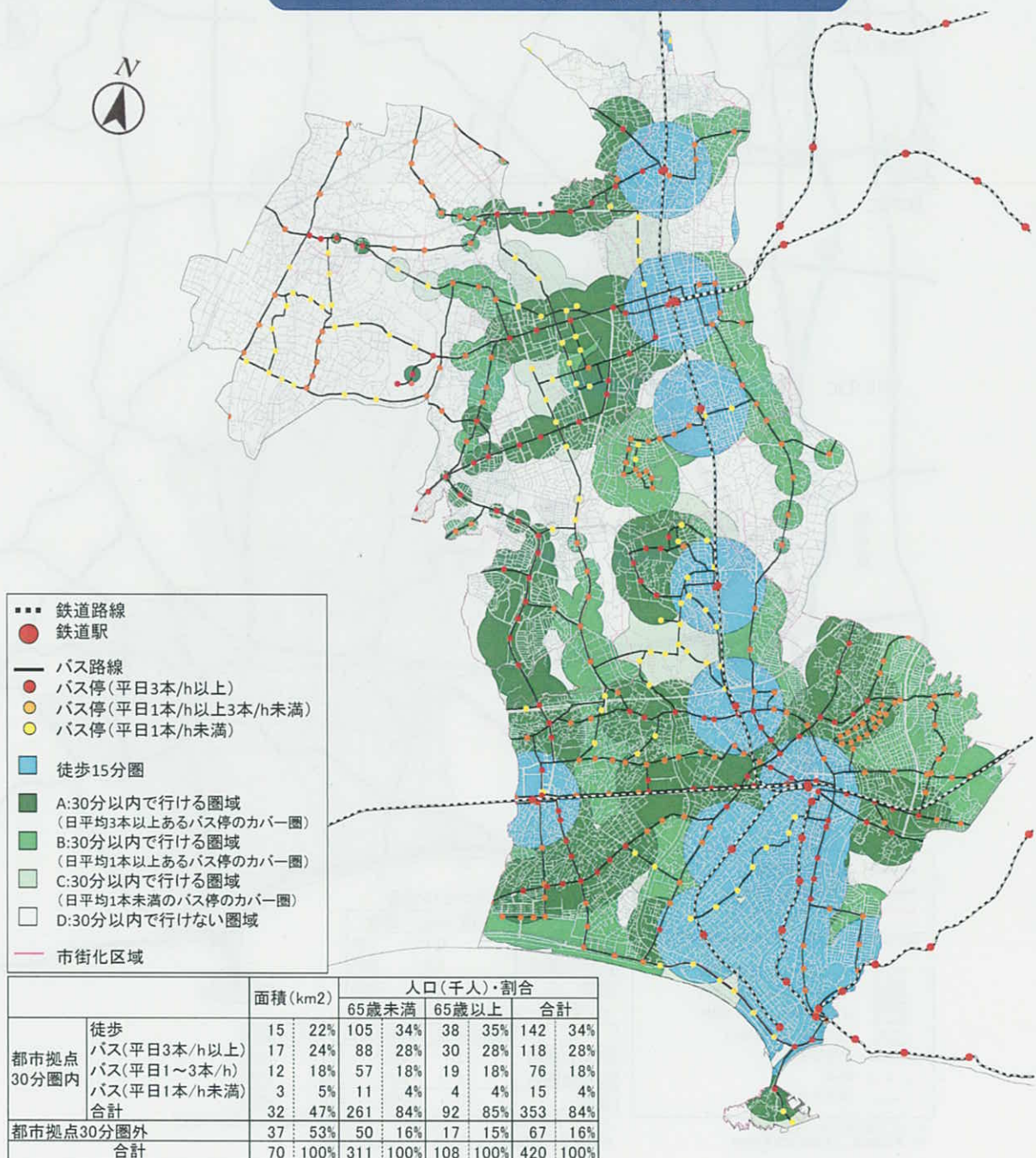
(2)藤沢駅周辺(中心市街地)まで30分の交通体系

藤沢駅周辺は、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市の中心市街地であり、湘南の玄関口としての役割を高めながら、南北間の連携を強化した多機能回遊型の中心市街地をめざしています。

