

報告事項3

藤沢市交通マスタープラン策定に向けた
取組みについて

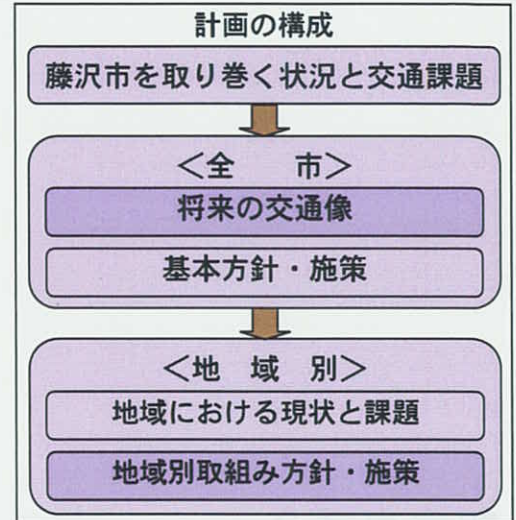


1 藤沢市交通マスタープランとは

「藤沢市交通マスタープラン」は、「藤沢市都市マスタープラン」に掲げられている将来都市像「自立するネットワーク都市」の実現に向け、交通分野において社会状況の変化を的確に捉えつつ、総合的に交通施策を展開して行くための基本的な方針を定めるものです。

平成25年(2013年)1月に、市民や関係機関で構成する「藤沢市交通マスタープラン策定協議会」を設け検討を進めており、平成25年度中に計画(案)をとりまとめる予定です。

計画は、全市の「将来の交通像」、「基本方針・交通施策」と、地域別の「地域における現状と課題」、「地域別取組み方針・施策」の構成を予定しています。

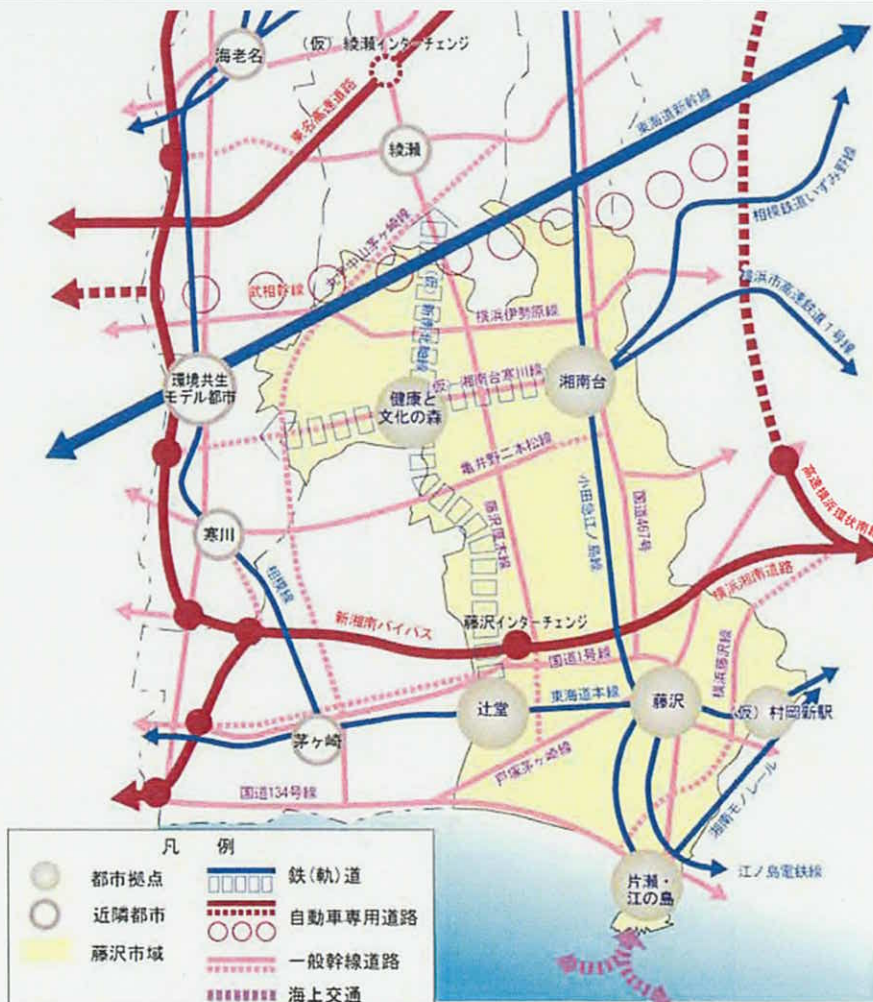


『自立するネットワーク都市』を実現するための都市構造(交通体系)は、以下のとおりとなります。交通マスタープランでは、これらに基づき交通施策の基本的な方針を定めていきます。

