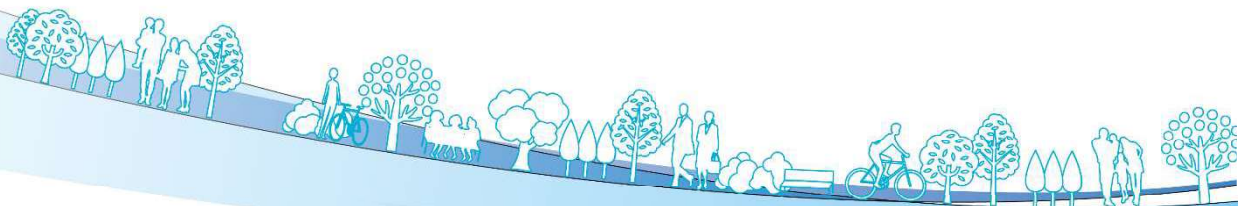


# 第4章

---

## 目指す将来交通像 と基本方針



## 第4章 目指す将来交通像と基本方針

### 1. 目指す将来交通像

#### 1-1 将来交通像

藤沢市は、市民だれもが交通手段を自由に選択し、自家用車だけに依拠することのない移動を実現するため、第2章の「藤沢市をとりまく状況」や、第3章の「交通課題」を踏まえて、次の将来交通像を設定します。

### 持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

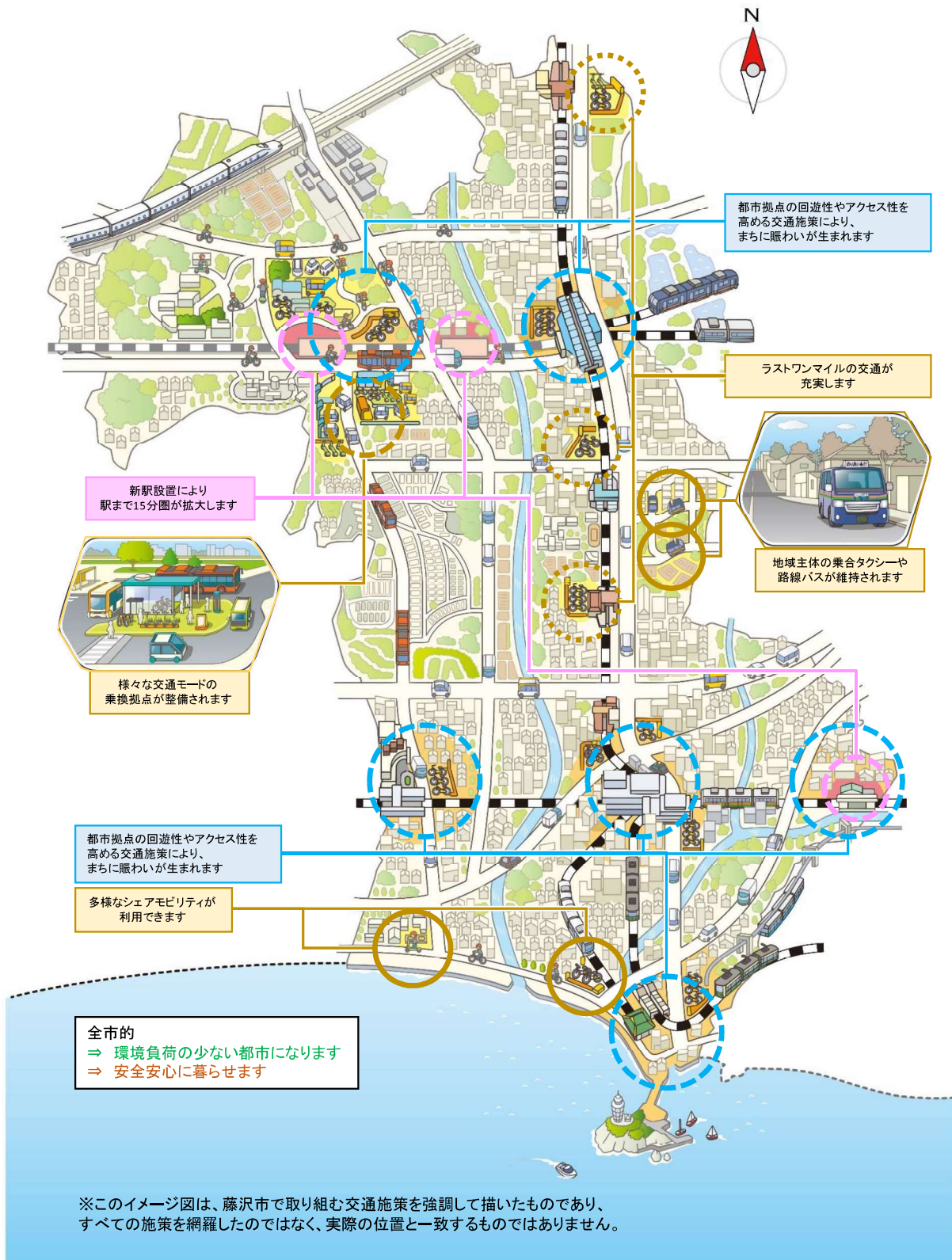
テレワークやEC(電子商取引)の浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成することができるようになりました。

