

藤沢市交通マスタープラン(素案)  
(概要版)

藤沢市

平成 25 年 12 月

# 目次

はじめに	1
1 藤沢市交通マスタープラン策定の背景と目的	
2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置付け	
藤沢市をとりまく状況と交通課題	2
1 藤沢市の交通情勢	
2 交通に関する市民意識	
3 藤沢市が抱える交通課題	
4 重要視する視点	
藤沢市がめざす将来の交通像	10
1 将来の交通像	
2 めざす交通体系	
基本方針と交通施策	16
地域別の交通施策	28
1 地域分類	
2 各地域の交通施策	
推進方策	32
1 推進方策のフォローアップ	
2 将来の交通像に対応した評価指標	
3 主要プロジェクトの戦略的展開	
4 (仮)藤沢市都市総合交通戦略の策定	

# 1 藤沢市交通マスタープラン策定の背景と目的

## (1)交通マスタープラン策定の背景

藤沢市は、昭和 30 年代初頭より、「住みやすく、働きやすい自立した都市」をめざしてまちづくりに取り組んできました。その結果、恵まれた鉄道網を活かしつつ、その鉄道駅を中心に都市拠点の形成を図りながら、利便性の高いコンパクトな都市構造を有する 40 万人超の都市へと成長してきました。

21 世紀に入り、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、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ます。

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、今後とも持続可能な総合交通体系を構築していく必要があるため、その指針となる「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

## (2)藤沢市交通マスタープラン策定の目的

藤沢市では、少子高齢化、人口減少社会を迎える中、採算性が厳しくなりつつあるバスなどの地域交通の維持・確保を図りながら、充実へとつなげていくことが求められています。

また、環境にやさしい交通手段への転換を促すほか、市民活動・産業活動の交流・連携を支える広域交通網などの整備を進めつつ、都市活力を持続していく必要があります。

このような交通を取り巻く状況に対応するため、以下の 2 点を目的に、「藤沢市交通マスタープラン」を策定します。

- ① 市民、交通事業者、行政などとの協働により、総合交通体系の基本的な方針を定める。
- ② 地域交通をマネジメントする。

# 2 藤沢市交通マスタープランの役割と位置付け

- ① 交通マスタープランは、「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ています。
- ② 交通マスタープランは、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、交通施策を展開していく上で、基本的な指針となるものです。
- ③ 交通マスタープランは、「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、交通施策を展開していきます。
- ④ 交通マスタープランは、環境・福祉・産業部門などの個別計画と整合、連携を図りながら、交通施策を展開していきます。