○市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都市拠点間、都市機能相互間を結び、活力を創造する交通の骨格を形成します。また、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人々が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成をめざします。

○交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市をめざします。

図 主要な構成要素(交通体系・都市拠点)



2 藤沢市を取り巻く状況

我が国を取り巻く「人口減少」、「少子高齢社会の到来」、「地球温暖化等の地球環境問題」、「3.11 東日本大震災等を踏まえた防災に関する意識の高まり」、「健康志向、子育てしながら働く女性など、ライフスタイル・価値観の多様化」といった状況に加え、交通施策に係る藤沢市を取り巻く状況は、以下のことがあげられます。

- 鉄道ネットワークの充実に向け、湘南台駅以西へのいずみ野線の延伸、藤沢駅周辺の交通結節機能の強化、東海道本線（仮）村岡新駅の設置、鉄道施設のバリアフリー化等を進めています。
- 広域交通網の形成に向け、さがみ縦貫道路に連絡する（仮）湘南台寒川線の整備等を進めています。
- 市内には、公共交通網がカバーできていない地域があります。
- 御所見・遠藤地区など、高齢化率が20%を越える地域があります。
- 本市の地形は、相模野台地を境に大きく南北に分けることができ、南部地域は比較的平坦な地形であり、北部地域は、東西方向に起伏がある地形となっています。

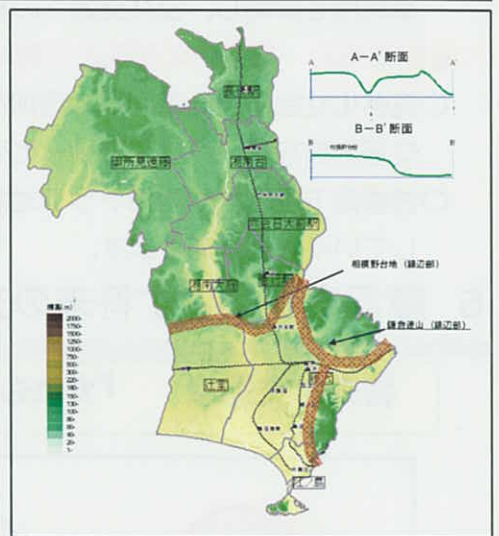
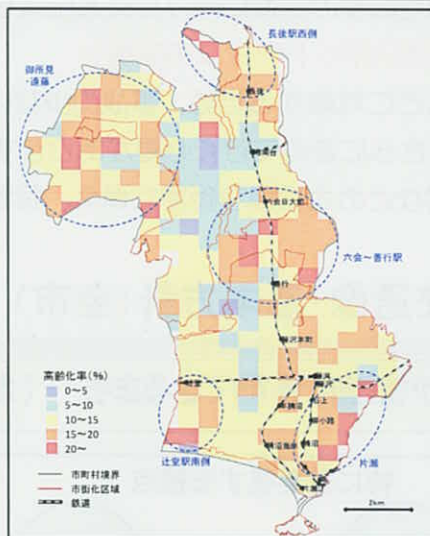
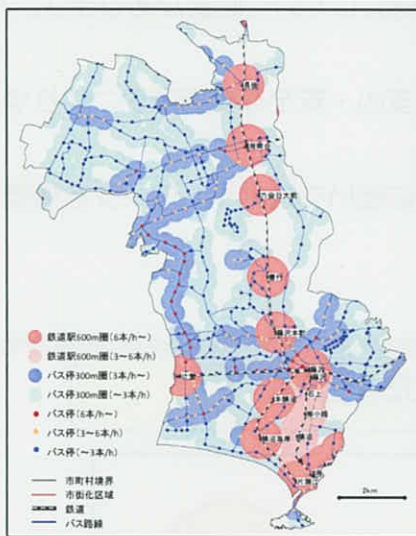


