

第2章

将来交通像の 実現に向け 展開する施策



第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策

1. 施策体系

将来交通像を実現するために、展開する施策を基本方針と紐づけを行い整理しました。

また、主要なプロジェクトを重点施策として設定し、個別に整理を行い、実施期間・実施主体を明示し、適切な役割分担のもと、効率的に進めていきます。

■ 基本方針に対応する施策

基本方針	取組方針	施策の方針	施策(太字は重点施策)	関連する取組方針
1 健康・幸福につながる外出を促進する	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	① 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 ② 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	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブ*の整備推進 ✓ ICT*(情報通信技術)など新技術を活用した交通環境の整備促進 ✓ シェアモビリティ*など多様な交通モードの導入促進 ✓ 地域主体の公共交通等による持続可能な移動手段の確保・充実 ✓ インクルーシブ*なシェアモビリティの開発促進 	2-1
	1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 歩行環境の整備・安全性の向上(バリアフリー化、歩道設置など) ✓ 自転車利用環境の整備・安全性の向上 	
2 日々の移動を支える	2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化	④ 最寄り駅まで15分圏の維持・強化 ⑤ 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 ✓ JR東海道本線の藤沢駅一大船場間における村岡新駅の整備推進 ✓ 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化 ✓ (仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討 ✓ 自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進 ✓ モビリティ・マネジメント*の推進 ✓ 公共交通利用に関する周知の推進(路線図・乗り方・割引制度・バス接近情報) ✓ シビックプライトを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信 	1-1・1-2
	2-2 日常生活を支える道路環境の改善	⑥ 道路環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市計画道路等の整備推進 ✓ BtoC*(企業と一般消費者間)の物流におけるラストワンマイル*を支える取組の促進 ✓ 渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進 ✓ 狭あい道路の改善 ✓ 社会状況の変化に対応した未整備都市計画道路の必要性の再検証 	

基本方針	取組方針	施策の方針	施策(太字は重点施策)	関連する取組方針
3 まちの賑わいを支える	<p>3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化</p> <p>3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化</p>	<p>⑦ 広域的な交通ネットワークの強化</p> <p>⑧ 都市拠点の交通結節機能等の強化</p>	<p>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等の整備促進</p> <p>都市圏域の骨格を構成し、駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進</p> <p>寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進</p> <p>需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進</p> <p>リニア中央新幹線の整備促進</p> <p>乗り換え利便性の向上や、回遊性の向上等を旨とした駅周辺の再整備の推進</p> <p>村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進</p> <p>駐車場施策の見直し検討</p> <p>江の島の玄関口の魅力アップを目的とした片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備</p> <p>都市拠点を回遊する歩行空間・自転車利用環境の充実</p> <p>歩いて楽しい歩行空間づくり(ウォーカーカブル*)</p> <p>案内板の多言語化</p> <p>湘南港と相模湾の各港湾を連絡する海上交通の導入</p>	<p>2-1・2-2</p>
4 環境に負荷をかけない	4-1 脱炭素の推進	⑨ 環境に配慮した車両導入の促進	<p>環境に影響が少ない車両の普及促進</p>	1-1・1-2 2-1
5 安心して暮らす	<p>5-1 災害に備えた交通基盤の整備</p> <p>5-2 安全に移動できる交通環境の形成</p>	<p>⑩ 災害に強い交通基盤の整備</p> <p>⑪ 安全な交通環境の整備</p>	<p>道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進</p> <p>主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討</p> <p>ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドア整備の促進</p> <p>市内の全鉄道駅における段差解消の促進</p> <p>ノンステップバス*やUD(ユニバーサルデザイン)タクシー*などの導入促進</p> <p>交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入抑制(ゾーン30*)</p> <p>交通事故多発地域などの情報提供</p> <p>交通ルールや交通マナーの啓発</p> <p>定期的な通字路点検の実施による通字時の安全確保</p>	

2. 取組方針ごとに展開する施策

2-1 基本方針1に紐づく施策

2-1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化





概要	<p>自家用車に過度に依拠せず誰し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。</p>
背景	<p><u>ライフスタイルの急激な変化による外出への影響</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● テレワークやEC(電子商取引)の普及等により、外出せずとも目的を達成できるようになりました。 ● その結果、本市に関わる発生集中量(市内間、市内⇄市外)は東京都市圏パーソントリップ調査*(以下「東京PT調査」という。)開始以来はじめて減少しました。 ● 2020年(令和2年)からはじまった新型コロナウイルスの拡大に伴う外出を控える状況が、さらなる移動の減少を生み、公共交通の利用者は、新型コロナウイルスが収束した2023年(令和5年)においても、新型コロナウイルスの拡大以前の状況に戻っておらず、新たな生活様式・巣ごもりが急速に定着したものと考えられます。 ● 特に高齢者では、巣ごもりによる運動不足がフレイルの要因になることが懸念されています。



実現に向けた考え方	<p>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。</p>
施策	<p>① 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策①-i】 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進 ・【重点施策①-ii】 ICT(情報通信技術)など新技術を活用した交通環境の整備促進 <p>② 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策②-i】 シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進 ・【重点施策②-ii】 地域主体の公共交通等による持続可能な移動手段の確保・充実 ・インクルーシブなシェアモビリティの開発促進

◆重点施策

① 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

対象地域	藤沢市全域																							
分類	公共交通																							
展開する 主な施策	<p><u>①-i) 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進</u></p>																							
	<p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● BRT*等の主要なバス停を様々な交通モードの接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブとして機能強化を行い、BRT等が担う幹線交通、地域内交通、自宅までのラストワンマイルの移動など、BRTと複数の交通モードを効果的に接続することにより、公共交通の利用を促進し、周辺地域の利便性の向上につながる施設の整備を推進します。 ● 短・中期的には、湘南大庭地区において、辻堂駅と慶応大学を結ぶBRTの主要なバス停を対象に、様々な交通モードの接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブの整備を推進します。 																							
		<p>■ モビリティ・ハブのイメージ 出典:国土交通省HP</p>																						
<p><u>①-ii) ICT(情報通信技術)など新技術を活用した交通環境の整備促進</u></p>																								
<p><取組内容></p>																								
<ul style="list-style-type: none"> ● MaaSをはじめとしたICT(情報通信技術)など新技術を活用したツールにより、公共交通の利用促進につながる、公共交通の情報提供、支払いを効率化するシステム、移動が楽しくなる仕掛けなどの導入を促進します。 																								
<ul style="list-style-type: none"> ● 新技術を活用した自動運転や空飛ぶクルマなどは、公共交通の運転手不足や交通渋滞に影響を受けることなく移動が可能となるなど交通課題の軽減につながり、市民の暮らしを豊かにする新たな交通手段として期待されることから、その開発の動向を注視し、実用化された際には導入を促進します。 ● デジタル技術への親和性が低い高齢者等に対し、スマホ教室を開くなど、関係部局等と連携し、普及を促進します。 		<p>■ 過去に実施されたMaaSの例 出典:江ノ島電鉄株式会社</p>																						
実施期間	<table border="1"> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1"> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1"> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1"> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)
	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																			
	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																			
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																				
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																				
モビリティ・ハブの整備	藤沢市																							
ICT等新技術を活用した交通環境の整備促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者																							