この藤沢駅周辺に集積する様々な都市機能を、高齢者や子育て世代を含めた市民全体が享受することができる都市をめざし、徒歩、バス、鉄道で藤沢駅周辺(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。

そのため、「最寄り駅まで15分圏域」の拡大とあわせて、鉄道駅周辺の交通結節機能としての強化などを進め、「藤沢駅周辺まで30分圏」の人口割合を高めるとともに公共交通のサービス水準の向上をめざします。

藤沢駅まで30分圏の状況(現状)



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

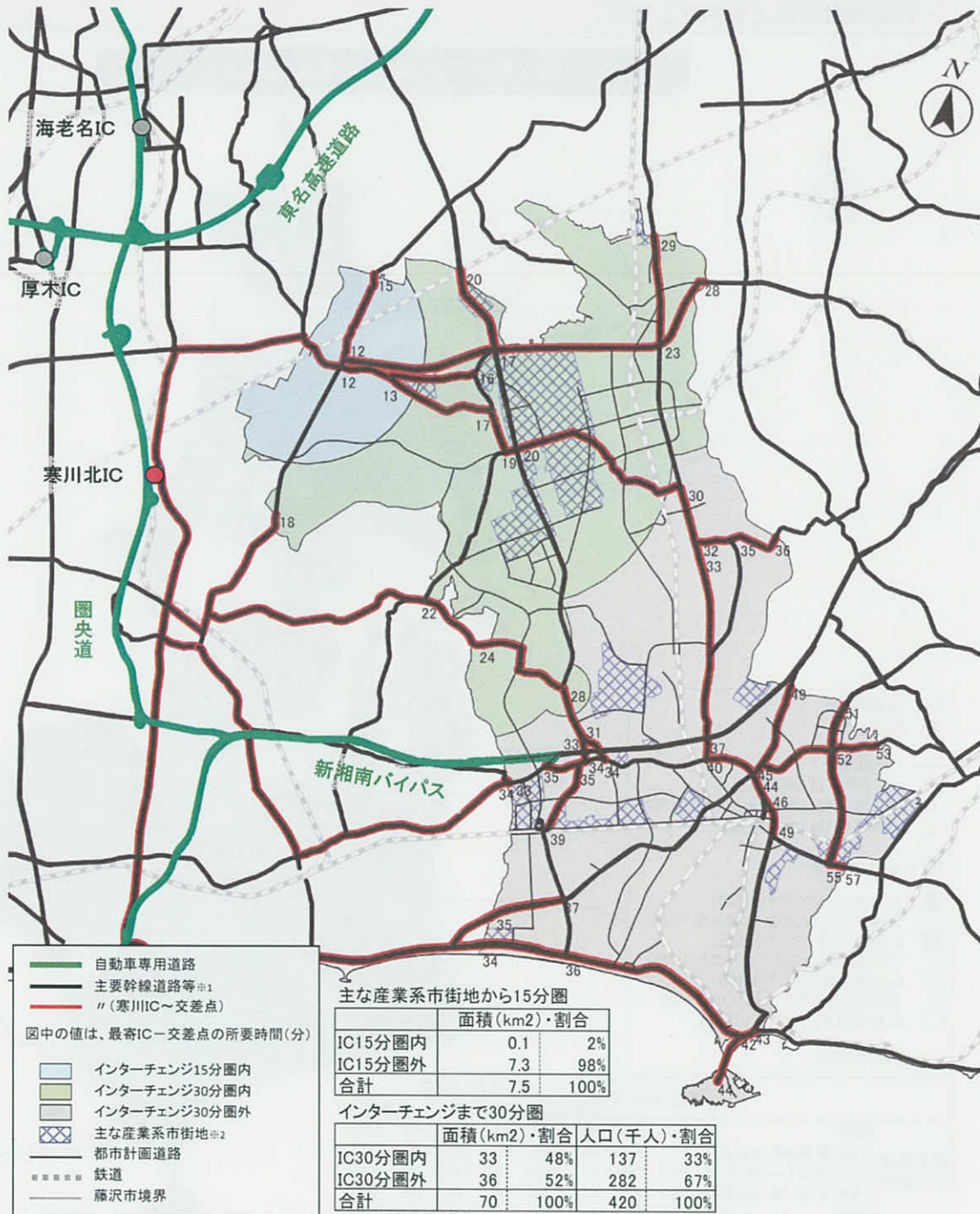
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

