

**藤沢市都市交通計画
「実施計画編」
(素案)**

令和6年●月策定

藤 沢 市

目 次

第 1 章 はじめに	2
1. 藤沢市都市交通計画とは	2
2. 藤沢市がめざす交通像	3
第 2 章 将来交通像の実現に向け展開する施策	5
1. 施策体系	5
2. 取組方針ごとに展開する施策	8
2-1 基本方針 1 に紐づく施策	8
2-2 基本方針 2 に紐づく施策	14
2-3 基本方針 3 に紐づく施策	24
2-4 基本方針 4 に紐づく施策	31
2-5 基本方針 5 に紐づく施策	33
第 3 章 推進方策・評価指標	38
1. 進行管理	38
2. 推進体制	38
3. 評価指標	39

第1章 はじめに

1. 藤沢市都市交通計画とは

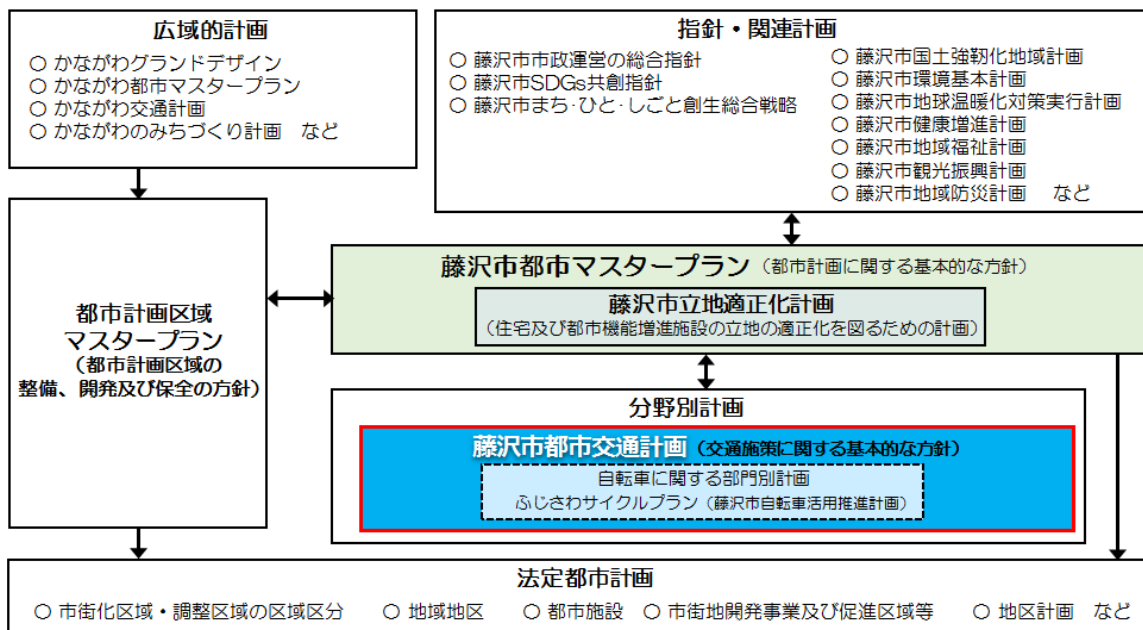
藤沢市都市交通計画は「基本方針編」と「実施計画編」で構成します。

「基本方針編」は、テレワークや EC（電子商取引）の進展、超高齢社会の進展などの本市を取り巻く社会状況の変化を踏まえ、2040年（令和22年）を見据えた交通体系の方向性を示すものとして、現況・課題・将来像・基本方針を記載したものです。

「実施計画編」は、「基本方針編」を受けて、各基本方針において重点的に実施する主要な戦略施策を中心に記載したもので、その計画期間は、2033年度（令和15年度）までの10年間とします。

また、「実施計画編」の実施期間については、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、2028年度（令和10年度）までを「短期」、2033年度（令和15年度）までを「中期」とし、戦略施策を展開していきます。