# 藤沢市をとりまく状況と交通課題

## 1 藤沢市の交通情勢

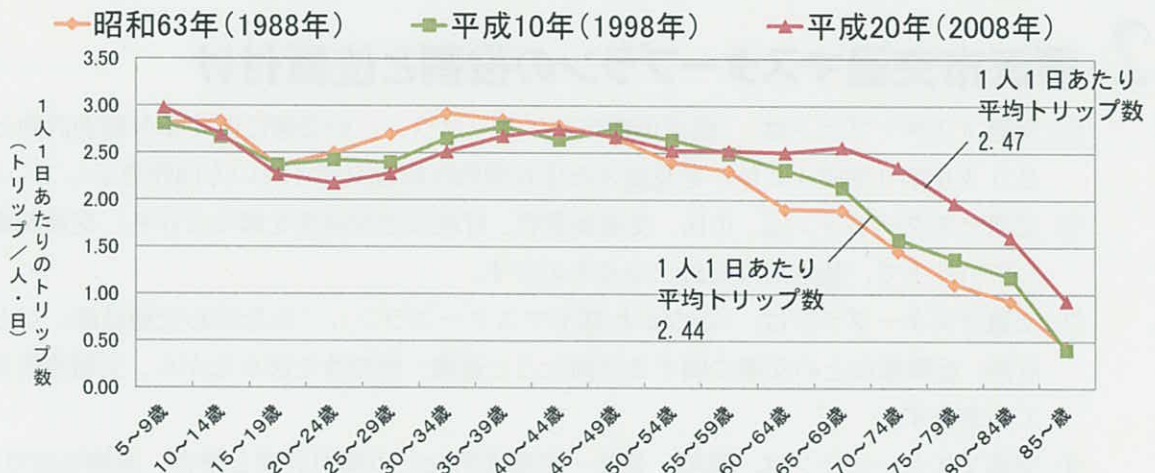
### (1) 交通量（総トリップ数）と1人あたりのトリップ数の変化

- 藤沢市の交通量は、平成20年に約124万トリップとなり、この10年間で約8.7%増加しています。市内々での移動よりも、市内から市外へと動く、広範囲な行動パターンが増える傾向となっています。
- 藤沢市の1人1日あたりのトリップ数としては、平成10年（1998年）の2.44から平成20年（2008年）の2.47と微増しています。年齢構成別の傾向としては、15歳から39歳までが減少する一方で、60歳以上の年齢層では増加しています。東京都市圏と比べて見ると、東京都市圏の傾向と同様に、高齢者のトリップ数の増加傾向が顕著となっています。また、藤沢市の5歳から9歳までのトリップ数が増加しています。

### 本市を発着する交通量（総トリップ数）の変化



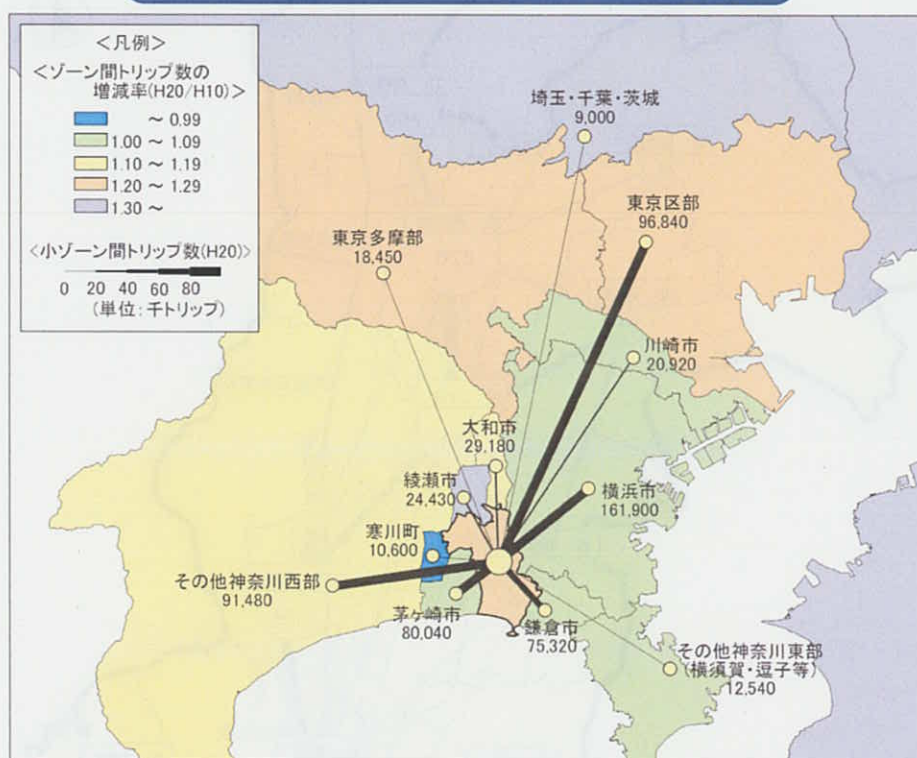
### 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数の推移



(2) 周辺都市への移動傾向 ～横浜市、東京都区部、神奈川西部への移動が増加～

- 周辺都市への移動傾向については、藤沢市の交通量（総トリップ数）の伸び率を上回り、増加傾向にあります。東京都区部、綾瀬市などへのトリップ数は 20%を超え、その他神奈川県西部、大和市などへのトリップ数も 10%を超えています。
  - 移動手段別の傾向としては、「鉄道」のトリップ数がこの 10 年で増加傾向の一方で、自動車は減少傾向となっています。
- 「鉄道・地下鉄」については、東京都区部、横浜市などへの移動がこの 10 年で増加しています。  
 「自動車」については、全体的にトリップ数がこの 10 年で減少傾向となっていますが、綾瀬市への移動が約 5 割程度増加しています。