図 公共交通のサービス圏域状況

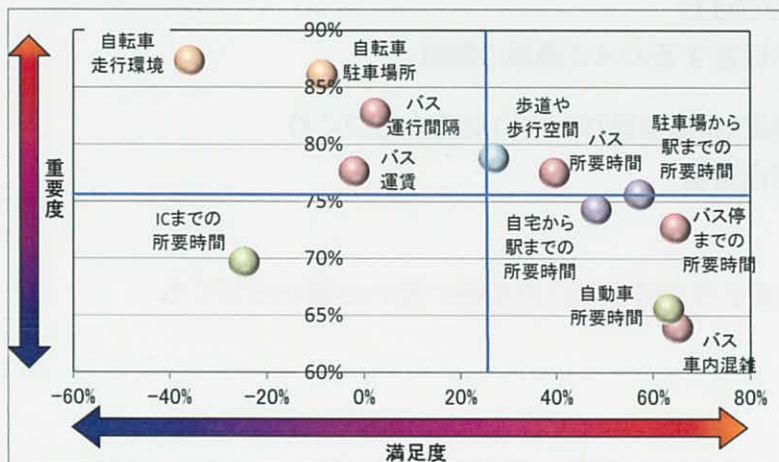
図 高齢化率の状況(平成 22 年)

図 地形の状況

3 交通に関する市民意識調査

交通に関する市民意識調査は、本市の各交通手段のサービス水準に対する市民満足度や市民ニーズ(重要度)を把握するため、平成23年10月に実施したものです。

- バス交通は、「運行間隔」、「運賃」以外は比較的満足度が高い傾向にあります。
- 自動車交通を見ると、「自動車所要時間」の満足度高いものの、「インターチェンジまでの所要時間」の満足度が低く、広域道路ネットワーク形成が求められていることが伺えます。



- 自転車交通を見ると、「自転車走行環境」などの取組を求めていることが伺えます。
- 「歩道や歩行空間」に関する市民意識としては、重要度が高い傾向にあります。

※調査対象：15歳以上の市民 6,500人を住基台帳より無作為抽出

4 藤沢市における交通課題

<多様なニーズに対応したモビリティの確保とその効率性の向上>

○人口減少・少子高齢社会を迎える中、市民の多様化するライフスタイルを支えて行くためにも、様々な形態の移動手段の確保が求められています。人口密度、地形などの地域特性を踏まえつつ、さらに公共交通のサービス水準の向上を図っていく必要があります。

<公共交通による移動性向上と拠点へのアクセス性向上>

○本市の活力を維持し、発展を続けて行くためにも、藤沢駅周辺など6つの都市拠点間や東京、横浜など周辺都市へのアクセス性の向上を図っていくことが重要となります。そのため、交通結節点の利便性向上や新駅設置などによる既存公共交通ネットワークを積極的に活用するとともに、いずみ野線延伸、南北軸の輸送力強化などを進めていく必要があります。

<道路交通の円滑化による地球環境負荷の軽減>

○地球環境負荷を軽減するため、交通渋滞箇所の改善などによる道路交通の円滑化や不要不急の自動車利用を抑制し、公共交通への利用転換の促進に向けた交通施策を検討していく必要があります。

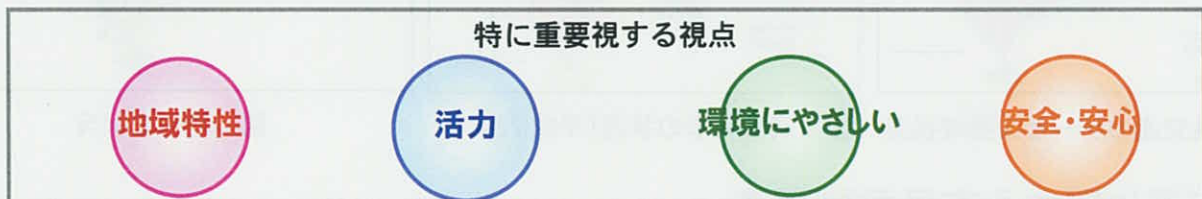
<移動の安心・安全性の確保と災害に強いネットワークの形成>

○高齢化社会や自転車利用の増加などに対応するため、事故の少ない安心・安全な交通環境づくりや交通施設などのバリアフリー化をさらに進めて行く必要があります。

○首都直下型地震や南海トラフ地震などの大規模な災害に備え、災害に強い交通ネットワークを構築していく必要があります。

5 藤沢市がめざす将来の交通像・基本方針(全市)

