

1 調査名称：藤沢市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：藤沢市

3 調査圏域：藤沢市全域(村岡新駅周辺を除く)

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

本市では、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）の転換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ため、交通施策に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」を2014年（平成26年）3月に策定したところである。

その交通マスタープランに掲げる将来の交通像の実現に向けては、今後5年から10年の短・中期において、選択と集中により施策を推進することが重要であることから、交通マスタープランに掲げる施策の実施計画となる『藤沢市交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通網形成計画）』の策定を行う。

I 調査概要

1 調査名：藤沢市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1. 基幹系バス交通等の輸送力強化対策検討（湘南大庭周辺地区）

- 1-1 湘南大庭周辺地区をとりまく背景・課題
- 1-2 課題解決に向けた方針
- 1-3 ワークショップで得られた改善イメージ
- 1-4 交通施策の実施による改善効果
- 1-5 湘南ライフタウン・バスターミナルの整備
- 1-6 計画案のとりまとめ
- 1-7 バス運行等の改善に向けた説明会

2. 地域公共交通改善計画検討その1（御所見地区）

- 2-1 路線の再編内容
- 2-2 路線再編後の利用状況

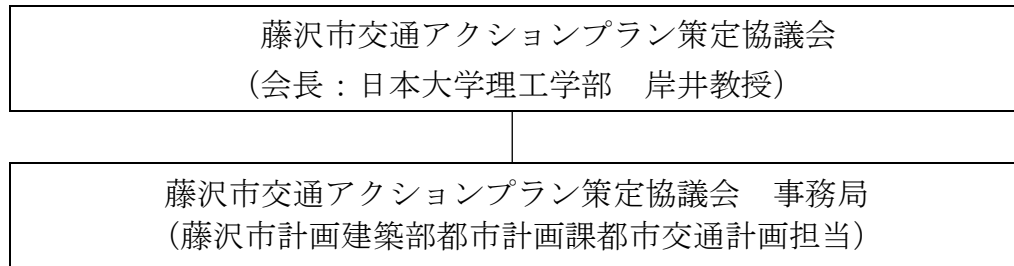
3. 地域公共交通改善計画検討その2（江の島地区）

- 3.1 企画・準備・現地踏査
- 3.2 現況データ及び既存資料等の整理
- 3.3 公共交通利用環境改善策の検討

4. 交通アクションプランの作成

- 4-1 検討経緯
- 4-2 交通アクションプラン案のとりまとめにあたっての検討内容
- 4-3 交通アクションプラン

3 調査体制



4 委員会名簿等：

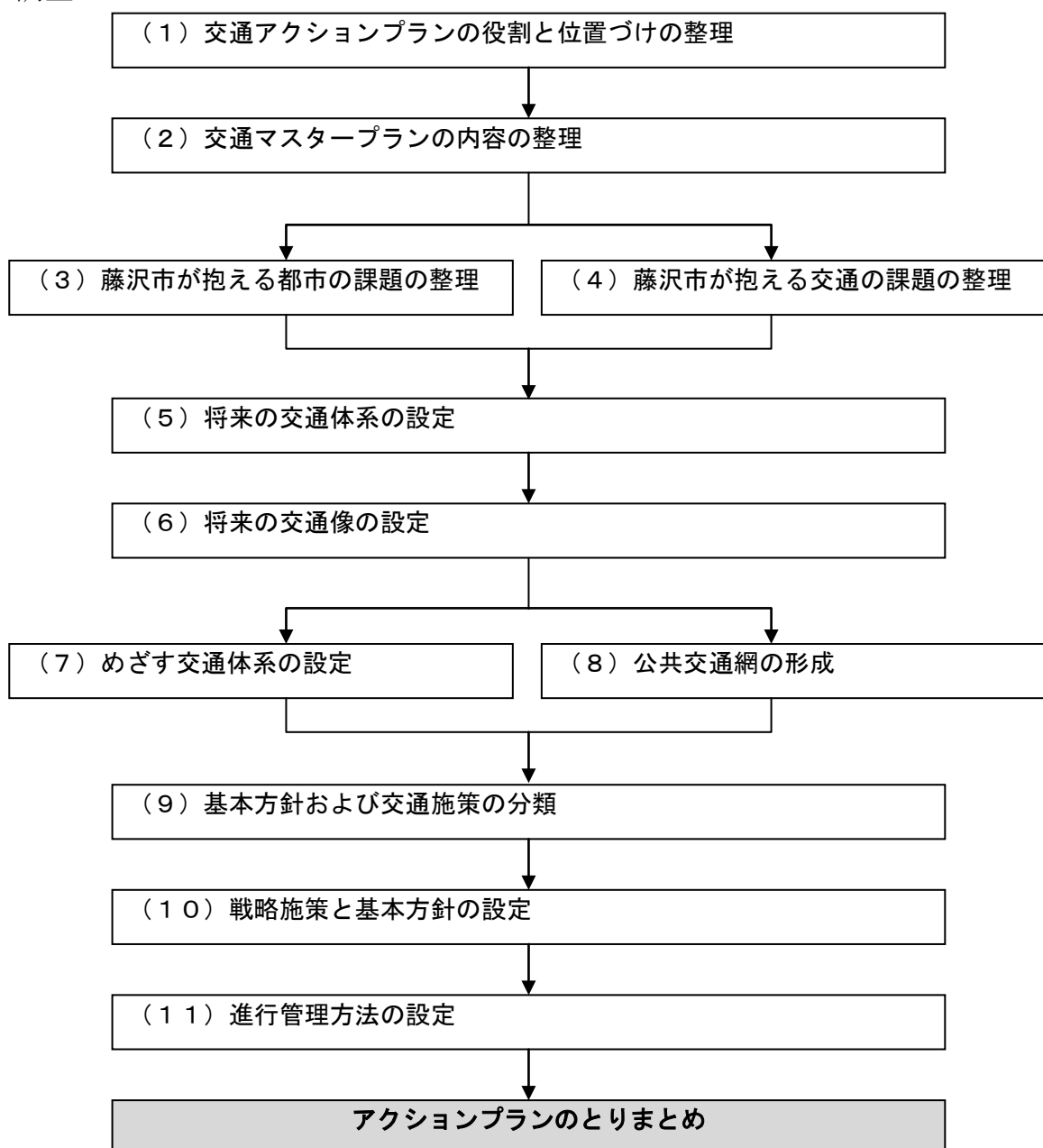
委員	所属	役職等	氏名
学識経験のある者	日本大学理工学部	教授	岸井 隆幸
	東洋大学国際地域学部	教授	岡村 敏之
市民等	市民等		
経済団体	藤沢商工会議所	常務理事	
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社企画部	部長	
	小田急電鉄株式会社 交通企画部	部長	
	相模鉄道株式会社 経営管理部	部長	
	江ノ島電鉄株式会社 鉄道部	部長	
	横浜市交通局 高速鉄道本部	部長	
	湘南モノレール株式会社 運輸部	次長	
一般乗合旅客運送事業者等	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部	部長	
	江ノ島電鉄株式会社 自動車部	部長	
	京浜急行バス株式会社 総務部	部長	
	社団法人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	
	藤沢市 都市整備部	部長	
	藤沢市 土木部	部長	