このように、「基本方針編」と「実施計画編」を分けることで、社会状況の変化等により、施策を見直す場合には、「実施計画編」のみを見直すことができる柔軟な対応が可能な構成としました。



■ 藤沢市都市交通計画の位置付け

2. 藤沢市がめざす交通像

「基本方針編」では、超高齢社会の進展やテレワーク・ECの進展といった社会情勢や交通をとりまく環境を整理し、藤沢市が目指す将来交通像を以下のように決めました。その中で、5つの重要な視点を「外出促進」「日常生活」「都市の活力」「環境」「安心・安全」とし、目指す交通像を実現するための交通まちづくりの基本方針を示しています。


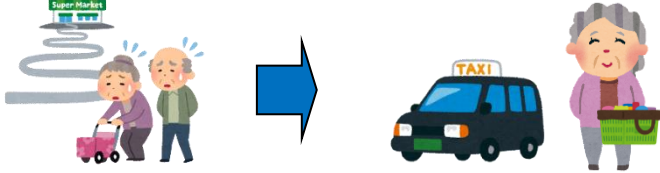

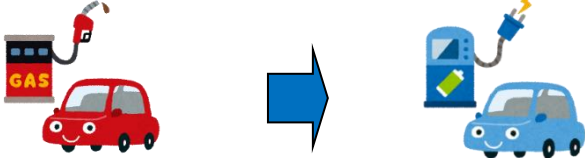
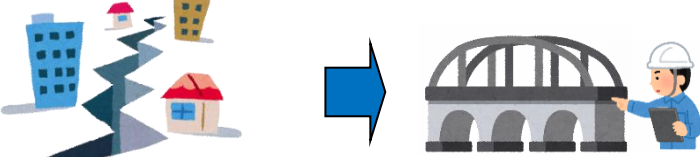
持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

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る持続可能な交通体系の実現を目指します。

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確保	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>	

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	<ul style="list-style-type: none"> ✓主要なバス停における交通モードの接続・乗換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 	2-1
		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"> ✓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 	
	1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実	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	<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―大船駅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・強化に関する検討 ✓（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 	1-1・1-2
		⑤ 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ✓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） 	
	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 	

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	3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化	⑦ 広域的な交通ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> ✓人・モノ（BtoB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 ✓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 	2-1・2-2
	3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化	⑧ 都市拠点周辺の交通結節機能等の強化	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進 ✓駐車場施策の見直し検討 ✓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（ウォークプル） ✓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 	
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	<ul style="list-style-type: none"> ✓環境に影響が少ない車両の普及促進 	1-1・1-2 2-1
5 安心して暮らす	5-1 災害に備えた交通基盤の整備	⑩ 災害に強い交通基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 	/
	5-2 安全に移動できる交通環境の形成	⑪ 安全な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓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制限（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 	

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	自家用車に過度に依拠せずに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。
背景	<p>ライフスタイルの急激な変化による外出への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ● テレワークやEコマースの普及等により、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、新型コロナが収束した2023年（令和5年）においても、コロナ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	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	<p>① 外出を促進する交通環境の充実</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・乗換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）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

② ラストワンマイルの交通手段の充実

対象地域	藤沢市全域																			
分類	公共交通																			
展開する 主な施策	<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</p> <p><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）9月末現在、市内には127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、民間で開発、実証等が行われているカーシェアリングや、電動キックボードをはじめとした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にも注視し、誰もが利用しやすい交通モードの導入を促進します。 <p>■ シェアサイクルポート (湘南大庭市民センター)</p>  <p>②-i i) 地域主体の公共交通等による多様な交通モードの導入促進</p> <p><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>■ のりあい善行</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 (~令和10年度)</th> <th>中期 (~令和15年度)</th> <th>長期 (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="3">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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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																		