将来の交通像 『だれもが快適に移動できるまち (たたき台)』



本市がめざす将来の交通像を実現するため、以下の基本方針に基づき、それぞれの交通まちづくりを進めていきます。

○基本方針 1 地域特性に応じたモビリティが確保された交通まちづくり

- ・地域特性に応じた誰もが不便なく移動できる公共交通サービスの提供

○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

- ・都市拠点の回遊性およびアクセス性の向上
- ・都市拠点や他都市との交流・連携を促進する広域交通網の整備

○基本方針 3 道路交通が円滑化された地球環境負荷が小さい交通まちづくり

- ・公共交通の走行空間整備および結節点整備
- ・自動車・自転車に関する交通施策

○基本方針 4 いつでもどこでも移動の安全性が確保された災害に強い交通まちづくり

- ・歩行環境に関する交通施策

6 基本方針に応じた交通施策の展開(全市)

5の藤沢市がめざす将来の交通像・基本方針に基づき、以下のような交通施策を展開したいと考えています。

○基本方針 1 地域特性に応じたモビリティが確保された交通まちづくり

○地域特性に応じた誰もが不便なく移動できる公共交通サービスの提供

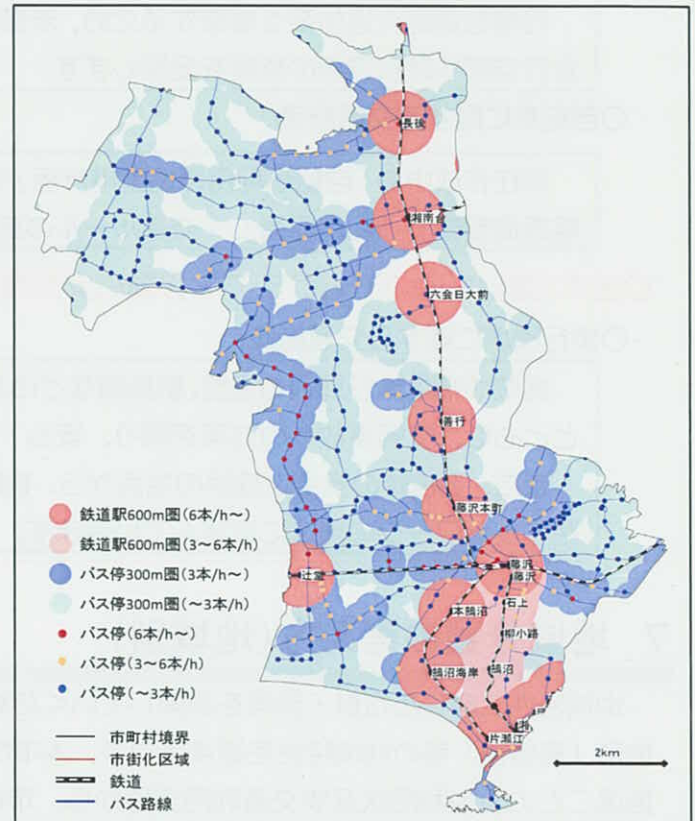
以下に示した公共交通のサービス圏域の考え方から外れている地域については、人口集積、高齢化、地形（高低差）等の地域特性を踏まえつつ、地域住民の方々と協働しながら、それぞれの地域に適した公共交通サービスの提供、支援を進めていきます。