その結果、本市はここ10年間人口増加が続いたにも関わらず、超高齢社会の進展などと相まって移動の総量(発生集中量)が減少するなど、移動の量や質の変化が生じ、その傾向は新型コロナウイルスの拡大をきっかけに顕在化しています。

移動せずに目的を達成することが可能となった中でも、人との交流や外に出て行う余暇活動などによって、家の中では得られない充実感、ウェルビーイングを得ることができます。



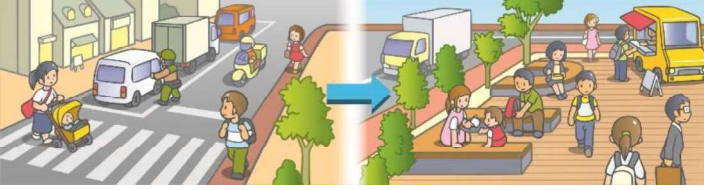
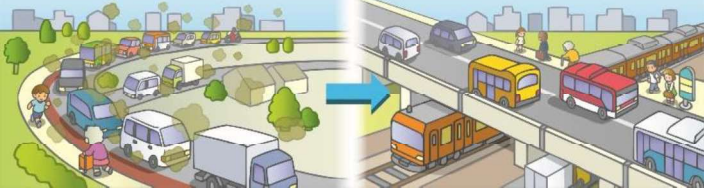
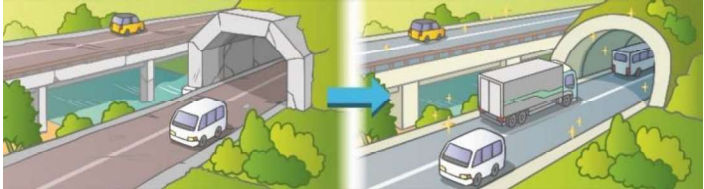
将来的には超高齢社会のさらなる進展などにより、通勤目的の移動が減少し、私事目的の移動が増加すると予想される中、市民のウェルビーイングの向上を目指し、自家用車に依拠しなくても買い物などを行う生活の拠点、最寄りのバス停、最寄り駅まで、アクセスできる交通体系の整備によって、市民の外出を促進し、市民の日常生活における移動を支え、公共交通のサービス等における持続可能な交通体系の構築を目指します。