2-1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実




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、健康寿命の延伸に繋が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・運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からだ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	<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
展開する 主な施策	<p>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）</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 超高齢社会が進展する中で、だれ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、歩行者のだれ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に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）地区特性格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。
	<p>藤沢市のバリアフリー化の取り組み</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>■ 六会駅東口通り線道路改良工事（左：整備前、右：整備後）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・善行駅周辺地区（2026年度（令和8年度） 整備完了予定） <div style="display: flex;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>主な整備方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 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キングブロックで整備 ④既存の植樹帯・樹帯帯を撤去した後、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 </div> </div> <p>■ 善行駅西口広場の完成イメージ</p>

③-i i) 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」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」の基本方針

基本方針1 自転車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にやさしい駐輪環境づくり

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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (令和16年度~)
善行駅周辺地区道路のBF化	藤沢市	道路特定事業計画書に基づく事業実施		
道路のBF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」に基づく自転車施策の推進		

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

概要	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。
背景	<p>公共交通サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化が進行し、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、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るため、路線バスの分散化が求められています。 <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を維持、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65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。 <div data-bbox="890 974 1369 1406"> <p>■ 市内の年齢層別外出率</p> <p>出典：平成30東京PT調査</p> </div>



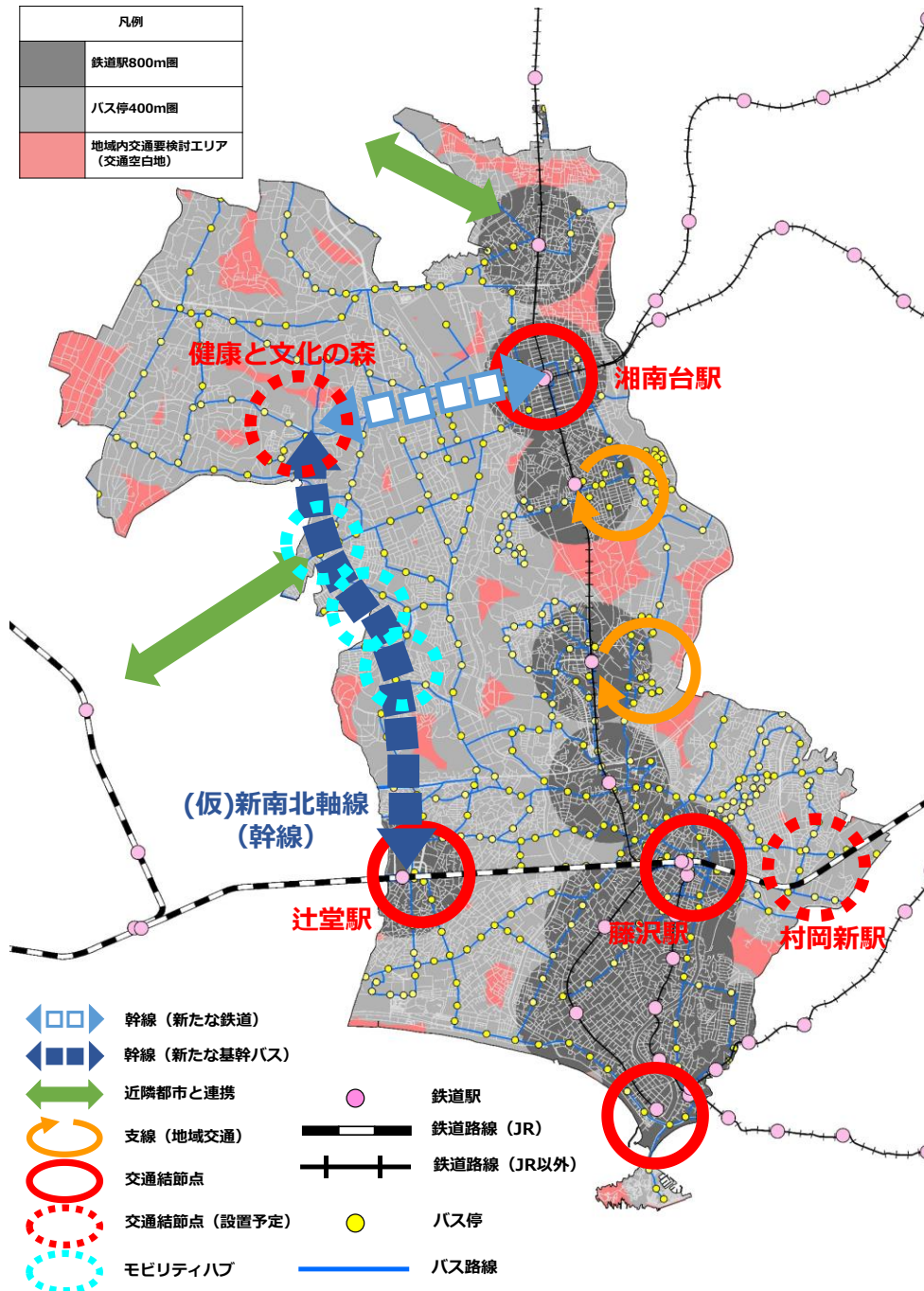
実現に向けた考え方	本市の骨格的な交通体系の形成として、鉄道延伸、新駅設置等を行います。また、超高齢社会の更なる進展や、テレワークやE Cの進展等に伴う移動の減少の恐れ、2024年問題等に伴う運転手不足、将来的な人口減少社会の到来等の課題に直面する中、既存の公共交通のサービス水準の維持への対応を図ります。また、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通の利用を促進します。
施策	<p>④ 最寄り駅まで15分圏の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 【重点施策④-i】 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 ● 【重点施策④-ii】 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・向上に関する検討 ● (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