※公共交通サービス圏域の考え方

- ・鉄道駅から600m圏内（ピンク色）
- ・バス停から300m圏内（青・水色）
- ・バス本数：一日1本/時間以上かつピーク時3本/時間以上

※地形（高低差）の考え方

標高差20m以上（高齢者等の歩行による移動が困難な人がいるため。）



○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

○都市拠点や他都市との交流・連携を促進する広域交通網の整備

＜都市拠点の形成にあわせた交通結節機能の強化＞

- ・藤沢駅周辺
【回遊ネットワークの形成等】
- ・健康と文化の森
【新たな交通拠点の形成】
- ・(仮)村岡新駅周辺
【新たな交通拠点の形成】

＜新たな公共交通軸の形成＞

- ・いずみ野線の湘南台以際の延伸促進
- ・南北方向の新たな交通システムの整備推進
- ・東海道本線（仮）村岡新駅の設置推進

＜広域道路ネットワークの形成＞

- ・横浜湘南道路
- ・(仮)湘南台寒川線 等



○基本方針 3 道路交通が円滑化された地球環境負荷が小さい交通まちづくり

○公共交通の空間整備（走行環境と結節点整備）

公共交通の走行環境および結節点の整備を促進することにより、公共交通の利便性の向上、交通結節点の乗換え環境の改善を図ります。

○自動車に関する交通施策

円滑な道路交通体系を構築するため、未整備の都市計画道路の整備などにより、自動車の走行空間や駐車環境の整備を促進します。

○自転車に関する交通施策

現在作成中の「自転車利用環境整備計画」等との整合を図りながら、「走行空間整備」、「駐輪環境整備」、「利用促進」、「交通ルールの厳守」の4つの観点で交通施策を展開します。

○基本方針 4 いつでもどこでも移動の安全性が確保された災害に強い交通まちづくり

○歩行環境に関する交通施策

病院や福祉施設周辺の道路、駅施設などの公共公益施設におけるバリアフリー化を進めるとともに、交通事故への対策を図り、安心・安全な歩行環境形成を図って行きます。

また、災害時の安全性確保の視点から、狭隘道路の改善など、災害避難路として有効な道路ネットワークの形成に取り組んでいきます。

7 地域分類の考え方(地域別)

地域特性に応じた方針・施策を展開していくため、公共交通のサービス圏域状況、人口集積、高齢化、地形（高低差）等の地域特性を踏まえつつ、本市がめざす都市構造（都市拠点と骨格的交通体系）、13地区ごとの土地利用状況や交通利用実態から、市域を「都市拠点」・「小田急沿線の鉄道駅を中心とした地域」・「郊外地域」に分類し、これらの地域の特性に応じた9地域別の取組み方針を定めていきます。

【地域分類】

都市拠点

○中心市街地

(1) 藤沢駅周辺

○広域連携・複合拠点

(2) 辻堂駅周辺

○文化・交流拠点

(3) 湘南台駅周辺

○広域海洋リゾート/レクリエーション拠点

(4) 片瀬・江の島周辺

小田急沿線の鉄道駅を中心とした地域

(5) 長後駅周辺

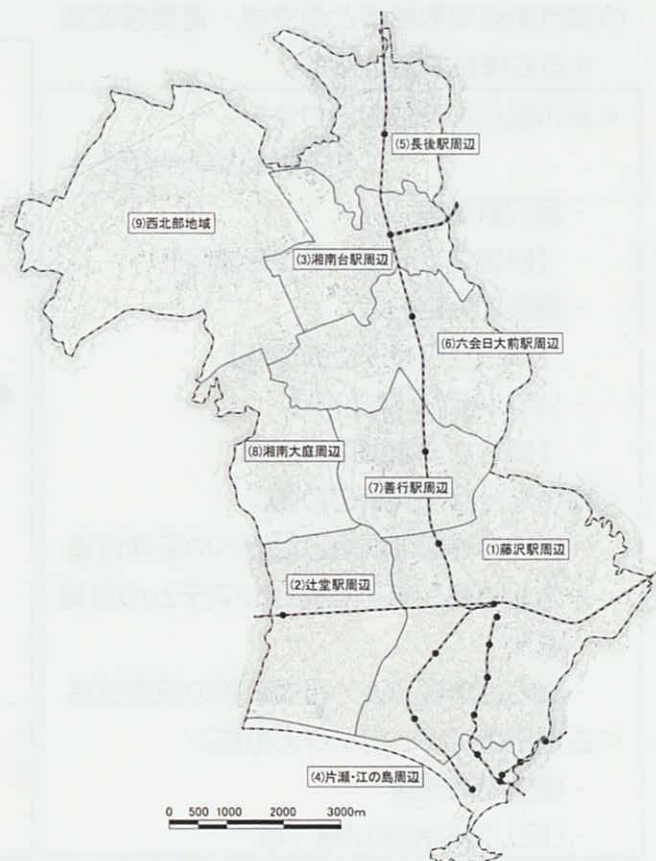
(6) 六会日大前駅周辺

(7) 善行駅周辺

郊外地域

(8) 湘南大庭周辺

(9) 西北部地域（遠藤御所見地区）



8 地域別の取組み方針(イメージ)