II 調査成果

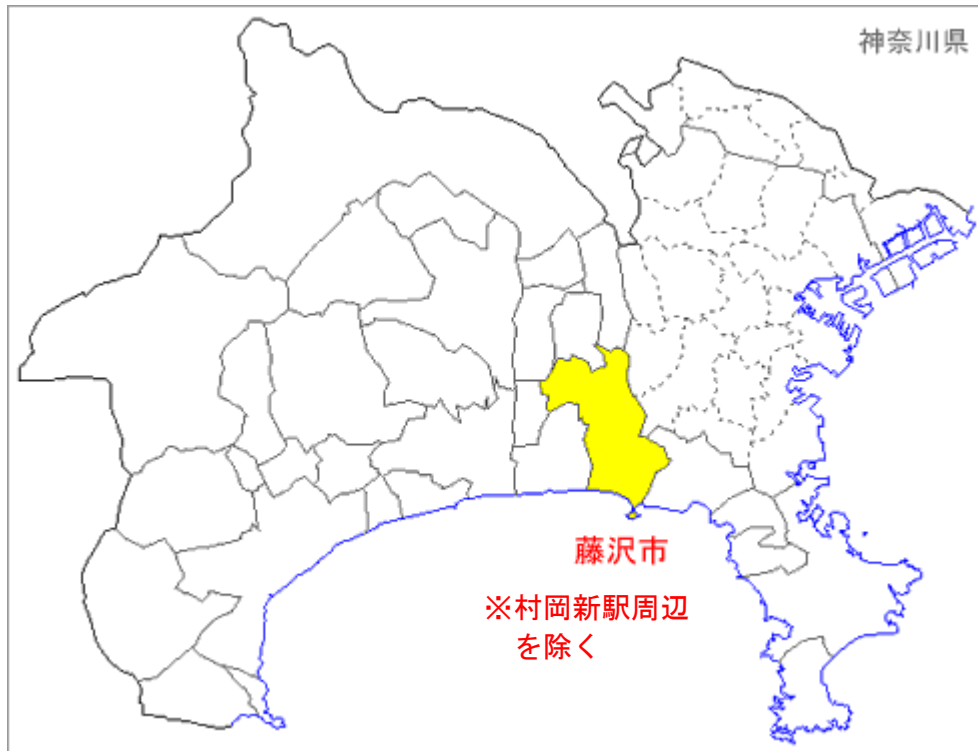
1 調査目的

交通マスタープランに掲げる将来の交通像の実現に向けて、市民、交通事業者、行政などが連携を図りながら、今後5年から10年の短・中期における交通に関する施策の実施計画となる『藤沢市交通アクションプラン(都市・地域総合交通戦略・地域公共交通網形成計画)』を策定することを目的として実施。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1 交通アクションプラン策定の背景と目的

藤沢市では、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）の転換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ため、交通施策に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」を2014年（平成26年）3月に策定しました。

その交通マスタープランに掲げる将来の交通像の実現に向けては、今後5年から10年の短・中期において、選択と集中により施策を推進することが重要であることから、交通マスタープランに掲げる施策の実施計画となる『藤沢市交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通網形成計画）』を策定します。

2 交通アクションプランの役割と位置付け

- (1) 交通マスタープランに示された施策から抽出した、短期・中期的に戦略的に実施していく交通施策を「戦略施策」として示したものです。
- (2) 「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画」等の個別のまちづくり計画との関連や整合を図り、それぞれの計画における「交通」に関する施策を取りまとめたものです。

3 交通アクションプランの目標年次

交通アクションプランの計画期間は、2024年度（平成36年度）までの10年間とします。

また、実施期間については、2019年度（平成31年度）までを「短期」、2024年度（平成36年度）までを「中期」とし、戦略施策を展開していきます。

4 将来の交通像

将来の交通像は、上位計画である藤沢市交通マスタープランに則り、『ひと・モノ・まちが、つながる都市～湘南ふじさわ～』とします。

『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、市民、交通事業者、関係機関、藤沢市が連携を図りながら、だれもが円滑に移動できる交通環境づくりを進めます。

交通環境づくりを進めるにあたっては、「地域特性」、「活力」、「環境にやさしい」、「安全・安心」の4つの視点で取組みを進めます。

～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。

5 めざす交通体系

めざす交通体系は、藤沢市交通マスタープランに則り、「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」、「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」、「環境にやさしい交通体系」、「ひとにやさしく・災害に強い交通体系」の5つとします。

（1）最寄り駅まで15分の交通体系

藤沢市は、最寄りの鉄道駅等に到達することで、都市拠点（交通拠点）への移動や広域公共交通網を利用した他都市への移動が円滑に行える環境にあることから、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の実現に向け、自宅から最寄り駅まで15分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

（2）藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系

都市拠点（交通拠点）であり、藤沢市の都心である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に向け、藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

（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

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、ひとやモノが円滑に移動できる都市の実現に向け、インターチェンジまで30分で到達できる交通体系と、産業系市街地ではインターチェンジまで15分で到達できる交通体系の実現をめざします。