⑤ 公共交通の利用促進

・【重点施策⑤-i】

自家用車に依拠せざるを得ない地域や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）




■ 公共交通網の形成方針図

◆重点施策

④ 最寄り駅まで15分圏域の維持・強化

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-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</p> <p><取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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湘南台大神の4車線化などを促進し、輸送力の強化を図ります。
	 <p>■ いずみ野線延伸イメージ</p> <p>出典：神奈川県HP</p>

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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 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 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	健康と文化の森地区土地区画整理事業の推進と 基本計画に基づくまちづくりの推進		
	鉄道開通までの 輸送力向上	藤沢市 神奈川県 交通事業者	県道410号湘南台大神の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-i i) JR東海道本線の藤沢駅—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、Ma a Sや自動運転等の新しい技術や新しいモビリティ等の新たな交通システム等の導入を促進します。 <div data-bbox="478 739 1212 1142" 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 (～令和10年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (～令和15年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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 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更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。 <div data-bbox="667 703 1011 949" style="text-align: center;"> </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: 20%;">短期 (～令和10年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (～令和15年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (令和16年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の維持・強化につながる施策の検討</td> <td>藤沢市</td> <td style="text-align: center;">検討等</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> </tr> <tr> <td>地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">評価・見直し等(PDCAにて実施)</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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)		
具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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)																	

◆重点施策



⑤ 公共交通の利用促進

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>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見られます。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更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見られます。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; align-items: center;"> <div data-bbox="429 1200 858 1464" style="text-align: center;">  <p>■ パークアンドライド (藤沢市朝日町駐車場)</p> </div> <div data-bbox="943 1200 1321 1464" style="text-align: center;">  <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%;"> <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 (~令和10年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (~令和15年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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の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着手を進めています。 ● 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の利用の拡大に伴い、BtoC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見られます。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> <ul style="list-style-type: none"> ● 【重点施策⑥-i】 都市計画道路等の整備推進 ● BtoC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 <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づけられた「法指定箇所（高座渋谷13号踏切、高座渋谷15号踏切、藤沢本町1号踏切）」の改善を図ります。 <p><事業中路線の整備></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、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・荳浦沢通り線・石川下土棚線） <p>※事業中路線とは道路工事実施中・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="604 1106 1129 1480" data-label="Image"> </div> <p>■ 事業中の路線（善行長後線（六会工区））</p> <p><優先着手区間の推進></p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤沢石川線（善行南工区）、鵜沼奥田線 <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年以内に着手をめざす区間」に位置付けた区間のことを言います。</p>