周辺都市への移動傾向



【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20）】

藤沢市発着の市外間トリップ数(全手段、鉄道・地下鉄、自動車)

移動先	全手段			鉄道			自動車		
	H10	H20	増減率 (H20/H10)	H10	H20	増減率 (H20/H10)	H10	H20	増減率 (H20/H10)
茅ヶ崎市	76.75	80.04	104%	14.82	20.65	139%	40.23	36.70	91%
寒川町	11.07	10.60	96%	1.53	2.14	139%	8.63	7.08	82%
その他神奈川県西部	81.35	91.48	112%	41.03	51.20	125%	37.07	33.27	90%
綾瀬市	17.55	24.43	139%	2.65	3.28	124%	11.38	16.87	148%
東京都多摩部	14.56	18.45	127%	11.38	15.81	139%	2.98	2.03	68%
大和市	25.32	29.18	115%	11.36	15.89	140%	11.10	9.30	84%
埼玉県・千葉県・茨城県	6.79	9.00	133%	4.15	6.92	167%	2.64	1.54	59%
東京都区部	79.35	96.84	122%	72.15	90.03	125%	6.75	5.14	76%
川崎市	19.56	20.92	107%	14.29	17.37	122%	4.89	2.84	58%
横浜市	150.28	161.90	108%	81.24	105.43	130%	59.45	42.95	72%
その他神奈川県東部 (横須賀市・逗子市)	12.21	12.54	103%	6.58	6.66	101%	5.48	5.32	97%
鎌倉市	70.52	75.32	107%	24.56	28.88	118%	31.98	24.80	78%
合計	565.30	630.69	112%	285.73	364.26	127%	222.59	187.83	84%

■ H20/H10が110%以上  
 ■ H20/H10が90%未満  
 単位：千トリップ

【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H10、H20）】



(3) 藤沢市内における移動傾向 ～藤沢・辻堂・湘南台での移動が多い～

- 商業・業務機能が集積する藤沢駅周辺では、「藤沢」、「鶴沼」を中心に「村岡」、「片瀬」間での移動が多くなっています。辻堂駅周辺では、「明治」、「辻堂」、「鶴沼」間での移動が多くなっています。
- 大規模な工場や商業地の集積している湘南台駅周辺では、「湘南台」から「六会」、「長後」間での移動が多くなっています。