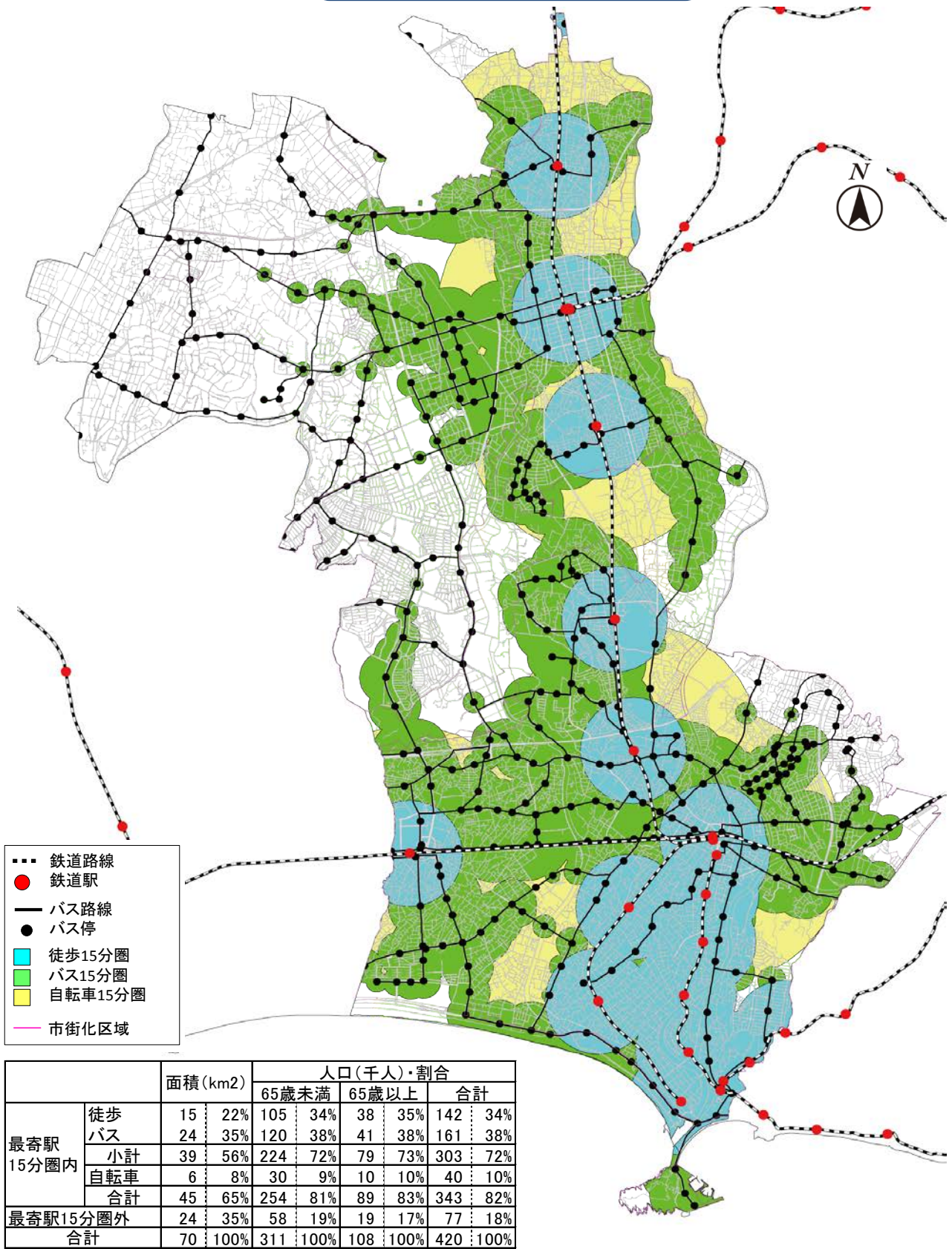
（4）環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車が利用しやすくひとが快適に移動できる環境にやさしい都市の実現に向け、環境にやさしい交通体系の構築をめざします。

（5）ひとにやさしく・災害に強い交通体系

だれもが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できる都市の実現に向け、ひとにやさしく・災害に強い交通体系の構築をめざします。