② 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

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 公共交通</p>																				
<p>展開する 主な施策</p>	<p>②-i)シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進 <取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自宅と駅・バス停・買い物等を行う地区拠点などにおけるラストワンマイルを担う交通モードとして、シェアモビリティなどの多様な交通モードの導入を促進します。 ● シェアサイクルについては、2023年(令和5年)12月末現在、市内には131ポートがあり、利用回数が徐々に増えてきており、引き続き普及を促進します。 ● 現状のシェアサイクルは2輪のため、自転車に乗り慣れない方、ご高齢の方、お子様連れの方には、利用しづらいといった課題があることから、3輪の電動バイクなど民間で開発、実証等が行われている特定小型原動機付自転車*などのシェアモビリティの開発動向を注視します。 ● シェアモビリティのほかにも地域内交通を担う交通モードの導入を検討するとともに、新たなモビリティの動向を注視し、誰もが利用しやすい交通モードの導入を促進します。 <p>②-ii)地域主体の公共交通等による持続可能な移動手手段の確保・充実 <取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域によっては、地理的条件や公共交通サービスを維持するのに十分な人的条件を満たすことが難しい地域があるため、地域の実情に合わせた乗合タクシー等の導入や運営を支援します。 ● 現在本格運行されている、のりあい善行、おでかけ六会については、運行の維持のため、必要に応じて見直しを行います。また、その運行ノウハウ等を他地域へ展開・共有を進めていきます。 																				
<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="2">シェアサイクルの普及</td> <td>新たなモビリティの導入・検討</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー等の導入・運営支援</td> <td>藤沢市 市民</td> <td colspan="4">乗合タクシー等の導入・運営支援</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	シェアサイクルの普及		新たなモビリティの導入・検討	乗合タクシー等の導入・運営支援	藤沢市 市民	乗合タクシー等の導入・運営支援							
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																	
シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	シェアサイクルの普及		新たなモビリティの導入・検討																	
乗合タクシー等の導入・運営支援	藤沢市 市民	乗合タクシー等の導入・運営支援																			



■ シェアサイクルポート*
(湘南大庭市民センター)



■ のりあい善行

2-1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実

概要	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。
背景	<p>日常生活の中での健康づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本市の65歳以上の人口割合を表す高齢化率は2020年(令和2年)で25%弱でしたが、2040年(令和22年)には約33%にまで上昇すると推計されています。 ● 特に、単身高齢者については、社会参加・外出機会の減少が懸念されます。 ● 交通需要推計の結果から、高齢者の移動は、移動距離は自宅周辺の身近な移動が多く、移動目的は買い物などの私事が増加することが予想されています。 ● また、就労・子育て世代の身体活動が減少傾向にあり、ライフステージごとに日常生活の中で意識して身体を動かすことが重要となっています。



実現に向けた考え方	駅周辺や拠点周辺などでの交通混雑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	<p>③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策③-i】 歩行環境の整備・安全性の向上(バリアフリー化、歩道設置など) ・【重点施策③-ii】 自転車利用環境の整備・安全性の向上

◆重点施策

③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略

③-1) 歩行環境の整備・安全性の向上(バリアフリー化、歩道設置など)

<取組内容>

- 超高齢社会が進展する中で、誰もが安全で安心して社会参加するために、高齢者や障がい者等はもちろん、誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の確保を進めます。
- 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、バリアフリー化事業を実施します。
- 駅周辺地区におけるバリアフリー化を速やかに、かつ効果的に実現するための基本的な方針として、駅を中心とした重点整備地区において作成した事業計画をもとに、設定した生活関連経路について、歩行環境等を整備します。
- バリアフリーの整備の進め方は、(1)地区特性別整備基本方針の設定、(2)重点整備地区の設定、(3)生活関連施設の設定、(4)生活関連経路の設定、(5)整備方針の設定、決定となります。検討については、地域住民や施設管理者との協議により進めます。

展開する
主な施策

藤沢市のバリアフリー化の取り組み

2002年(平成14年)に藤沢駅周辺と湘南台駅周辺を先行モデル地区として交通バリアフリー法に基づく重点整備地区に指定し、道路改良工事等を実施しました。その後、2011年(平成23年)に六会日大前駅周辺、2015年(平成27年)に善行駅周辺を重点整備地区に指定し、歩行者の主な動線を生活関連経路としてバリアフリー化を進めています。

- ・藤沢駅周辺地区、湘南台駅周辺地区(2010年度(平成22年度) 整備完了)
- ・六会日大前駅周辺地区(2018年度(平成30年度) 整備完了)



■ 六会駅東口通り線道路改良工事(左:整備前、右:整備後)

- ・善行駅周辺地区(2026年度(令和8年度) 整備完了予定)



- 主な整備方針
- ①ロータリー内への一般車両進入禁止
 - ②ロータリー形状を変更し、バス停を再配置
 - ③歩道は透水性で滑りにくいインターロック型ブロックで整備
 - ④既存の緑白旗・緑帯を撤去した後、サークルベンチ内に新たな中木を植樹
 - ⑤ロータリー内の歩道拡幅
 - ⑥ロータリー内に横断防止柵を設置
 - ⑦タクシー乗り場を駅階段付近へ移設
 - ⑧駅前広場に、停車スペースを設置

■ 善行駅西口広場の完成イメージ

③ii) 自転車利用環境の整備・安全性の向上

<取組内容>

- 自転車に関する部門別計画である「ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)」の将来像である「自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち」の実現のため、同計画に位置付けた施策を進めます。

「ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)」の基本方針

基本方針1 自転車の利用環境が整うまちづくり

- 安全で快適な自転車通行空間の整備
- 鉄道駅周辺を重点とした利用者しやすい駐輪環境づくり

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

- 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

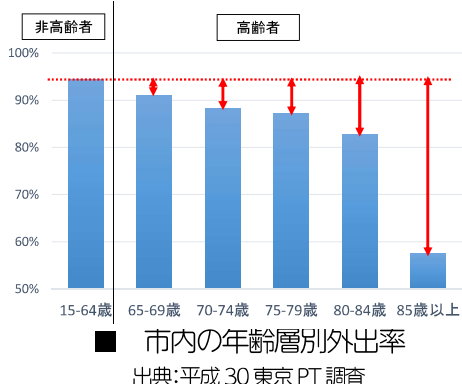
- 自転車の利用促進



実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)
	善行駅周辺地区道路のバリアー化	藤沢市	道路特定事業計画書に基づく事業実施		
	道路のバリアー化 新たな地区の 検討・実施	藤沢市	新たな地区の選定・移動円滑化基本構想、道路特定事業計画書等の策定 道路特定事業計画書に基づく事業実施		
	歩道の整備	藤沢市	歩道の整備		
	「ふじさわサイクルプラン」に基づく自転車施策の推進	藤沢市 他	「ふじさわサイクルプラン」に基づく		

2-2 基本方針 2 に紐づく施策

2-2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化

<p>概要</p>	<p>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。</p>														
<p>背景</p>	<p>公共交通サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 超高齢社会が進行し、免許返納者などの交通弱者の増加が予想され、公共交通ネットワークの整備、充実が必要となります。 ● 特に、西北部地域では、地区内の商業施設等が少なく、自家用車による移動が多くなっています。一方で、公共交通を維持するだけの利用者を確保することが難しいため、「健康と文化の森」の新たなまちづくりと連動した鉄道の延伸・公共交通ネットワークの再編が必要となります。 ● 交通政策審議会*答申第 198 号では「いずみ野線の延伸(湘南台から倉見)」が位置づけられています。 ● また、藤沢駅では、路線バスの運行系統が集中し、駅周辺での混雑の一因となっています。 <p>高齢化・2024 年問題*が公共交通に与える影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 今後、高齢化・2024 年問題による運輸業界の人手不足も懸念されており、既存の公共交通サービス水準の維持、サービスの確保を検討していく必要があります。 ● 平成30年東京 PT 調査による年齢層別外出率のとおり、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口に対し、高齢者の外出率は、下回っている状況があります。  <table border="1"> <caption>市内の年齢層別外出率</caption> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>外出率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15-64歳 (非高齢者)</td> <td>約95%</td> </tr> <tr> <td>65-69歳 (高齢者)</td> <td>約92%</td> </tr> <tr> <td>70-74歳 (高齢者)</td> <td>約88%</td> </tr> <tr> <td>75-79歳 (高齢者)</td> <td>約85%</td> </tr> <tr> <td>80-84歳 (高齢者)</td> <td>約82%</td> </tr> <tr> <td>85歳以上 (高齢者)</td> <td>約58%</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典:平成 30 東京 PT 調査</p>	年齢層	外出率 (%)	15-64歳 (非高齢者)	約95%	65-69歳 (高齢者)	約92%	70-74歳 (高齢者)	約88%	75-79歳 (高齢者)	約85%	80-84歳 (高齢者)	約82%	85歳以上 (高齢者)	約58%
年齢層	外出率 (%)														
15-64歳 (非高齢者)	約95%														
65-69歳 (高齢者)	約92%														
70-74歳 (高齢者)	約88%														
75-79歳 (高齢者)	約85%														
80-84歳 (高齢者)	約82%														
85歳以上 (高齢者)	約58%														