藤沢市内における移動傾向

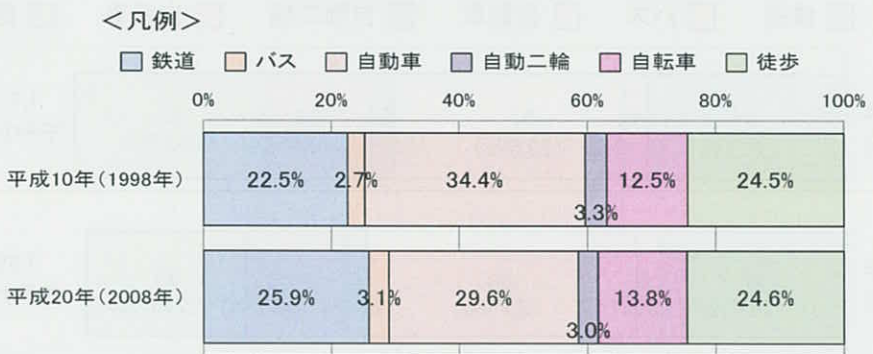


【資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）】

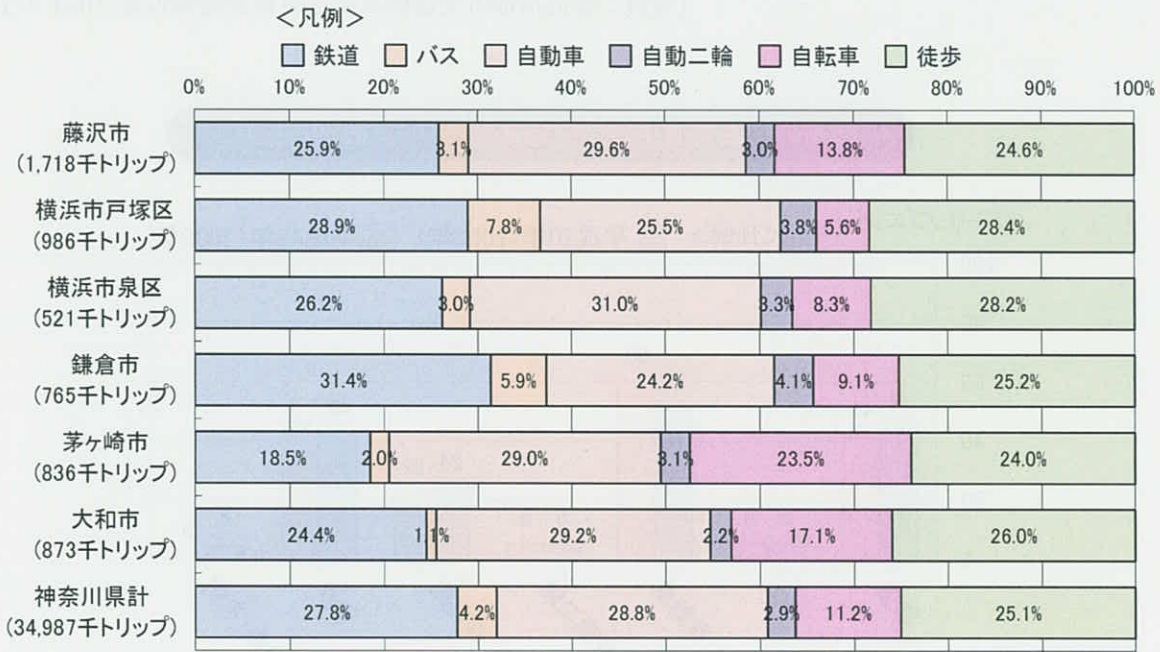
(4) 交通の手段(代表交通手段構成) ～この10年で鉄道利用が増加～

- 藤沢市の交通の手段構成を見ると、平成20年(2008年)では、鉄道25.9%、バス3.1%、自動車29.6%、自転車13.8%、徒歩24.6%となっています。神奈川県全体の構成割合とほぼ同じような傾向となっています。平成10年(1998年)に比べると、鉄道、バス、自転車の利用割合が上昇する一方で、自動車の利用割合が約5%低下しています。
- 近隣都市と比べると、藤沢市以東の横浜市戸塚区、鎌倉市に比べ鉄道、バスの利用割合が低い一方で、自転車の利用割合が高いことが特徴としてあげられます。また、藤沢市北側、西側に隣接する大和市、茅ヶ崎市と比べると、鉄道、バスの利用割合が高い一方で、自転車の利用割合が低くなっています。

交通の手段(代表交通手段構成)



【資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H10、H20)】



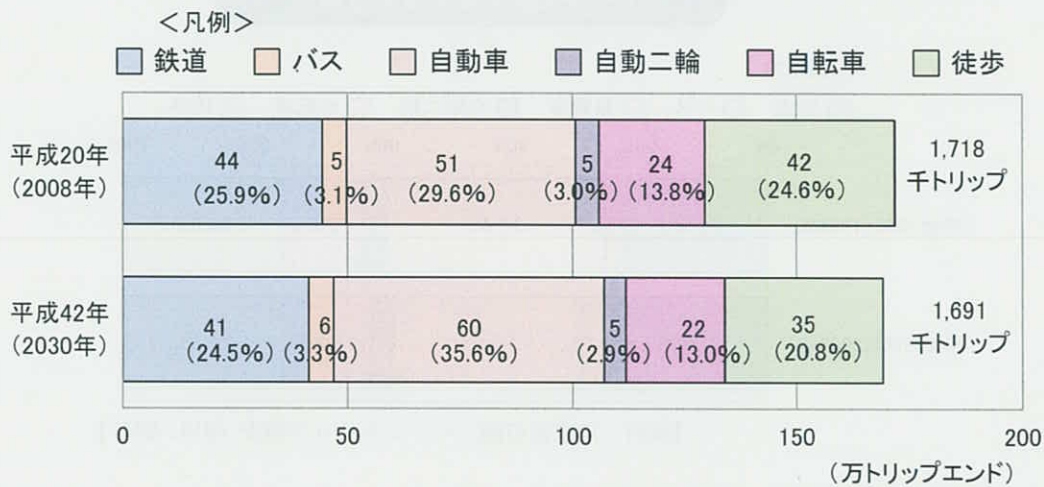
※代表交通手段とは、人が移動するときに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などいくつかの交通手段を用いた場合、主に利用する交通手段のことをいいます。