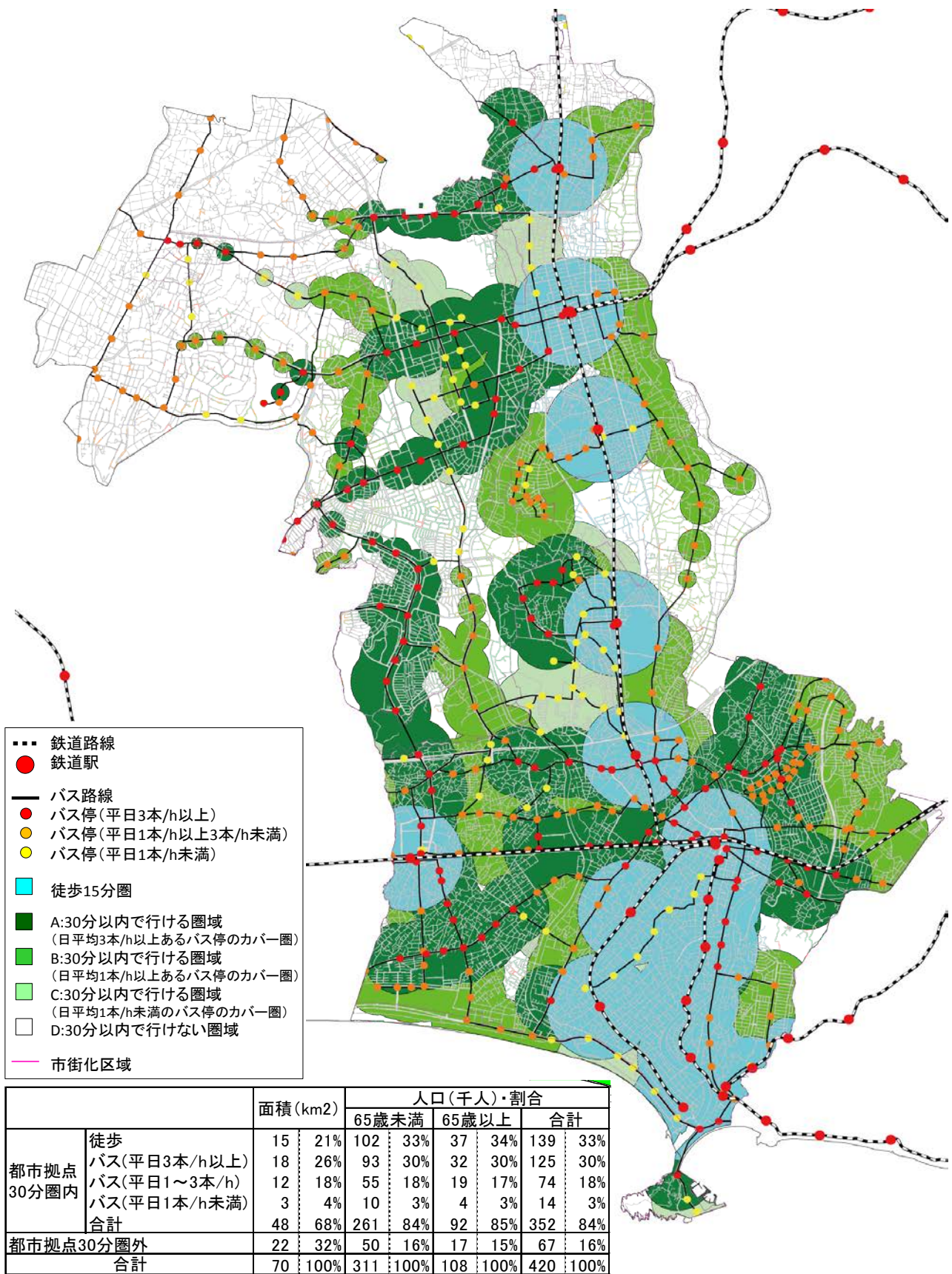
最寄り駅まで15分圏の状況(現状)