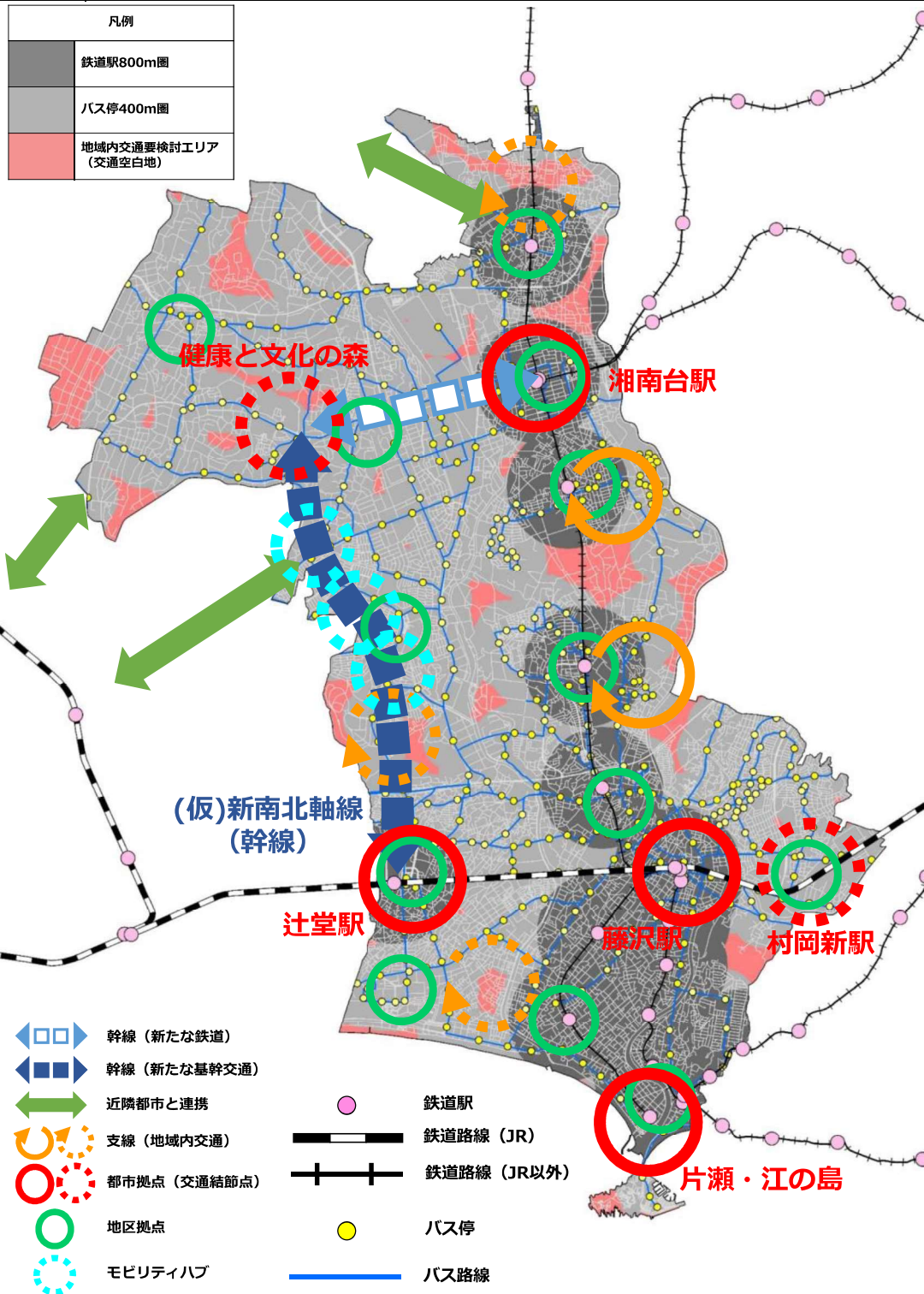
<p>実現に向けた考え方</p>	<p>本市の骨格的な交通体系の形成として、鉄道延伸、新駅設置等を行います。また、超高齢社会のさらなる進展や、テレワークや EC (電子商取引) の進展等に伴う移動の減少の恐れ、2024 年問題等に伴う運転手不足、将来的な人口減少社会の到来等の課題に直面する中、既存の公共交通のサービス水準の維持・強化への対応を図ります。また、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通の利用を促す仕組みづくりや公共交通利用の動機付け、シビックプライドを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信などに取り組むことで、公共交通の利用を促進します。</p>
<p>施策</p>	<p>④ 最寄り駅まで 15 分圏の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策④-i】 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 ・【重点施策④-ii】 JR東海道本線の藤沢駅一大船駅間における村岡新駅の整備推進 ・【重点施策④-iii】 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化 <p>・(仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討</p>

⑤ 公共交通の利用促進

・【重点施策⑤-1】

自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進

- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・公共交通利用に関する周知の推進(路線図、乗り方、割引制度、バス接近情報等)
- ・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



■ 公共交通網の形成方針図

◆重点施策

④ 最寄り駅まで15分圏の維持・強化

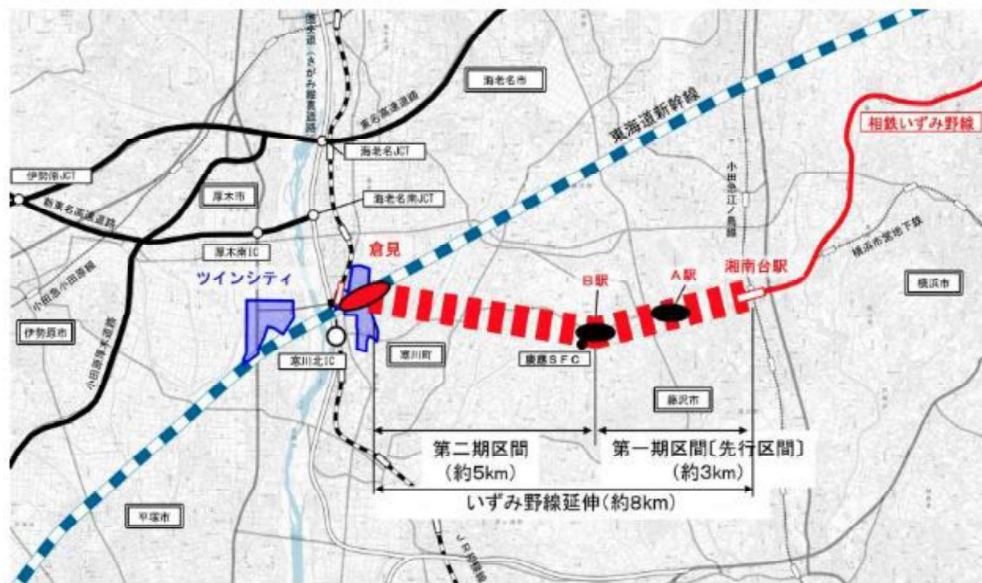
対象地域	湘南台駅周辺都市拠点 B-2 地域(遠藤) B-3 地域(六会) C 地域(御所見)
分類	交通戦略・公共交通

④-i)湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進

<取組内容>

- 関係機関と連携を図りながら、鉄道の事業性の課題解決に資する延伸に向けた検討及び関係機関等との協議・調整を進め、事業化を目指します。
- いずみ野線延伸の需要創出につながるB駅周辺地区(健康と文化の森地区)における土地区画整理事業を、新駅の設置を見据えて進めます。
- A駅周辺地区においては、施行中の北部第二(三地区)土地区画整理事業を推進し、あわせて新駅設置を見据えたまちづくりや交通環境整備についても、検討、協議・調整を進め、事業化を図ります。
- 新駅を中心とした公共交通ネットワークの再編に向けた検討、協議・調整を進めます。
- 鉄道事業は、着手から開通までに時間を要することから、周辺まちづくりによる需要増にも対応できるよう、既存のBRT(連節バス)のルートである県道410号(湘南台大神伊勢原)の4車線化などを促進し、輸送力の強化を図ります。