1-2 将来の交通像のイメージ



■ 将来の交通像のイメージ

1-3 将来交通像を実現するための5つの重要な視点

視点	将来課題 (変化に対応しない場合に想定される課題)	目指す交通像
外出促進	利用者減少に伴う公共交通のサービス水準低下、身体的・心理的健康の悪化	余暇活動など人の健康・幸福につながる移動が促進される交通環境を目指します
	 <p>■ 「外出促進」で目指す交通像のイメージ</p>	
日常生活	ライフスタイルやライフステージの変化による移動ニーズの多様化する中で、生活に不可欠な移動手段の不足	生活のための移動(買い物・通勤など)を支える持続可能な交通環境を目指します
	 <p>■ 「日常生活」で目指す交通像のイメージ</p>	
都市の活力	観光需要・経済活動が高まり、駅・観光地周辺での渋滞問題などによる都市活力の低下	都市拠点の結節機能の強化などにより、都市の活力が更に向上する交通環境を目指します
	 <p>■ 「都市の活力」で目指す交通像のイメージ</p>	
環境	自家用車に依拠することによる脱炭素化の遅延	人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことのないような交通環境を目指します
	 <p>■ 「環境」で目指す交通像のイメージ</p>	
安全・安心	大規模災害が発生した際の都市機能停止の恐れ	誰もが安全・安心に移動でき、災害に強い交通環境を目指します
	 <p>■ 「安全・安心」で目指す交通像のイメージ</p>	

1-4 交通体系

【藤沢市都市マスタープラン:交通体系の考え方】

「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目指します。

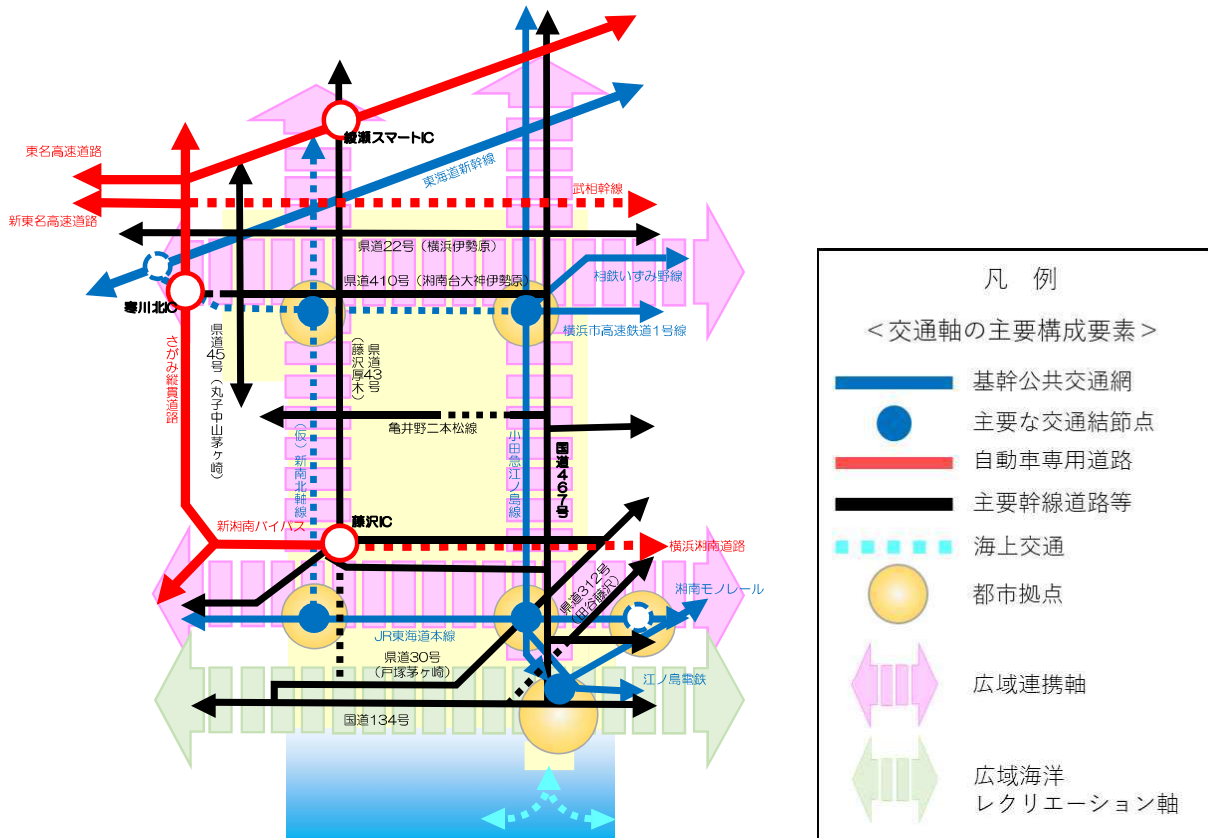
交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市を目指します。」藤沢市都市マスタープランでは、次のような交通体系の考え方を示しています。