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

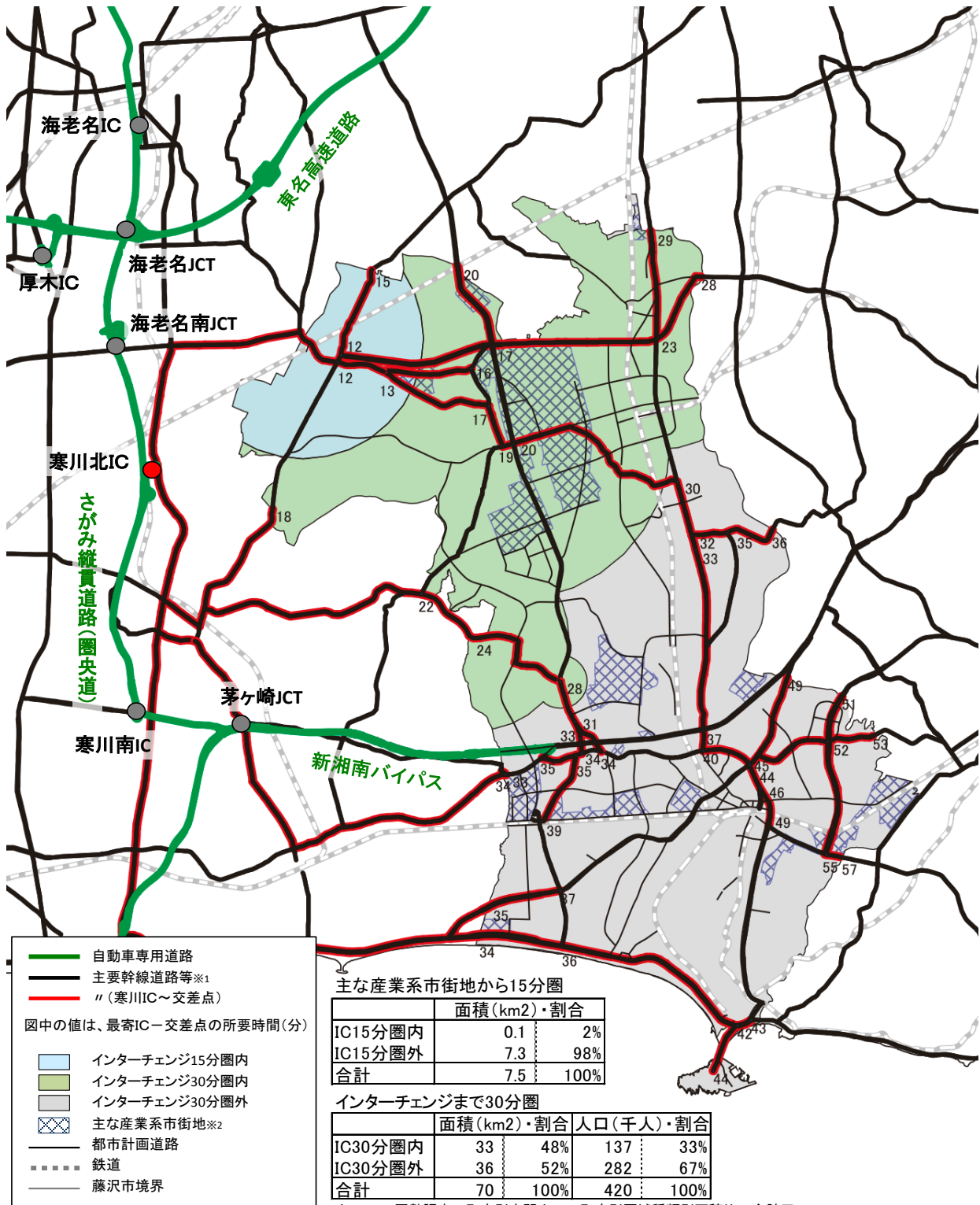
藤沢駅まで30分圏の状況(現状)



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

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(現状)



※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

6 アクションプランの体系(階層構造)

藤沢市交通アクションプランでは、藤沢市交通マスタープランに位置づけられている中短期に取り組む主要プロジェクトに基づき、戦略施策を設定します。

次に、藤沢市交通マスタープランに掲げる各基本方針の展開する交通施策に基づき、戦略施策の基本方針との関連性を整理するとともに、戦略施策を「公共交通」、「歩行者・自転車」、「道路」、「交通結節点」の4つに分類します。このように戦略施策を分類し、基本方針との関連性を明確にし、実施することで、大きな効果の発揮を狙います。

また、藤沢市交通アクションプランは、「都市・地域総合交通戦略要綱（国土交通省）」に基づく「都市・地域総合交通戦略」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」として位置付けることから、それぞれの計画の目的等に沿って、戦略施策をアクションプランに位置付けることとします。

<都市総合交通戦略とは>

都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という）は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自動車利用に依存すること無く、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的としている。

位置付けられる施策は、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通結節点施策等の交通の手段に関する施策からソフト施策まで幅広く、それらを組み合わせることで施策パッケージを構築するとしている。

<地域公共交通網形成計画とは>

本格的な人口減少社会において、地域社会の活力の維持・向上に不可欠な地域公共交通の維持が大きな課題となっていることから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正（2014年（平成26年）11月20日施行）。

地域公共交通網形成計画は、その法律に基づき、地方公共団体が中心となり、コンパクトシティ実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築をめざすための計画であり、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすもの。