展開する
主な施策



■ いずみ野線延伸イメージ

出典:神奈川県 HP

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)	
	鉄道延伸	神奈川県 藤沢市 交通事業者 他	延伸に向けた協議・調整及び事業の手続き・着手			
	A駅周辺の まちづくり	藤沢市 神奈川県	北部第二(三地区)土地区画整理事業の推進と 「いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画」に基づくまちづくりの推進			
	B駅周辺の まちづくり	藤沢市	健康と文化の森地区土地区画整理事業の推進と 「健康と文化の森地区まちづくり基本計画」に基づくまちづくりの推進			
	交通ネットワークの 再編等	藤沢市 交通事業者	新駅を中心とした公共交通ネットワークの 再編に向けた検討、協議・調整			
	鉄道開通までの 輸送力向上	藤沢市 交通事業者	県道410号(湘南台大神伊勢原)の4車線化などによる 既存BRTの輸送力増強			

対象地域	藤沢駅周辺都市拠点・村岡新駅周辺都市拠点																		
分類	交通戦略・公共交通																		
展開する 主な施策	<p>④-ii) JR東海道本線の藤沢駅一大船駅間における村岡新駅の整備推進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 関係者間で締結した協定に基づき、新駅設置に向けた取組を進めます。 ● 鉄道による南北の分断が生じないよう、人の移動・交流を支える自由通路の整備を進めます。 ● 藤沢駅、大船駅を起終点としているバス路線網の再編を交通事業者とともに検討し、新駅の設置に合わせて実施します。 ● 自家用車に依拠しない交通モードとして、MaaSや自動運転等の新しい技術や新たなモビリティ等の新しい交通システム等の導入を促進します。 <div data-bbox="478 716 1212 1120" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">■ 村岡新駅のイメージ</p> <p style="text-align: center;">出典：村岡新駅周辺地区まちづくりリーフレット</p>																		
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">具体的施策</th> <th style="width: 15%;">実施主体</th> <th style="width: 20%;">短期 (～2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (～2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (2034(令和16)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新駅設置</td> <td>神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">新駅、自由通路の整備</td> </tr> <tr> <td>自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等</td> <td style="text-align: center;">バス網再編や交通モード導入</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)	新駅設置	神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者	新駅、自由通路の整備			自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入	藤沢市 交通事業者	新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等	
具体的施策		実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)														
新駅設置	神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者	新駅、自由通路の整備																	
自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入	藤沢市 交通事業者	新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等		バス網再編や交通モード導入															

対象地域	藤沢市全域																							
分類	交通戦略・公共交通																							
展開する 主な施策	<p>④-iii)既存の公共交通のサービス水準の維持・強化</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● EC(電子商取引)やテレワークの浸透などによるライフスタイルの変化や超高齢社会のさらなる進展等に起因する公共交通利用者の減少の懸念がある中、日常生活の移動手手段の確保や非高齢者との外出率の差を埋める、高齢者の外出促進に重要な、公共交通の維持・強化につながる施策の検討を行います。 ● 地域主体の公共交通に対する現状の制度の中では、新たな乗り合いタクシー等の導入が進んでいない状況があることから、現行制度を評価し、必要に応じて見直しを検討します。 ● 運転手不足の課題改善に資する取組を、交通事業者と協働で検討します。 																							
実施期間	<table border="1" data-bbox="395 1064 1374 1373"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 1064 544 1126">具体的施策</th> <th data-bbox="544 1064 671 1126">実施主体</th> <th data-bbox="671 1064 900 1126">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th data-bbox="900 1064 1134 1126">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th data-bbox="1134 1064 1374 1126">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 1126 544 1211">公共交通の維持・強化につながる施策の検討</td> <td data-bbox="544 1126 671 1211">藤沢市</td> <td data-bbox="671 1126 900 1211">検討等</td> <td colspan="2" data-bbox="900 1126 1374 1211">検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1211 544 1296">地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し</td> <td data-bbox="544 1211 671 1296">藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" data-bbox="671 1211 1374 1296">評価・見直し等(PDCAにて実施)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1296 544 1373">運転手不足の課題改善に資する取組</td> <td data-bbox="544 1296 671 1373">藤沢市 交通事業者</td> <td data-bbox="671 1296 900 1373">検討等</td> <td colspan="2" data-bbox="900 1296 1374 1373">検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	公共交通の維持・強化につながる施策の検討	藤沢市	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる		地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し	藤沢市 交通事業者 民間事業者	評価・見直し等(PDCAにて実施)			運転手不足の課題改善に資する取組	藤沢市 交通事業者	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる	
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																				
公共交通の維持・強化につながる施策の検討	藤沢市	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる																					
地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し	藤沢市 交通事業者 民間事業者	評価・見直し等(PDCAにて実施)																						
運転手不足の課題改善に資する取組	藤沢市 交通事業者	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる																					

◆重点施策

⑤ 公共交通の利用促進

対象地域	藤沢市全域 片瀬・江の島都市拠点 B-2 地域(遠藤) C 地域(御所見)												
分類	交通戦略・公共交通												
展開する 主な施策	<p>⑤-i) 自家用車の利用割合が比較的高い地域や 観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本市の西北部地域では、地域の面積が広く、人口が少ないことから、公共交通のサービス水準が市内の他地域に比べて低く、自家用車の利用割合が比較的高い状況がみられます。そのような地域の人々が自家用車で目的地まで直接訪れることは、都市拠点周辺の交通渋滞や環境への負荷などの悪影響とともに、公共交通の利用者減による公共交通のさらなる減便といった負のスパイラルに陥る懸念があります。公共交通への乗り換えを促進するパークアンドライド*、サイクルアンドバスライド*等の実施とともに、ICTを活用したMaaS等により目的地までの移動の選択肢を広げるソフト施策をあわせて利用を促進します。 ● 江の島等への観光客や、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺等への買い物等を目的とした来訪者が、市外から市内へ訪れる際、自家用車利用での来訪も一因となり、観光地や都市拠点周辺での交通渋滞を引き起こす状況がみられます。観光地の周遊を公共交通で行うようパークアンドライド等を促進するとともに、MaaS等により、来訪する時間を空いている時間へのシフトや、公共交通を利用することでメリットが生まれるといったソフト施策をあわせて推進することで、来訪者の公共交通利用を促進します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="427 1108 858 1377"> </div> <div data-bbox="943 1108 1321 1377"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="507 1377 769 1451"> <p>■ パークアンドライド (藤沢市朝日町駐車場)</p> </div> <div data-bbox="938 1377 1321 1451"> <p>■ サイクルアンドバスライド施設 (矢尻バス停付近)</p> </div> </div>												
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">具体的施策</th> <th style="width: 15%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 20%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通への乗換促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> </tr> </tbody> </table>			具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	公共交通への乗換促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者		
具体的施策		実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)								
公共交通への乗換促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者												

2-2-2 日常生活を支える道路環境の改善

概要	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。
背景	<p>市内道路の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市内の都市計画道路整備率は約77%が整備済みとなっています。一方で、地域の交通のボトルネックとなっている箇所は残っており、藤沢市道路整備プログラム*に従って事業を進めています。 ● 都市拠点である藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、片瀬・江の島周辺などにおいては、土・日・祝日を中心に、多くの交通量が集中することにより、交通渋滞が発生しています。 ● また、EC(電子商取引)の利用の拡大に伴い、BtoC(企業と一般消費者間)の物流量が増加しており、荷捌きなどが交通に影響していないかを確認するとともに、必要に応じた対策が求められると考えられます。