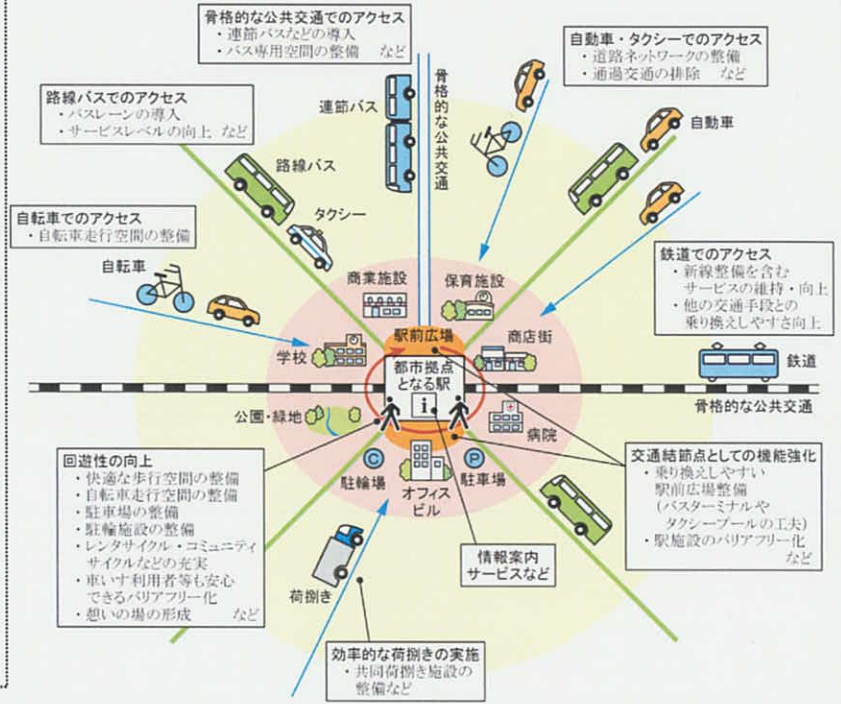
5の「藤沢市がめざす将来の交通像」を実現するため、地域別に取組み方針を定めていきたいと考えています。以下は、「都市拠点」及び「郊外地域」における地域別の取組み方針のイメージであり、このような考え方にに基づき、地域別の計画(案)を策定し、交通まちづくりを進めていきます。

【都市拠点】藤沢駅周辺地域、辻堂駅周辺地域等

■取組み方針

- 交通拠点の形成と中心市街地の活性化につながる交通環境づくり
- 都市拠点の核となる鉄道駅への様々な交通手段によるアクセス環境の充実
- 駅前広場、鉄道駅施設の乗換えやすさの向上、バリアフリー化など交通結節点としての機能強化
- 地域内の円滑な移動・アクセスを支える道路網の充実、効果的な荷捌き施設整備などによる都市拠点周辺の交通環境の改善
- 安心して歩けるみちづくり、自転車走行空間の整備などによる回遊性の向上

取組み方針のイメージ図



【郊外地域】湘南大庭周辺地域、西北部地域

■取組み方針

- 湘南台駅周辺、辻堂駅周辺など都市拠点への公共交通のサービスレベルの向上
- 高齢社会を支える住宅市街地内を移動しやすい交通環境づくり
- 安心して歩けるみちづくり、自転車走行空間の整備などによる回遊性の向上
- 公共交通ネットワークを生かした高齢社会における暮らしやすさの向上
- 公共交通のサービスレベルが低い地域への循環バスなどフィーダー交通を導入による公共交通の確保、利用促進

取組み方針のイメージ図