位置付けられる施策は、バス、鉄道、交通結節点等の地域公共交通ネットワークの再構築に関する施策（ソフト施策を含む）としている。

また、地域公共交通網形成計画に基づき実施する事業としては、面的な公共交通ネットワークを再構築するための事業の「地域公共交通再編事業」等がある。

将来の交通像の実現に向けた、藤沢市交通アクションプランの体系及び戦略施策について、基本方針及び4つの分類との関連性を示します。

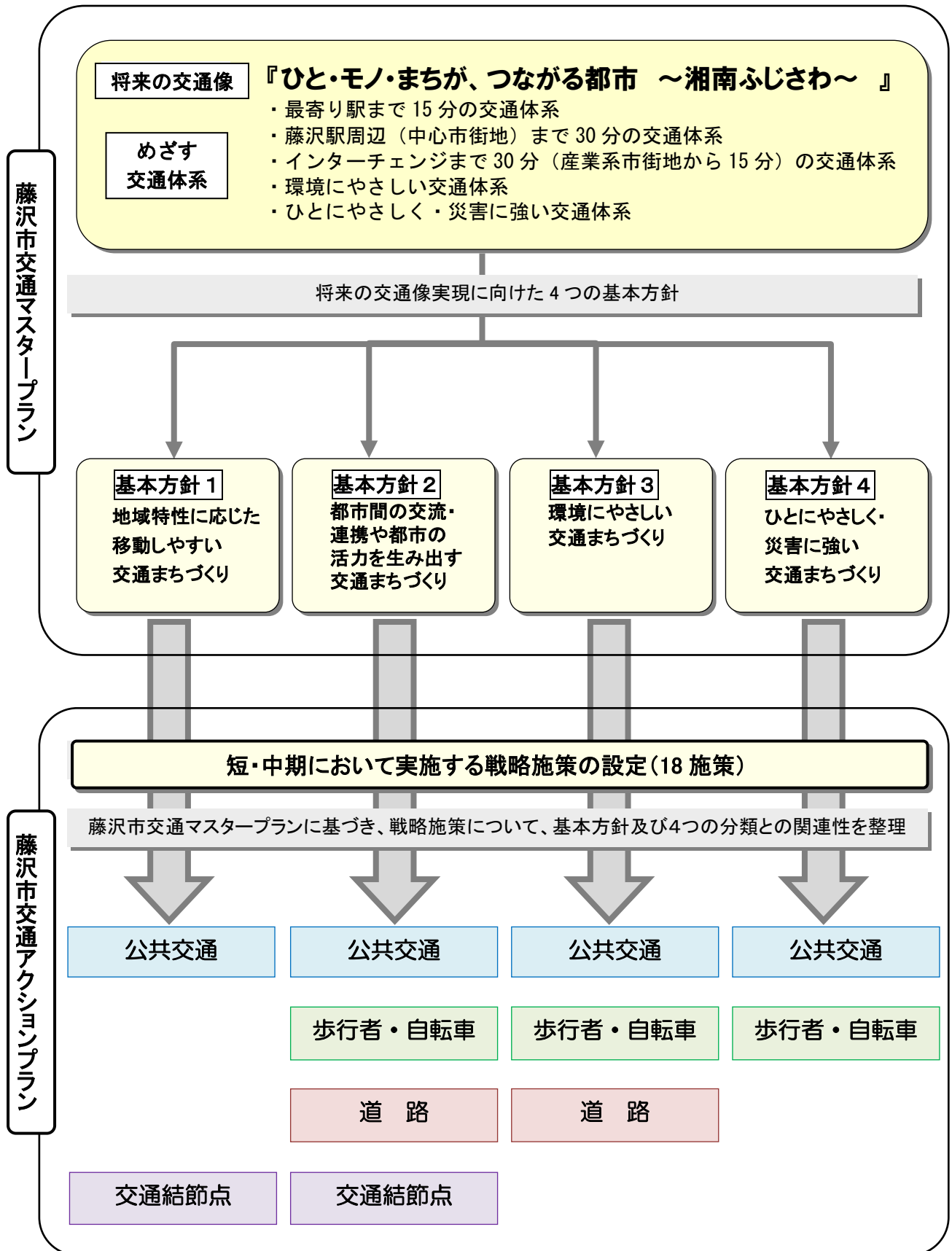
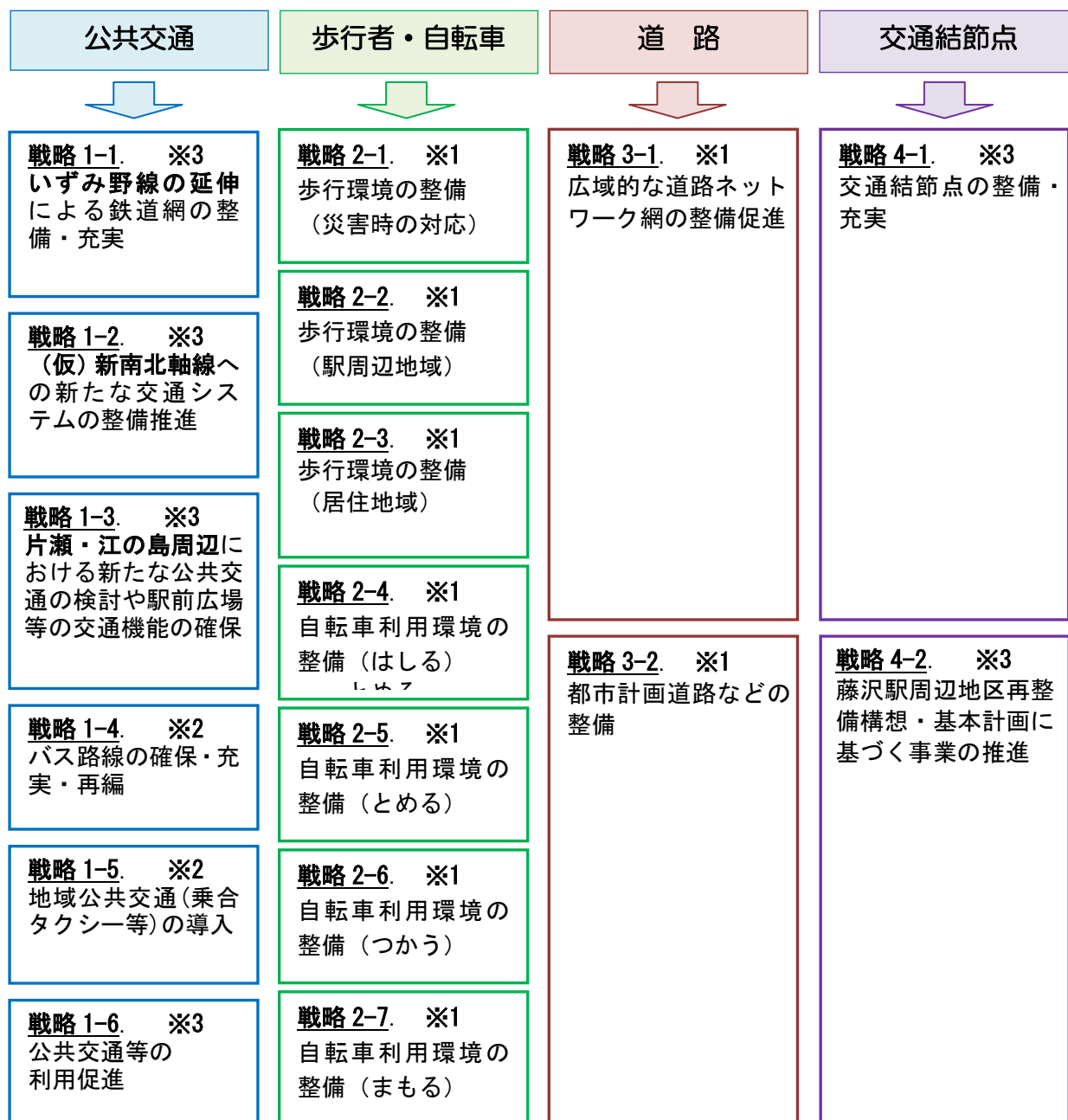


図 アクションプランの体系

藤沢市交通アクションプランでは、藤沢市交通マスタープランに位置づけられている中短期に取り組む主要プロジェクトに基づき、戦略施策として17施策を設定します。

4つの分類別には、「公共交通」が6施策、「歩行者・自転車」が7施策、「道路」が2施策、「交通結節点」が2施策となっています。



※1 都市・地域総合交通戦略に該当する施策

※2 地域公共交通網形成計画に該当する施策

※3 都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通網形成計画に該当する施策