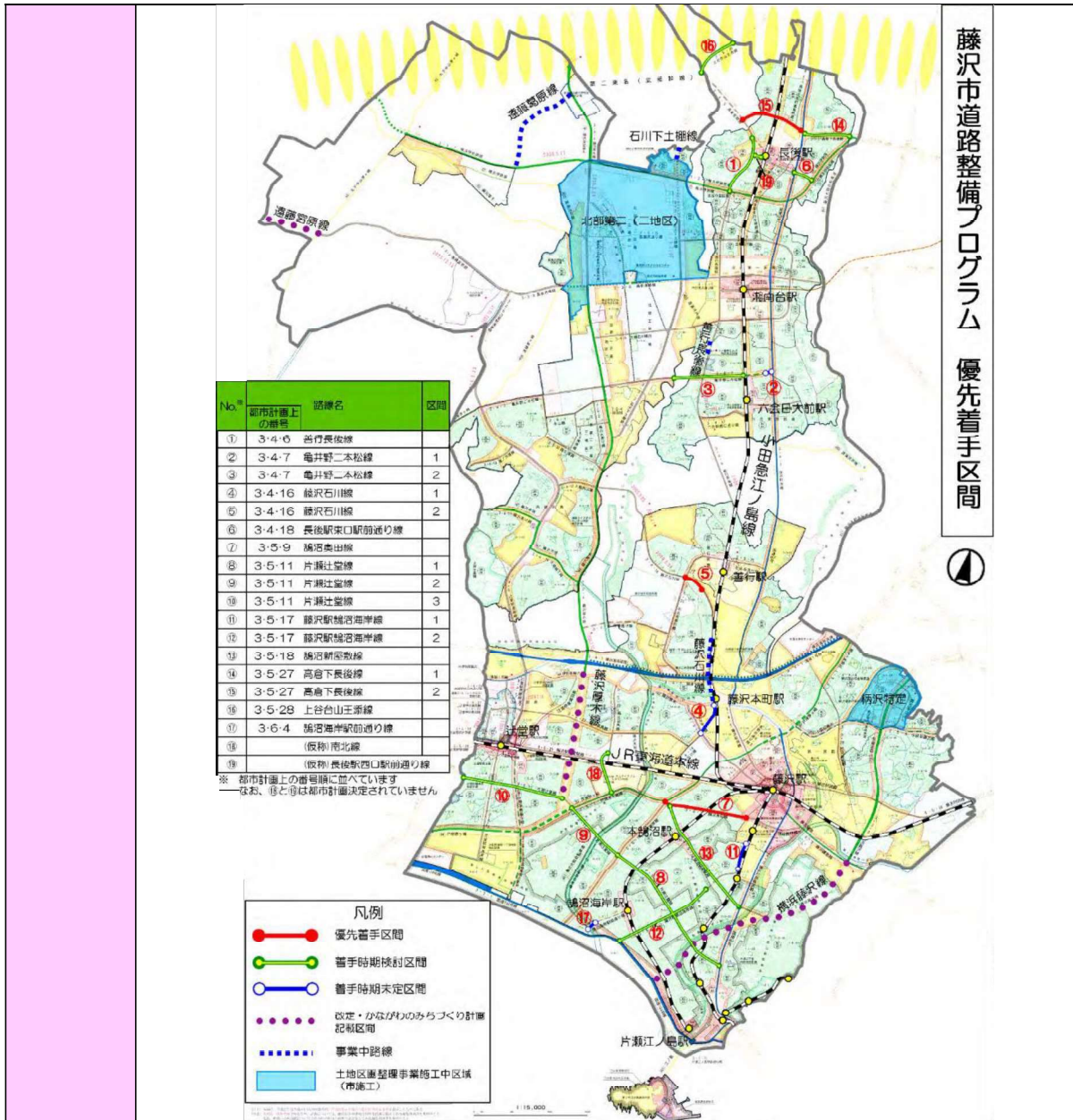


実現に向けた考え方	本市の道路事情は、都市拠点周辺での交通渋滞が頻繁に生じており、人やモノの通行空間として本来の交通機能が発揮できていない状況がみられます。引き続き、道路ネットワークの形成を図るとともに、個別の交通課題への対応等による渋滞箇所の解消を図り、道路環境の改善を推進します。
施策	<p>⑥ 道路環境の改善</p> <p>・【重点施策⑥-1】</p> <p> 都市計画道路等の整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BtoC(企業と一般消費者間)の物流におけるラストワンマイルを支える取組の促進 ・渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進 ・狭あい道路の改善 ・社会状況の変化に対応した未整備都市計画道路の必要性の再検証 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ 路上駐車をする宅配業者</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ 渋滞の状況(辻堂駅周辺)</p> </div> </div>

◆重点施策

⑥ 道路環境の改善

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略
展開する 主な施策	<p>⑥-i) 都市計画道路等の整備推進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 未整備の都市計画道路などについて、効果等の検証により、概ねの着手時期を定めた「藤沢市道路整備プログラム」に基づき実施します。 ● 「藤沢市道路整備プログラム」はPDCA サイクルにより定期的に見直しを行います。 ● 「藤沢市無電柱化推進計画*」に基づき、関係者との協議・調整により、無電柱化を推進します。 ● 現在、用地交渉を含め、事業に着手している路線については、早期完成に向け整備を推進します。 ● 踏切道改良促進法に位置付けられた「法指定箇所」の改善を図ります。 <p>事業中路線の整備推進(2024年(令和6年)3月時点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢石川線(本町工区/藤沢652号線)、善行長後線(六会工区)、高倉下長後線、村岡新駅南口通り線、(仮称)遠藤葛原線(葛原工区) ・土地区画整理事業区域内の道路(葛原通り線・菅蒲沢通り線・石川下土棚線) <p>※事業中路線とは道路工事实施中・用地買収実施中、もしくはそれらに向けた作業を進めている路線のことを言います。</p> <div data-bbox="619 994 1142 1368" data-label="Image"> </div> <p>■ 事業中の路線(善行長後線(六会工区))</p> <p>優先着手区間の整備推進(2024年(令和6年)3月時点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢石川線(善行南工区)、鶴沼奥田線 <p>※優先着手区間とは、「藤沢市道路整備プログラム」において、「10年以内に着手を目指す区間」に位置付けた区間のことを言います。</p> <p>踏切道改良促進法に位置付けられた「法指定箇所」の改善(2024年(令和6年)3月時点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高座渋谷13号踏切、高座渋谷15号踏切、藤沢本町1号踏切



■ 道路整備プログラムの優先着手区間

出典:藤沢市道路整備プログラム(2016年(平成28年)3月策定)

実施期間	具体的施策	実施主体	短期	中期	長期
			(～2028(令和10)年度)	(～2033(令和15)年度)	(2034(令和16)年度～)
	事業中路線の整備	藤沢市	▶		
	道路整備プログラムに基づく都市計画道路等の整備	藤沢市	▶		
	無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	藤沢市	▶		

2-3 基本方針3に紐づく施策

2-3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化

概要	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。
背景	<p>期待される地域経済の循環</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 江の島をはじめとして首都圏からのアクセス性に優れた全国有数の観光地であり、コロナ禍以前は、本市の入込観光客数は増加傾向にありました。また、観光の再活性化のため、江の島を中心とした回遊の取組が進められています。 ● 新幹線新駅誘致地区(寒川町倉見地区と平塚市大神地区のツインシティ)では、新たな人の交流の創出が期待されます。 ● リーマンショックによって落ち込んだ製造品出荷額は回復し、県内では横浜市・川崎市に次いで3番目となっています。 ● 本市は、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区やさがみロボット産業特区、東京圏国家戦略特別区域といった特区に指定されているほか、綾瀬スマートインターチェンジなども近隣市に新たに開通するなど、「新産業の森」を中心に新たな産業系の市街地の創出が期待されています。