藤沢市道路整備プログラム 優先着手区間

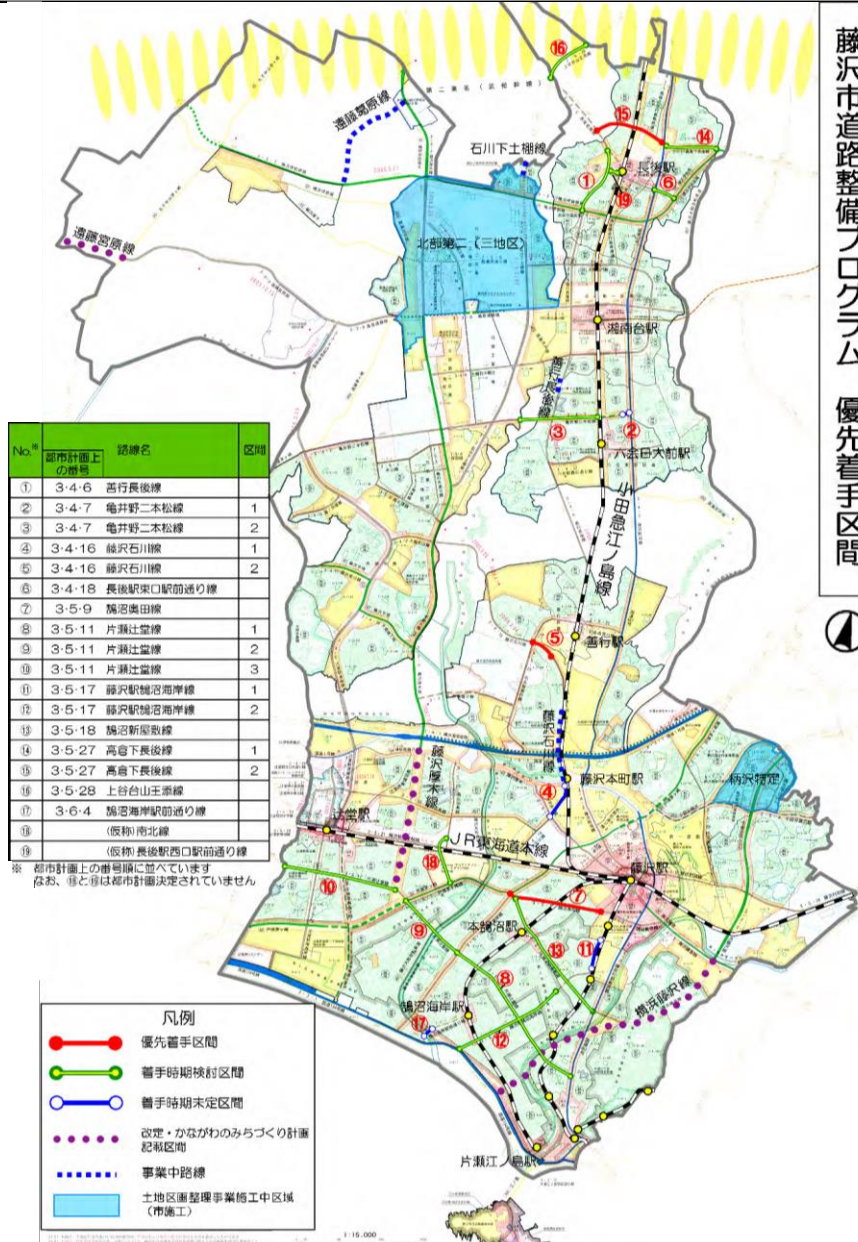


No.	都市計画上の 路線名	区間
①	3-4-6 善行長後線	
②	3-4-7 亀井野二本松線	1
③	3-4-7 亀井野二本松線	2
④	3-4-16 緑沢石川線	1
⑤	3-4-16 緑沢石川線	2
⑥	3-4-18 長後駅東口駅前通り線	
⑦	3-5-9 藤沼薬田線	
⑧	3-5-11 片瀬辻堂線	1
⑨	3-5-11 片瀬辻堂線	2
⑩	3-5-11 片瀬辻堂線	3
⑪	3-5-17 藤沢駅北沼海岸線	1
⑫	3-5-17 藤沢駅北沼海岸線	2
⑬	3-5-18 藤沼新原敷線	
⑭	3-5-27 高倉下長後線	1
⑮	3-5-27 高倉下長後線	2
⑯	3-5-28 上台山玉手線	
⑰	3-6-4 藤沼海岸駅前通り線	
⑱	(仮称)南北線	
⑲	(仮称)長後駅西口駅前通り線	

※ 都市計画上の番号順に並べています
なお、①と②は都市計画決定されていません

凡例

- 優先着手区間
- 着手時期検討区間
- 着手時期未定区間
- 改定・かながわのみちづくり計画
記載区間
- 事業中路線
- 土地区画整理事業施工中区
(市施工)



■ 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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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			
無電柱化促進計 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は不可欠です。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。 ● 倉見は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）となっているため、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))
	<div data-bbox="518 1014 1252 1500" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">■ 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。 ・ 未整備の主要幹線道路の整備促進 (都)横浜藤沢線 (川名～国道134号)、(都)藤沢厚木線 (城南～県道30号)

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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		
	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））		
	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

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、荷さば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見られます。