〈配置の考え方〉

「藤沢市の南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道・自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路を配置し、ラダー型の交通軸\*とします。

ラダー型の交通軸を形成することで、藤沢市をとりまく高速交通網へのアクセス利便性を高め、産業、文化、観光、市民交流など様々な都市活動の側面で、東京都心や横浜はもとより、首都圏の主要都市や西日本方面など全国との連携強化を目指します。

あわせて、市内の都市拠点相互、そして近隣都市との連携を強化し、藤沢市並びに湘南広域都市圏の一体性と自立性を高め、さらなる活力創造につなげていきます。



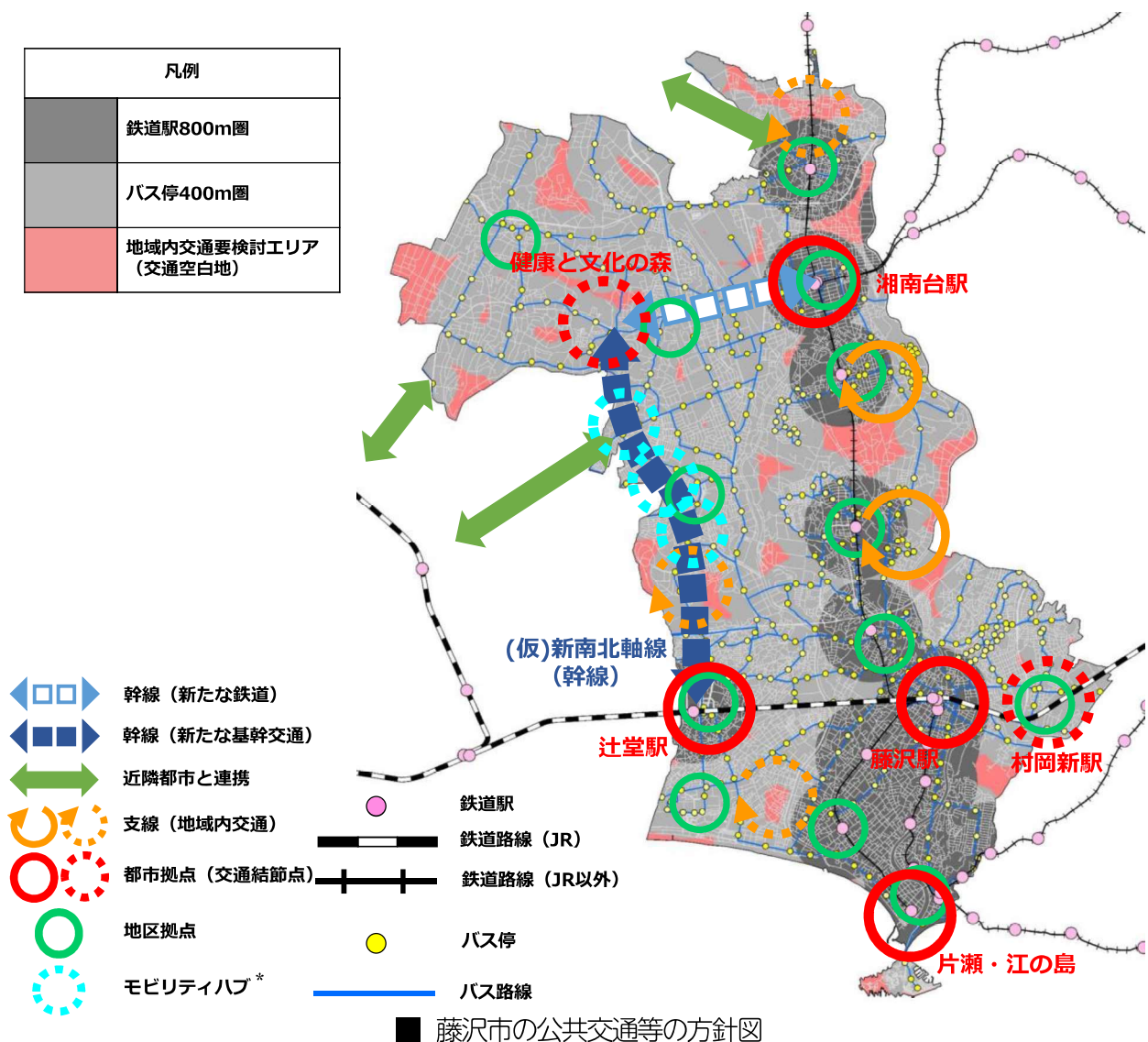
■ 骨格的な交通体系図(藤沢市都市マスタープランを基に作成)