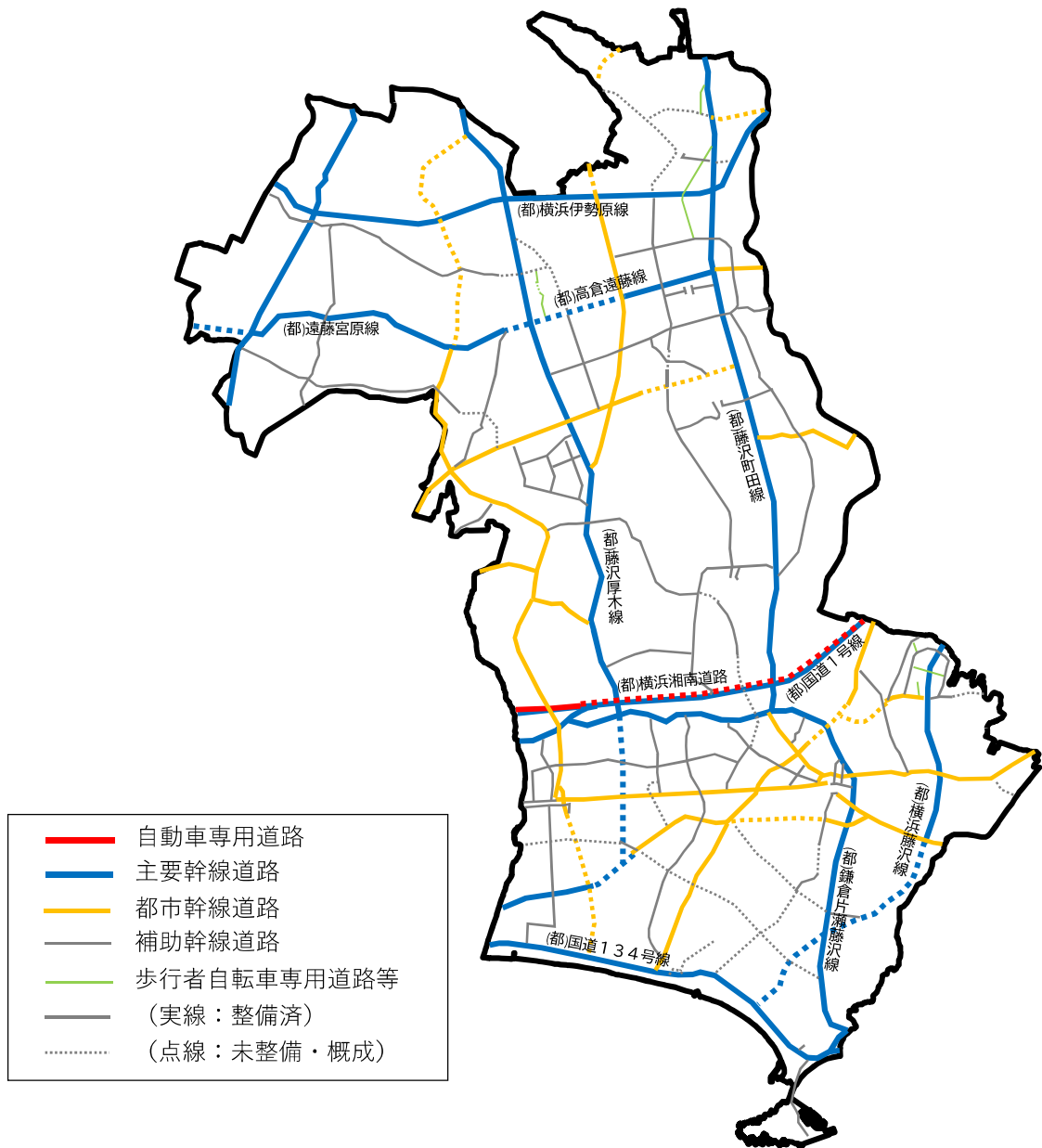
実現に向けた考え方	広域的な公共交通網の形成と人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網の整備促進、都市圏域の骨格を構成する幹線道路の整備を促進します。
施策	<p>⑦ 広域的な交通ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策⑦-i】 人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進 ・【重点施策⑦-ii】 都市圏域の骨格を構成し駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進 ・寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進 ・需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進 ・リニア中央新幹線の整備促進

◆重点施策

⑦ 広域的な交通ネットワークの強化

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略
展開する 主な施策	<p>⑦-i) 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等の整備促進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な自動車専用道路の整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。 ● 藤沢市から広域的な自動車専用道路へのアクセス機能を担う主要幹線道路についても整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。
	<p>広域的な自動車専用道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏中央連絡自動車道 横浜湘南道路、高速横浜環状南線 ・ その他 新湘南バイパス(茅ヶ崎海岸IC～西湘バイパス)
	<p>インターチェンジアクセスを担う主要幹線道路(県道など)の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏中央連絡自動車道・寒川北ICへのアクセス (都)遠藤宮原線(県道 410 号(湘南台大神伊勢原))
	 <p>■ 横浜湘南道路 出典:国土交通省横浜国道事務所 HP</p>
<p>⑦-ii) 都市圏域の骨格を構成し駅周辺の交通混雑緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能が集中する駅周辺の混雑を緩和するため、整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。 	
<p>未整備の主要幹線道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (都)横浜藤沢線(川名～国道 134 号)、(都)藤沢厚木線(城南～県道 30 号) 	
<p>交通容量増加に寄与する主要幹線道路の拡幅促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (都)高倉遠藤線(県道 410 号(湘南台大神伊勢原)) 	

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)
	広域的な自動車専用道路の整備促進	国 藤沢市	横浜湘南道路、高速横浜環状南線		新湘南バイパス (茅ヶ崎海岸C~西湘バイパス)
	インターチェンジアクセスを担う主要幹線道路(県道など)の整備促進	神奈川県 藤沢市	(都)遠藤宮原線(県道410号(湘南台大神伊勢原))		
	未整備の主要幹線道路の整備促進	神奈川県 藤沢市	(都)横浜藤沢線(川名~片瀬)		(都)横浜藤沢線(片瀬~片瀬海岸) (都)藤沢厚木線
	交通容量増加に寄与する主要幹線道路の拡幅促進	神奈川県 藤沢市	(都)高倉遠藤線(県道410号(湘南台大神伊勢原))		



■ 都市計画道路等の整備状況及び幹線道路種別

2-3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能の強化

概要	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。
背景	<p>都市拠点の魅力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 藤沢駅周辺地区は、昭和 40 年代から 50 年半ばにその骨格が形成され 40 年以上が経過しており、時代のニーズに合った市の中心部、湘南の玄関口としてふさわしい再活性化が必要となっています。 ● 村岡新駅周辺地区では、「尖る創造と広がる創造を生み出す街」を将来地区像として位置付け、安心・安全な基盤と豊かな環境の上に、アクティブな暮らしや創造的な活動が展開できるまちづくりを進めています。 ● 江の島は首都圏の観光地として来訪者の満足度が高い一方で、交通渋滞が慢性的に発生していることや周遊性のさらなる向上が課題となっています。 ● その他の都市拠点においても、都市機能・魅力向上のために、交通環境の整備が必要となっています。 ● 本市では、人口増が続く一方で、全国の傾向と同様、自動車の保有台数は近年横ばいとなっており、平成 30 年東京 PT 調査では、移動の総量とともに、自動車による移動割合の減少がみられました。社会状況の変化がある中、本市においても、駐車場の適切な需要に見合った量的なコントロールは必要であり、対応の遅れは都市活力の低下等につながる恐れがあります。 ● また、藤沢駅周辺などでは、荷捌き車の路上駐車などが散見され、他の交通を阻害している状況がみられます。

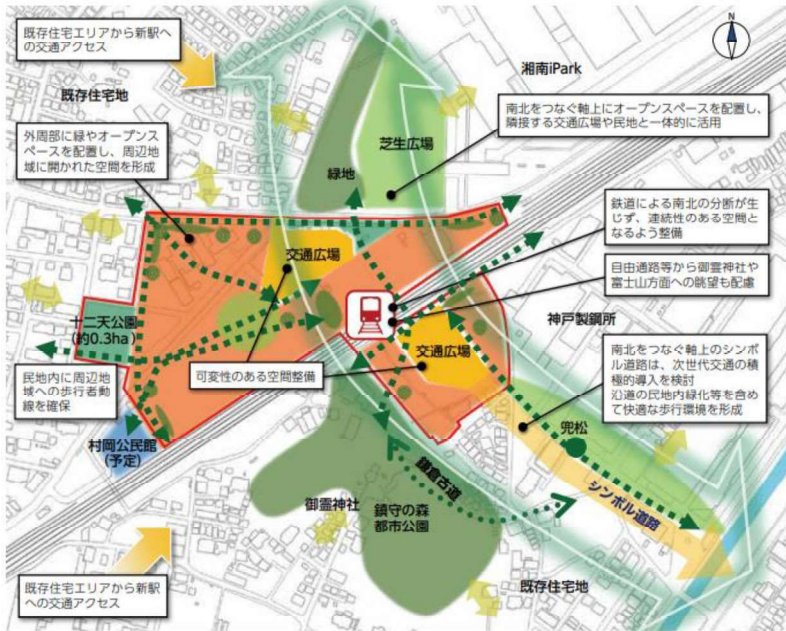


実現に向けた考え方	都市拠点における交通結節機能の強化として、駅前広場の整備、乗り換え利便性や回遊性の向上などを行い、都市拠点としての魅力向上や、来訪者が訪れやすい拠点づくりを推進します。都市の中心部では、自動車が乗り入れることにより、路上駐車、駐車場待ちの車両による渋滞などの課題が生じていることから対応を図ります。また、居心地よく歩きたくなるウォーカブルな歩行空間の形成を図ることで賑わい空間の創出を目指します。
施策	<p>⑧ 都市拠点の交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【重点施策⑧-i】 乗り換え利便性の向上や回遊性の向上等を目指した藤沢駅周辺の再整備の推進 ・【重点施策⑧-ii】 村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進 ・【重点施策⑧-iii】 駐車場施策の見直し検討 <ul style="list-style-type: none"> ・江の島の玄関口の魅力アップを目的とした片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備 ・都市拠点を回遊する歩行空間・自転車利用環境の充実 ・歩いて楽しい歩行空間づくり(ウォーカブル) ・案内板の多言語化 ・湘南港と相模湾の各港湾を連絡する海上交通の導入