実現に向けた考え方	都市拠点周辺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	<p>⑧ 都市拠点周辺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 ● 【重点施策⑧-iii】 駐車場施策の見直し検討 ● 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（ウォークアブル） ● 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 都市拠点周辺の交通結節機能の向上

対象地域	藤沢駅周辺都市拠点																		
分類	交通戦略																		
展開する 主な施策	<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 ＜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>■ 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>																		
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 (～令和10年度)</th> <th>中期 (～令和15年度)</th> <th>長期 (令和16年度～)</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> <td>第1期</td> <td>第2期</td> <td></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> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)	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	第1期	第2期		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						
具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)															
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	第1期	第2期																
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																		

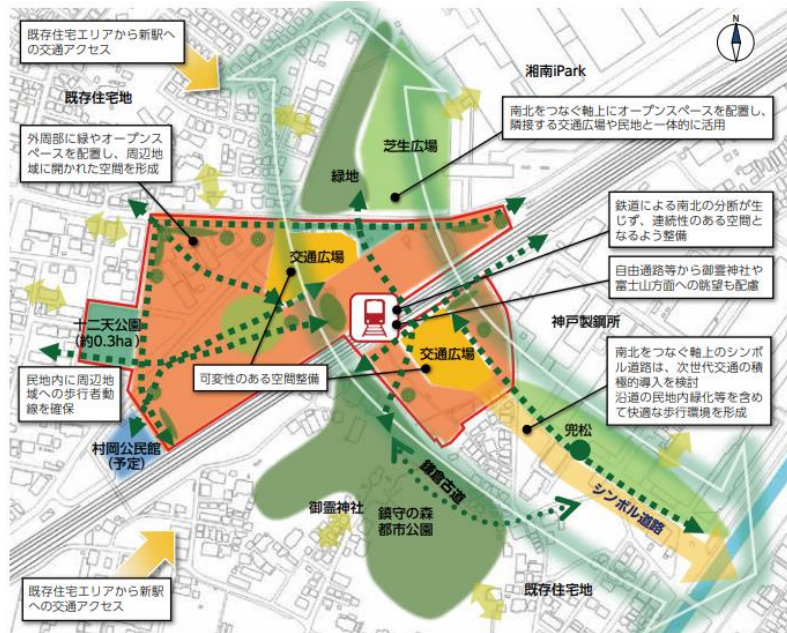
対象地域	村岡新駅周辺都市拠点
分類	交通戦略

展開する
主な施策

⑧-i) 村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備

<取組内容>

- 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、散歩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。