## 1-5 公共交通等の方針

公共交通等については「藤沢市立地適正化計画」との整合を図り、都市拠点、地区拠点間のネットワークと、都市拠点、地区拠点までのネットワークの維持・強化を目指します。

各拠点間のネットワークについては、JR東海道本線及び小田急江ノ島線を基本とし、本市北部の東西軸については、いずみ野線延伸、本市西部の南北軸については、(仮)新南北軸線の形成を目指します。

また、鉄道駅は鉄道の乗り降りを行う施設であることにとどまらず、その周辺は買い物や通院等、日々の暮らしを支える地区拠点でもあります。その最寄り駅まで、自家用車以外の交通手段により15分以内でアクセスできることは、将来交通像で謳う自家用車に依拠しない交通体系の実現につながるとともに、中心市街地である藤沢駅まで30分圏域の維持・強化、ひいては東京都心や横浜など広域的なアクセスにも寄与するものです。最寄り駅まで15分圏の維持・強化に向けて、最寄り駅までのネットワークについては、徒歩、自転車、バス等を基本としますが、ラストワンマイルを担う新たなモビリティについても充実を目指します。



## 1-6 将来交通像が実現された場合の生活像・移動像のイメージ

## 若者

近距離の移動や交通拠点までの端末移動手段としてのシェアモビリティなど新たなモビリティと基幹的な交通軸を形成する既存の公共交通を組み合わせることで、これまでより行動範囲が広く自由度の高い移動ができるようになります。



■「若者」の生活像・移動像のイメージ

## 子育て世帯

歩道のバリアフリー化・自転車利用環境の整備とともに、公共交通の確保・充実により、共働き世帯でも自宅・職場・生活の拠点(スーパー、保育園など)間の移動が充実し、子育て世帯が暮らしやすくなります。



■「子育て世帯」の生活像・移動像のイメージ

## オフィスワーカー

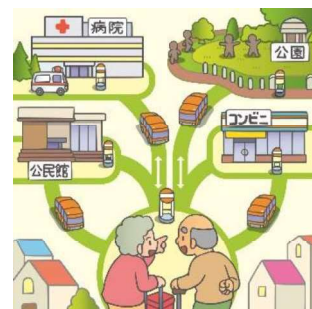
公共交通の拡大や、ラストワンマイルの移動手段の充実により、公共交通が利用しやすくなることで、通勤しやすく、テレワークの場合においても、自宅にいる時間が増える中で、気軽に買い物や拠点の賑わいを享受することができ、生活を充実させる移動ができるようになります。