◆重点施策

⑧ 都市拠点の交通結節機能の向上

<p>対象地域 藤沢駅周辺都市拠点</p> <p>分類 交通戦略</p>	<p>⑧-i) 乗り換え利便性の向上や回遊性の向上等を目指した藤沢駅周辺の再整備の推進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 藤沢駅周辺地区の再整備による再活性化を図る上で重要、かつ地区全体への活力、にぎわい創出の波及効果や先導的に担うプロジェクトとして、「駅周辺街区」における基盤施設の再整備を実施しており、令和元年度に、北口デッキ(サンパール広場)の全面リニューアル、2020年度(令和2年度)には北口交通広場の再整備、2021年度(令和3年度)には、北口の東西地下通路の再整備が完了しており、今後は南北自由通路拡幅整備事業を進めるとともに、南口駅前広場の再整備を進めます。 ● 南北自由通路の拡幅及び小田急駅舎の橋上化により、藤沢駅南北の連携強化・歩行動線錯綜解消を図るとともに、南北自由通路の拡幅や鉄道間・他交通モードへの乗り換え利便性向上を目指します。 ● 藤沢駅前広場再整備については、車中心の広場から歩行者と車が共存した広場となるよう車道と歩道のバランスを整えるとともに周辺民間施設と連携した公共交通機能の分担を図り、歩行者空間の拡充と滞留空間の創出を目指します。 									
<p>展開する 主な施策</p>	<p>■ 藤沢駅周辺地区再整備事業の進捗状況 出典:藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画</p>									
<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> </tr> <tr> <td>南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業	藤沢市 交通事業者	南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等	藤沢市 交通事業者	<p>短期 (~2028(令和10)年度)</p> <p>第1期整備</p>	<p>中期 (~2033(令和15)年度)</p> <p>第2期整備</p>	<p>長期 (2034(令和16)年度~)</p>
具体的施策	実施主体									
南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業	藤沢市 交通事業者									
南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等	藤沢市 交通事業者									

対象地域	村岡新駅周辺都市拠点																	
分類	交通戦略																	
展開する 主な施策	<p>⑥-ii)村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人々の活動や、多くの人々が駅を中心に集散しストレスなくアクセスできるように駅の南北に交通広場の整備を進めます。 ● 鉄道による南北の分断や地区間の距離等のバリアに対して、人の移動・交流等の活発化のさらなる醸成を目指し、リラクゼーションや憩い、交流、散策などの様々な創造を生み出す活動空間が連なる軸を形成するために、南北自由通路の整備や居心地よく歩きたくなる歩行空間を備えた村岡新駅南口通り線の整備を推進します。  <p>■ 藤沢駅周辺地区再整備事業の進捗状況 出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針</p>																	
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">新駅周辺の施設、 周辺道路の整備</td> <td>鎌倉市 藤沢市 民間事業者</td> <td colspan="3">駅前広場、自由通路、道路の整備</td> </tr> <tr> <td>村岡地区 土地区画整理事 業等</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="2">村岡地区土地区画整理事業等</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	新駅周辺の施設、 周辺道路の整備	鎌倉市 藤沢市 民間事業者	駅前広場、自由通路、道路の整備			村岡地区 土地区画整理事 業等	藤沢市	村岡地区土地区画整理事業等				
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)														
新駅周辺の施設、 周辺道路の整備	鎌倉市 藤沢市 民間事業者	駅前広場、自由通路、道路の整備																
	村岡地区 土地区画整理事 業等	藤沢市	村岡地区土地区画整理事業等															

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 交通戦略</p>				
<p>展開する 主な施策</p>	<p>⑥-iii) 駐車場施策の見直し検討</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点周辺における駐車場の利用実態や、荷捌きに関する状況等を調査し、現状の駐車場に係る規定等について、需給バランスと合致しているかの評価を行い、必要に応じて附置義務の見直し等を行います。 <div data-bbox="600 521 1155 835" data-label="Image"> </div> <p>■ 路上に停車する荷捌き車両が連なる様子</p> <div data-bbox="405 1041 778 1232" data-label="Diagram"> </div> <p>■ 需給調査の概要 出典まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)国交省</p> <div data-bbox="858 891 1385 1361" data-label="Diagram"> </div> <p>■ まちづくりと連携した駐車場施策の全体像 出典まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)国交省</p>				
<p>実施期間</p>	<p>具体的施策</p> <p>駐車場施策の見直し</p>	<p>実施主体</p> <p>藤沢市</p>	<p>短期 (~2028(令和10)年度)</p> <p>調査・検討等</p>	<p>中期 (~2033(令和15)年度)</p> <p>調査・検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</p>	<p>長期 (2034(令和16)年度~)</p>

2-4 基本方針4に紐づく施策

2-4-1 脱炭素の推進

概要	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。
背景	<p>脱炭素の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2050年(令和32年)までに国内の温室効果ガス排出量を実質ゼロにするカーボンニュートラルが掲げられています。 ● 化石燃料を使用する自動車等からの温室効果ガスの増加などが環境に悪影響を及ぼすものとされています。 ● 再生可能エネルギーの普及やエネルギー効率の向上により、電気自動車がより実用的な代替手段として注目されるようになりました。 ● 電気自動車のバッテリー技術や充電インフラの進化により、航続距離の向上や充電時間の短縮が実現され、コストも徐々に低下し普及が進むことが期待されています。 ● 国の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(2021年(令和3年)6月)において、2035年(令和17年)までに、乗用車の新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることが示されています。 ● 国の「充電インフラ整備促進に向けた整備指針」(2023年(令和5年)10月)において、充電器設置目標を前計画から倍増させ、30万口の導入を掲げられています。



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	<p>⑨ 環境に配慮した車両導入の促進</p> <p>・【重点施策⑨-1】</p> <p>環境に影響が少ない車両の普及促進</p> <p>【関連施策】</p> <p>【1-1】余暇活動・社会参加を促進する交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【1-2】日々の移動を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全な歩行環境・自転車利用環境の整備 <p>【2-1】日常生活を支える公共交通網の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最寄り駅まで15分圏の維持・強化 ・公共交通の利用促進