■ 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

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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 民間事業者	村岡地区土地区画整理事業等			

対象地域	藤沢市全域														
分類	交通戦略														
展開する 主な施策	<p>⑧-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="603 528 1155 837" style="text-align: center;"> </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 1055 778 1240" style="text-align: center;"> </div> <p>■ 需給調査の概要</p> <p>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="858 902 1382 1368" style="text-align: center;"> </div> <p>■ まちづくりと連携した駐車場施策の全体像</p> <p>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>														
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (～令和10年度)</th> <th>中期 (～令和15年度)</th> <th>長期 (令和16年度～)</th> </tr> <tr> <td>駐車場施策の見直し</td> <td>藤沢市</td> <td style="background-color: #FFD700;">調査・検討等</td> <td style="border: 2px dashed orange;">調査・検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> <td></td> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)	駐車場施策の見直し	藤沢市	調査・検討等	調査・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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)											
駐車場施策の見直し	藤沢市	調査・検討等	調査・検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる												

2-4 基本方針4に紐づく施策

2-4-1 脱炭素の推進




概要	「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共に、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-i】</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"> ・自家用車に過度に依拠しない環境整備 ・シェアモビリティの充実 <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"> ・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

対象地域	藤沢市全域																			
分類	交通戦略																			
展開する 主な施策	<p>⑨-i) 環境に影響が少ない車両の普及促進</p> <p><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; margin-top: 20px;"> <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>																			
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 (～令和10年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (～令和15年度)</th> <th style="width: 20%;">長期 (令和16年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気・燃料電池自動車、充電設備への補助</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td style="background-color: #FFD700;"></td> <td colspan="2" style="border: 2px dashed #FFD700; text-align: center;">R8に施行状況について検討を加え、 必要な措置を講ずる</td> </tr> <tr> <td>環境フェアなどでの啓発活動</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3" style="background-color: #FFD700;"></td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)	電気・燃料電池自動車、充電設備への補助	藤沢市 交通事業者 民間事業者		R8に施行状況について検討を加え、 必要な措置を講ずる		環境フェアなどでの啓発活動	藤沢市							
具体的施策	実施主体	短期 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (令和16年度～)																
電気・燃料電池自動車、充電設備への補助	藤沢市 交通事業者 民間事業者		R8に施行状況について検討を加え、 必要な措置を講ずる																	
環境フェアなどでの啓発活動	藤沢市																			

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。
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を迎えることから、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・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

対象地域	藤沢市全域																		
分類	交通戦略																		
展開する 主な施策	<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を予防保全型の維持・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>																		
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 (~令和10年度)</th> <th>中期 (~令和15年度)</th> <th>長期 (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="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="text-align: center;">▶</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (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、駅利用者の多い駅から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、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> <ul style="list-style-type: none"> ● 【重点施策①-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 ● 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制限（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。道駅におけるバリアフリーは、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、視覚障がい者だけでなく、酔客や歩きスマホ等による転落事故を防止するため、市内駅へのホームドア設置を促進します。 <div data-bbox="528 797 1225 1317" data-label="Image"> </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"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (～令和10年度)</th> <th>中期 (～令和15年度)</th> <th>長期 (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">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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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 (～令和10年度)	中期 (～令和15年度)	長期 (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31日時点）