■「オフィスワーカー」の生活像・移動像のイメージ

## 高齢者

ラストワンマイルなどの移動手段の充実、公共交通の利用促進により、運転免許返納後でも自家用車に頼らずに拠点や基幹的な公共交通にアクセスでき、買い物・病院といった日常生活に不可欠な施設に不便することなく、社会参加ができ、いきいき暮らせるようになります。



■「高齢者」の生活像・移動像のイメージ

## 2. 基本方針

将来交通像を実現するための重要な5つの視点から、5つの基本方針を設定し、基本方針ごとに、取組方針、実現に向けた考え方及び施策の方針を設定しました。

### 【基本方針1】 健康・幸福につながる外出を促進する

#### 取組方針 1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化

自家用車に過度に依拠せず誰もが移動しやすい公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化により、余暇活動や社会参加がしやすくなり、身体も心も健康で幸福になる交通体系の充実を目指します。

#### 【実現に向けた考え方】

シェアモビリティの充実等により、自宅と公共交通の接続や自宅と買い物等の地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの移動手段の充実を図ります。また、Maas、自動運転など新技術の活用は、市民の生活をよりよくするものとして積極的に取り入れるとともに、未来の交通環境を大きく変える可能性のあるモビリティの開発動向を注視します。

#### 【施策の方針】

- 外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化
- 自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの交通手段の充実

#### 取組方針 1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実

自宅と駅、自宅と地区の生活拠点など、買い物、通院、通勤・通学時の移動において、徒歩や自転車を積極的に利用でき、健康寿命の延伸を支える交通環境の充実を目指します。

#### 【実現に向けた考え方】

駅周辺や拠点周辺などでの交通混在の解消や歩道のバリアフリー化や自転車通行空間の整備、駐輪場の整備等を行い、歩行空間・自転車利用環境の整備を実施します。

#### 【施策の方針】

- 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備

#### 関連する他の取組方針

取組方針名	関連する具体的な内容
【2-1】日常生活を支える公共交通網の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最寄り駅まで15分圏の維持・強化</li> <li>● 公共交通の利用促進</li> </ul>



**【基本方針2】  
日々の移動を支える**

**取組方針2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化**

本市の骨格的な交通体系の形成を目指すとともに、今後の社会状況の変化に対応した既存の公共交通の維持を図ります。また、公共交通の利用促進により、既存の公共交通の強化を図り、日常生活を支える移動の充実を目指します。

**【実現に向けた考え方】**

本市の骨格的な交通体系の形成として、鉄道延伸、新駅設置等を行います。また、超高齢社会のさらなる進展や、テレワークや EC(電子商取引)の進展等に伴うさらなる移動の減少の恐れ、2024 年問題等に伴う運転手不足、将来的な人口減少社会の到来等の課題に直面する中、既存の公共交通のサービス水準の維持・強化への対応を図ります。加えて、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや公共交通利用の動機付け、シビックプライド\*を醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信などに取り組むことで、公共交通の利用を促進します。