(5) 将来の交通量（総トリップ数）の見通し ～鉄道・徒歩が減少、自動車が増加～

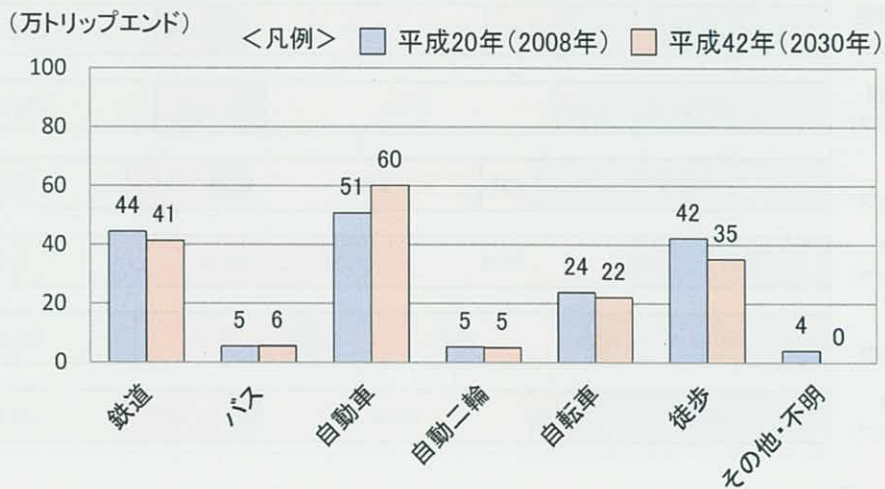
- 藤沢市全体の将来 2030 年（平成 42 年）の交通量（総トリップ数）は、平成 20 年（2008 年）よりも減少していく傾向となっています。
- 代表交通手段別構成割合の推移を見ると、将来的には、鉄道、自転車が増え、徒歩も 4%程度減少する一方で、自動車が増える見通しとなっています。
- 代表交通手段別の交通量（総トリップ数）の推移を見ると、将来的には、バス、自動車が増える一方で、鉄道、自転車、徒歩が減少する見通しとなっています。