◆重点施策

⑨ 環境に配慮した車両導入の促進

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 交通戦略</p>				
<p>展開する 主な施策</p>	<p>⑨-1) 環境に影響が少ない車両の普及促進 <取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ガソリン車等に代わる次世代自動車である「電気自動車(EV*)」、「燃料電池自動車(FCV*)」の普及促進を図るために、導入する事業者や市民の方に費用の一部を補助します。 ● 「電気自動車(EV)」の普及促進を図るために、そのインフラ整備の一環として、電気自動車用急速充電設備を設置する事業者に費用の一部を補助します。 ● 公共施設等に充電ステーションや水素ステーションを設置するなど、インフラの整備を促進します。 ● COOL CHOICE*デザインを全体にラッピングした公用車を走行して「エコカーの普及促進」を呼び掛け、ふじさわ環境フェアなどの環境イベントでの展示を通して電気自動車のメリットや普及の重要性についての情報を発信し、市民や企業に対して啓発活動を行います。 ● 商用車(バス、トラック、タクシー等)についても、環境への影響が少ない車両の導入を促進します。 <div style="text-align: center;">  <p>■ 次世代自動車を活用した給電デモンストレーションイベント 出典:第26回ふじさわ環境フェアEco²(エコエコ)まつり2023</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ UD タクシー(HV 車) 出典:一般社団法人神奈川県タクシー協会HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ EV バス 出典:神奈川中央交通株式会社HP</p> </div> </div>				
<p>実施期間</p>	<p>具体的施策</p>	<p>実施主体</p>	<p>短期 (~2028(令和10)年度)</p>	<p>中期 (~2033(令和15)年度)</p>	<p>長期 (2034(令和16)年度~)</p>
<p>電気・燃料電池自動車、充電設備への補助</p>	<p>藤沢市 交通事業者 民間事業者</p>		<p>2026年(令和8年)3月までは施行状況について検討を加え、必要な措置を講ずる</p>		
<p>環境フェアなどでの啓発活動</p>	<p>藤沢市</p>				

2-5 基本方針5に紐づく施策

2-5-1 災害に備えた交通基盤の整備

概要	近年、自然災害等の激甚化、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、強靭性（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。
背景	<p>道路の機能改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民生活等を支えるインフラは高度経済成長期の後期に集中的に整備してきた道路ストックが今後一斉に老朽化することから、その更新については、中長期的な視点で、計画的に投資をしていく必要があります。 ● また、限られた財政の中で、災害時の避難路等を確保するため、優先順位をつけ、橋りょうの補修を進めています。 ● 特に、神奈川県が公表した本市に到達する津波高が最も高く浸水区域が最大となる「慶長型地震」による津波浸水予測では、片瀬、鵜沼、辻堂地区の沿岸部が津波浸水想定区域となっており、津波避難ビルへの移動経路や、津波浸水想定区域から離れるための避難路の確保が必要です。 ● 藤沢市では、国道134号、国道467号などが緊急輸送道路に指定されていますが、神奈川県の地震被害想定調査では、橋りょうなどで中規模損傷が想定されており、耐震化等の対策が必要です。 ● また、近年では激甚化、頻発化する風水害への対策も重要となっています。「神奈川県水防災戦略」「藤沢市地域防災対策アクションプラン*」との連携も重要となっています。



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	<p>⑩ 災害に強い交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 【重点施策⑩-i】 ● 道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進 ● 主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討

◆重点施策

⑩ 災害に強い交通環境の整備

<p>対象地域 藤沢市全域</p> <p>分類 交通戦略</p>																				
<p>展開する 主な施策</p>	<p>⑩-i)道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「藤沢市津波避難計画*」、「藤沢市地域防災対策アクションプラン」において位置づけられている避難路の機能の維持・向上に努めていきます。 ● 耐震化が完了していない橋りょうについては、緊急輸送道路・避難路・跨線部及び沿岸部に架かる橋りょうを優先して、耐震化を実施していきます。52 橋の耐震化を優先的に進めており、2022 年度(令和4 年度)末時点で 42 橋の対策を行っていますが、残り 10 橋についても、順次、耐震化を進めています。 ● 社会経済情勢の変化等を踏まえたうえで、効率的・効果的な管理を継続していくため、「藤沢市道路ストック白書*」、「藤沢市道路ストックマネジメント計画*」、施設ごとの「個別施設計画」に基づき、道路舗装、橋りょう及びトンネル等の道路ストックについて予防保全型の維持・管理を進めていきます。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">■ 緊急輸送道路(左図)、津波避難路(右図)</p> <p style="text-align: center;">出典:藤沢市地域防災計画(資料編)、藤沢市津波避難計画(資料編)</p>																			
	<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>橋りょう耐震化事業</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3" style="background-color: yellow; text-align: center;">▶</td> </tr> <tr> <td>道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3" style="background-color: yellow; text-align: center;">▶</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	橋りょう耐震化事業	藤沢市	▶			道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検	藤沢市	▶					
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																
橋りょう耐震化事業	藤沢市	▶																		
道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検	藤沢市	▶																		

2-5-2 安全に移動できる交通環境の形成

概要	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。
背景	<p>公共交通利用時の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅ホームでの転落事故対策としてホームドアの設置は有用ですが、現在、本市で設置されている駅は2駅のみとなっており、視覚障がい者のみならず、だれもが安心して駅を利用するためには、早期設置が望まれます。 ● 国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針*」の対象となる本市内の駅において、段差解消は18駅すべてで完了していますが、同基本方針の対象外ではありますが、湘南モノレール目白山下駅のみ段差解消が完了していません。 ● ノンステップバスやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入状況は、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標を達成していません。 <p>住宅地周辺での安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の視点だけでなく、本市へは子育て世帯の転入が多いことを踏まえ、高齢者、子ども、子連れの家族などだれもが外出、移動しやすい環境づくりに取り組むことが必要です。 ● 幹線道路の渋滞を避けるために、生活道路へ流入する通過交通の抑制なども取り組んでいくことが必要です。 ● 交通事故防止のため、通学路点検や道路パトロール、市民要望等をもとに道路安全施設の整備を進めています。



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	<p>① 安全な交通環境の整備</p> <p>・【重点施策①-i】</p> <p> ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドア整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の全鉄道駅における段差解消の促進 ・ノンステップバスやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーなどの導入促進 ・交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入抑制(ゾーン 30) ・交通事故多発地域などの情報提供 ・交通ルールや交通マナーの啓発 ・定期的な通学路点検の実施による通学時の安全確保

◆重点施策

⑪ 安全な交通環境の整備

対象地域	藤沢市全域													
分類	交通戦略													
展開する 主な施策	<p>⑪-i) ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドア整備の促進</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅ホームにおける安全性の向上は、視覚障がい者を含むすべての利用者にとって重要な課題です。国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づきバリアフリーを進めることとしており、ホームにおける転落・接触事故やそれに伴う列車遅延を減少させる効果を有し、利用者の安心感の向上にも寄与する市内駅へのホームドア設置を促進します。 <div data-bbox="544 640 1209 1137" style="text-align: center;"> </div> <p>■ ホームドアの設置例(湘南台駅) 出典:相模鉄道HP</p>													
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">具体的施策</th> <th style="width: 15%;">実施主体</th> <th style="width: 20%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ホームドアの整備促進</td> <td>交通事業者 藤沢市</td> <td>JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">その他の駅への設置促進</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	ホームドアの整備促進	交通事業者 藤沢市	JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進	その他の駅への設置促進
具体的施策		実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)									
ホームドアの整備促進	交通事業者 藤沢市	JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進	その他の駅への設置促進											

【参考】市内鉄道駅におけるバリアフリー化状況(2024年(令和6年)3月時点)

路線	駅	駅舎位置	地上～改札		改札～ホーム			
			エレベーター	スロープ	エレベーター	スロープ	ホームドア	内方線付き点状ブロック
JR東日本	藤沢	橋上	●	—	●	—	—	●
	辻堂	橋上	●	—	●	—	—	●
小田急電鉄	長後	橋上	●	—	●	—	—	●
	湘南台	地下	●	—	●	—	—	●
	六会 日大前	橋上	●	—	●	—	—	●
	善行	橋上	●	—	●	—	—	●
	藤沢本町	地上	段差なし		●	—	—	●
	藤沢	地上	—	●	段差なし		—	●
	本郷沼	地上	—	●	—	●	—	●
	鶴沼海岸	地上	段差なし		●	●	—	●
	片瀬 江ノ島	地上	段差なし		段差なし		—	●
相鉄	湘南台	地下	●	—	●	—	●	●
横浜市	湘南台	地下	●	—	●	—	●	●
江ノ島電鉄	藤沢	ビル内 (2F)	●	—	—	●	—	●
	石上	なし	—	●	段差なし		—	●
	柳小路	なし	—	●	段差なし	—	●	
	鶴沼	地下	●	—	●	—	—	●
	湘南海岸 公園	地上	—	●	—	—	—	●
	江ノ島	地上	段差なし		—	●	—	●
湘電レール	湘南江の島	ビル内 (4F)	●	—	段差なし		—	●
	目白山下	高架	—	—	—	—	—	●