**【施策の方針】**

- 最寄り駅まで 15 分圏の維持・強化
- 公共交通の利用促進

**取組方針2-2 日常生活を支える道路環境の改善**

バスなどの公共交通や EC(電子商取引)などを支える貨物輸送などの基盤として、市民の移動・生活を支える道路環境の改善を目指します。

**【実現に向けた考え方】**

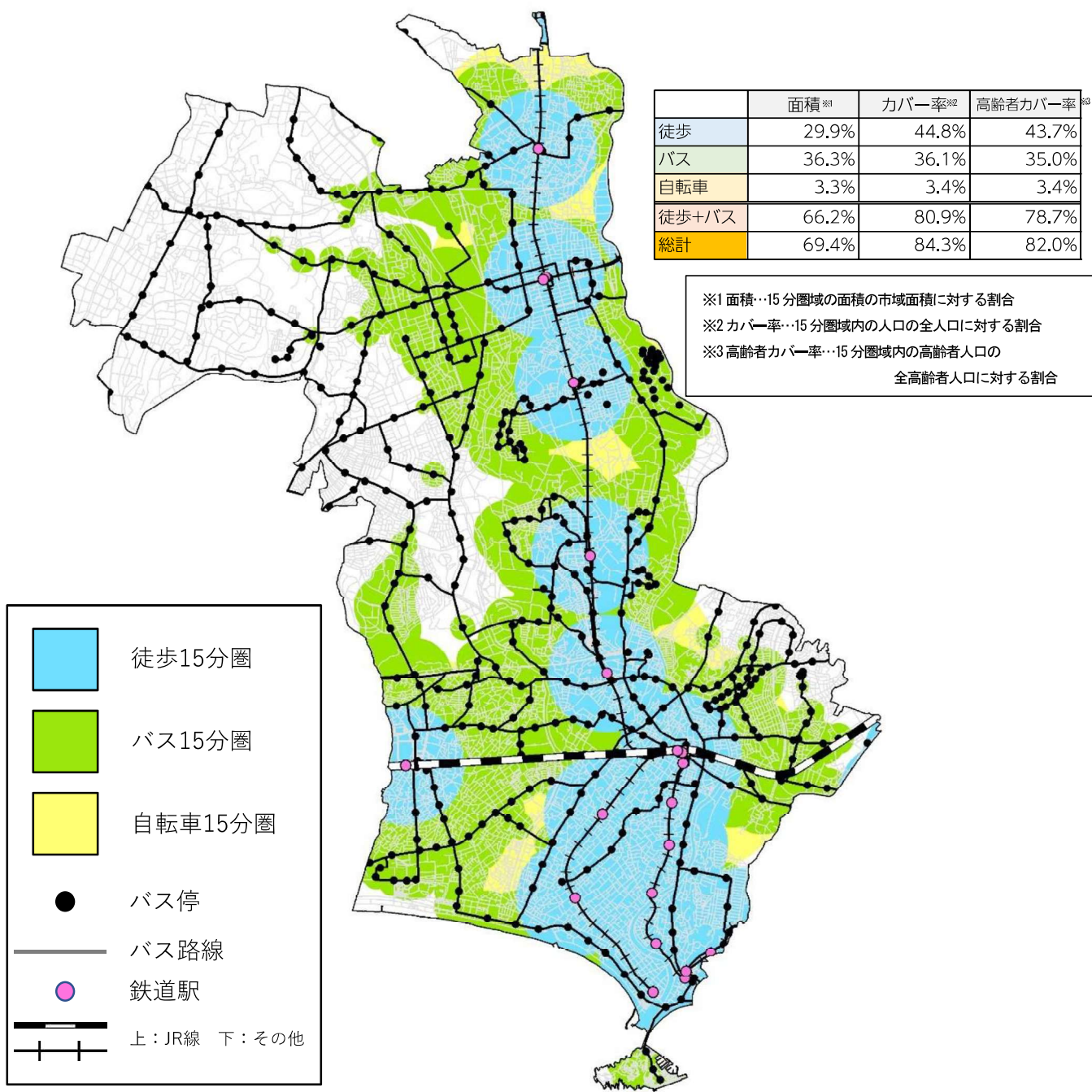
本市の道路事情は、都市拠点周辺での交通渋滞が頻繁に生じており、人やモノの通行空間として本来の交通機能が発揮できていない状況がみられます。引き続き、道路ネットワークの形成を図るとともに、個別の交通課題への対応等による渋滞箇所の解消を図り、道路環境の改善を推進します。