将来の代表交通手段構成の見通し



【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

将来の代表交通手段別交通量(総トリップ数)の見通し

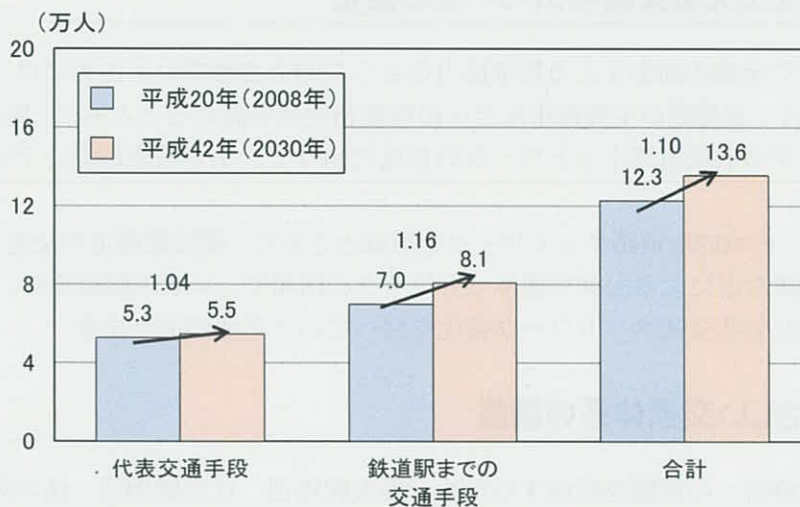


【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】



**(6) 将来のバス利用者数の見通し ～特に、鉄道駅までのバス利用が増加～**

- 将来 2030 年（平成 42 年）には、バスを主な交通の手段（代表交通手段）とする利用者と、鉄道駅までのバス利用者ともに、増加する見込みとなっています。その合計では、藤沢市全体で 13.6 万人となり、2008 年（平成 20 年）よりも約 1.3 万人増加する見込みとなっています。
- 特に、鉄道駅までバスを利用する利用者数が大きく増加する見込みとなっています。
- この予測結果によると、主な交通の手段（代表交通手段）としてバスを利用する人や、自動車、自転車、徒歩を用いて、鉄道駅に向かっている人が、バス利用に転換していくことが見込まれます。

**将来のバス利用者数の見通し**

【資料：藤沢市都市交通体系策定業務委託報告書（H24.3）】

## 2 交通に関する市民意識

### (1) 自宅から最寄り駅(改札口)までの所要時間に対する満足度の傾向

- 自宅から最寄り駅（改札口）までの所要時間が15分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が8割を超えるという結果になっています

### (2) 自宅からバス停までの所要時間に対する満足度の傾向

- 自宅からバス停までの所要時間が10分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が約8割という結果になっています

### (3) 自宅からインターチェンジまでの所要時間に対する満足度の傾向

- 自宅からインターチェンジまでの所要時間が30分未満であれば、「満足」、「やや満足」の合計が約7割という結果になっています

## 3 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

少子高齢化の進行、人口減少など社会情勢が変化する中、今後とも、市民生活を支える、持続可能な地域公共交通を構築していくことが重要となります。また、高齢者、子育て世代、通勤・通学者、障がいのある方など、交通に対するニーズが多様化する中、多様な人々の円滑な移動を支援する取組みも重要となります。

そのため、既存交通サービスの確保・充実とともに、人口密度や地形など地域特性に応じた交通サービスの充実に向け、地域・交通事業者・関係機関などと連携を図りながら、多様な人々の移動ニーズに応え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

市民生活や産業活動を支える都市活力をさらに向上させていくためには、藤沢駅周辺などの都市拠点や、首都圏の主要都市などへの移動利便性を高めるとともに、周辺都市との交流・連携を促進する広域道路ネットワークの形成に向けて、引き続き取り組んでいくことが重要となります。

そのため、広域的な道路ネットワークの形成とともに、藤沢駅周辺の交通利便性向上・(仮)村岡新駅設置などによる公共交通ネットワークの活用や、いずみ野線延伸、(仮)新南北軸線などの新たな公共交通ネットワーク強化を図っていく必要があります。

### (3)環境にやさしい交通体系の構築

地球環境負荷への影響を軽減するため、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、江の島周辺など都市拠点周辺の渋滞緩和に取り組むことや、公共交通、自動車交通など運輸部門でも温室効果ガス排出量の削減に向けた取組みなども求められています。また、拠点性の高いコンパクトな都市づくりにあわせて、地球環境など環境にやさしい交通体系を構築していくことも重要となります。

そのため、自動車利用から公共交通への利用促進、人や物の移動が円滑に行える道路ネットワーク形成、混雑緩和などによる自動車交通の円滑化、自転車利用の促進など、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

近年、高齢者や自転車に関連する事故が注目されており、それらに対処するための交通安全対策などが重要となります。また、高齢化がさらに進んでいく中、高齢者などだれもが外出、移動しやすい環境づくりに取り組むことが重要となります。

そのため、高齢者をはじめとする歩行者や、自転車利用者などが、安全・安心して移動できる環境づくりとともに、生活道路への通過交通の排除なども取り組んでいく必要があります。

また、公共交通でも多様な人々が移動しやすい環境づくりとして、鉄道施設や交通結節施設のユニバーサルデザイン化とあわせて、バス、タクシーなど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。