(3) 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、人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。

そのため、広域連携を図りながら、(仮)綾瀬スマートインターチェンジ、横浜湘南道路、主要幹線道路の整備促進などにより、「インターチェンジまで30分圏」の人口割合と「インターチェンジまで15分圏」の産業系市街地の割合を高めていきます。

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道路交通センサス観測区間
※2 準工業地域、工業地域、工業専用地域

(4)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、人や物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。

そのため、「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」、モビリティマネジメントなどによる公共交通の利用促進により、将来的に増加する見通しとなっている「自動車の利用割合」を下げ、「公共交通の利用割合」を高めていきます。

<環境にやさしい交通体系の考え方>

2030年（平成42年）の代表交通手段としての自動車利用割合が35.6%と見込まれていますが、2008年（平成20年）の29.6%よりも低下させる一方で、公共交通の利用割合を高めていくことで、二酸化炭素などの温室効果ガスの低減につなげていくことを目標とするものです。その実現のため、公共交通の利用促進に向けた交通施策などを展開していきます。

(5)人にやさしく・災害に強い交通体系

災害時を含め、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、人にやさしく、災害に強い交通体系を目標とします。

そのため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針（交通バリアフリー法）」を踏まえ、鉄道施設のユニバーサルデザイン化、ノンステップバスの導入を進めていくとともに、災害避難路として有効な都市計画道路などの道路ネットワークの形成を進めていきます。

<人にやさしく、災害に強い交通体系の交通体系の考え方>

○人にやさしい交通体系について

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針（交通バリアフリー法）」では、「1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化を2020年（平成32年）までに100%にすること」、「ノンステップバスの導入率を2020年（平成32年）までに70%以上にすること」、などを目標として設定していることから、これらの2つを人にやさしい交通体系の目標として設定するものです。

○災害に強い交通体系について

災害時にも移動しやすい交通体系めざし、「緊急輸送道路（避難路）に架かる橋梁の耐震補強整備率」、「都市計画道路の整備率」を、災害に強い交通体系の目標として設定するものです。

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

- 人口、地形、交通サービス状況、施設立地など地域特性を踏まえ、既存の交通サービスの確保・充実を図りながら、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、交通事業者、関係機関、行政などが協力・連携を図りながら、地域交通の充実に向け交通施策を進めます。

(1) 最寄り駅まで15分の交通体系づくり

バスや徒歩で最寄り駅まで15分以内で行ける交通圏域は、現在、既存鉄道網を中心に広がっており、人口割合で約7割となっています。最寄り駅まで15分圏域から外れている地域を見ると、南部地域では辻堂地区、片瀬地区、村岡地区などの一部があります。北部地域では、湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区などの一部があります。

今後とも、通勤・通学時のピーク時において、地域特性に応じた移動しやすい交通体系を構築していくため、最寄り駅まで15分圏域の拡大とともに、15分圏域の維持・確保に向けた交通施策を展開します。

<展開する交通施策>

①鉄道網の整備・充実による15分圏域の拡大

- ・いずみ野線の延伸や（仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実
- ・鉄道網の整備・充実にあわせたバス路線の再編

②主要なバス路線の充実

- ・辻堂駅～湘南ライフタウン～湘南台駅間など主要なバス路線の充実
- ・公共交通優先システム（PTPS）の導入促進
- ・バス優先レーン、専用レーンなどの導入促進

③鉄道駅までの交通手段の充実

- ・既存バス路線の確保・再編と、地域提案型バス路線の新設
- ・土地区画整理事業など面的開発にあわせたバス路線の再編・新設
- ・乗合タクシーや乗合ワゴンなどデマンド交通の導入支援
- ・利用者の多いバス停環境の整備・改善
- ・バス乗降方法の改善促進

④幹線道路などの整備による15分圏域の拡大

- ・最寄り駅まで15分圏域の拡大につながる幹線道路などの整備
- ・ボトルネックとなる渋滞交差点の改善
- ・バス路線の走行環境整備・改善