**【施策の方針】**

- 道路環境の改善

**関連する他の取組方針**

取組方針名	関連する具体的な内容
【1-1】余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化</li> <li>● 自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの交通手段の充実</li> </ul>
【1-2】健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備</li> </ul>



■ 最寄り駅まで15分圏  
 出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査

**【基本方針3】  
まちの賑わいを支える**

**取組方針3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化**

都市の活力を支えるためには、人・モノを有機的に結びつける広域的な交通ネットワークが不可欠です。国内外の来訪者が訪れやすい交通環境を整備するなど、公共交通を中心とした快適に移動できる交通ネットワークの形成を目指します。

**【実現に向けた考え方】**

広域的な公共交通網の形成と人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網の整備促進、都市圏域の骨格を構成する幹線道路の整備を促進します。

**【施策の方針】**

- 広域的な交通ネットワークの強化

**取組方針3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化**

交通ネットワークの強化によって、拠点間の機能分担と連携が進み、都市拠点の高い都市機能・拠点性を市内外・国内外の誰もが享受できるよう交通結節機能等を強化し、賑わい空間の創出を目指します。

**【実現に向けた考え方】**

都市拠点における交通結節機能の強化として、駅前広場の整備、乗り換え利便性や回遊性の向上などを行い、都市拠点としての魅力向上や、来訪者が訪れやすい拠点づくりを推進します。都市の中心部では、自動車が乗り入れることにより、路上駐車、駐車場待ちの車両による渋滞などの課題が生じていることから対応を図ります。また、居心地よく歩きたくなるウォークアブルな歩行空間の形成を図ることで賑わい空間の創出を目指します。

**【施策の方針】**

- 都市拠点の交通結節機能等の強化

**関連する他の取組方針**

取組方針名	関連する具体的な内容
【2-1】日常生活を支える公共交通網の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最寄り駅まで15分圏の維持・強化</li> <li>● 公共交通の利用促進</li> </ul>

**【基本方針4】  
環境に負荷をかけない**

**取組方針4-1 脱炭素の推進**

本市は「脱炭素社会の実現に向け、2050年(令和32年)までに二酸化炭素排出実質ゼロ」としていることから、交通分野においても脱炭素に向けた環境負荷の低い交通環境を目指します。

**【実現に向けた考え方】**

他の方針で進める公共交通利用の促進などとともに、電気や燃料電池などの環境負荷の小さいエネルギーを用いた自動車やバスなど、環境に配慮した車両導入を促進します。

**【施策の方針】**

- 環境に配慮した車両導入の促進

**関連する他の取組方針**

取組方針名	関連する具体的な内容
【1-1】余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化</li> <li>● 自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの交通手段の充実</li> </ul>
【1-2】健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備</li> </ul>
【2-1】日常生活を支える公共交通網の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最寄り駅まで15分圏の維持・強化</li> <li>● 公共交通の利用促進</li> </ul>

## 【基本方針5】 安心して暮らす

### 取組方針5-1 災害に備えた交通基盤の整備

近年、自然災害を中心とした激甚化、頻発化が叫ばれています。いつくるかわからない災害に備え、強靱性(レジリエンス)や冗長性(リダンダンシー)のある交通基盤の構築を目指します。

#### 【実現に向けた考え方】

避難路となる道路などの整備や交通施設の耐震化など災害に備えた交通基盤の整備を推進します。

#### 【施策の方針】

- 災害に強い交通基盤の整備

### 取組方針5-2 安全に移動できる交通環境の形成

日々の移動において、安全・安心して移動できる交通環境の形成を目指します。

#### 【実現に向けた考え方】

市民の安全で安心な移動を実現するため、交通安全対策の実施や交通ルールや交通マナーの啓発、また、公共交通利用時における安全性の向上、誰もが利用しやすい車両の導入など、ハード・ソフト両面から交通環境の整備を進めます。

#### 【施策の方針】

- 安全な交通環境の整備