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	—	●	—	●	—	●
	鵠沼海岸	地上	段差なし		●	●	—	●
	片瀬 江ノ島	地上	段差なし		段差なし		—	●
釧 根	湘南台	地下	●	—	●	—	●	●
横 濱	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	—	●	
	鵠沼	地下	●	—	●	—	—	●
	湘南海岸 公園	地上	—	●	—	—	—	●
	江ノ島	地上	段差なし		—	●	—	●
湘 南 モノレール	湘南江の島	ビル内 (4F)	●	—	段差なし		—	●
	目白山下	高架	—	—	—	—	—	●

第3章 推進方策・評価指標

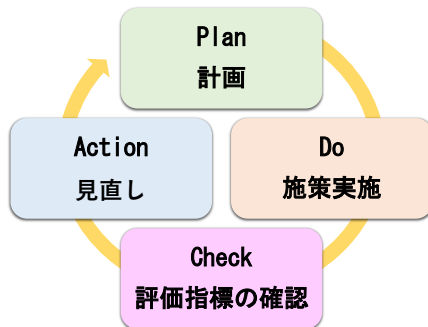
1. 進行管理

【進行管理の考え方】

計画の推進に向けて、評価指標を設け、交通に関する市民意識調査などにより、各交通施策の進捗状況確認を行うとともに、定期的（概ね5年ごと）に評価指標のモニタリングを実施しながら、各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を図る PDCA サイクルを用いて進めます。

【進行管理体制】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての「藤沢市交通政策推進会議」の中で、市民、関係機関、学識経験者等と行政により、計画の進行管理や評価、見直しの検討に関する協議を行います。



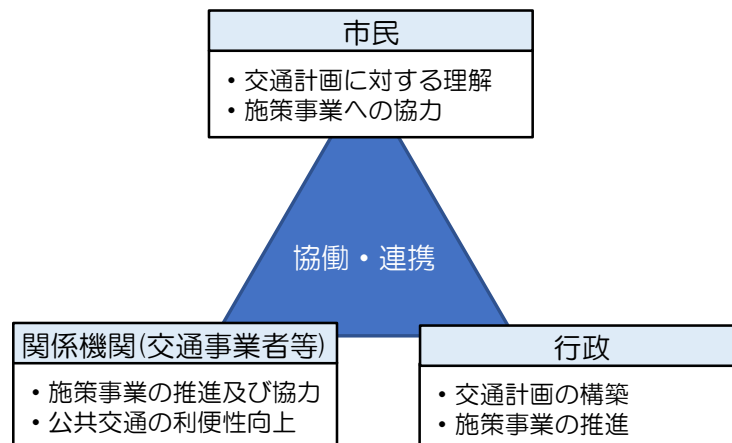
■ PDCAサイクルのイメージ

構成員	
市民委員	
学識経験者	
関係機関	交通事業者、交通管理者 商工・福祉関連団体
行政機関	国、神奈川県、藤沢市

■ 藤沢市交通政策推進会議の構成員

2. 推進体制

藤沢市都市交通計画における施策や事業を推進するにあたり、市民、関係機関（交通事業者等）及び行政の3者が協働・連携によって、将来交通像の実現に向けた、取組を進めます。



■ 推進体制のイメージ

3. 評価指標

将来の交通像の実現に向けて、交通施策の進捗状況を確認し、達成度の検証を行うための評価指標を以下のように設定しました。

基本方針1 健康・幸福につながる外出を促進する		
【アウトプット指標】		
評価指標	現況	目標
シェアサイクルポートの箇所数	127ポート	増加
自転車通行空間の整備延長	3.3 km	ふじさわサイクルプラン「実施計画」の目標値による
歩道の整備延長	306.7km	向上
【アウトカム指標】		
評価指標	現況	目標
週3回以上外出した人の割合 (※括弧内は70歳以上の高齢者を対象とした割合)	85.8% (69.6%)	向上
週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上

基本方針2 日々の移動を支える		
【アウトプット指標】		
評価指標	現況	目標
鉄道駅数	21 駅	24 駅
地域主体の乗合タクシーの導入箇所数	2 箇所	増加
都市計画道路の整備率	77.5%	向上
サイクルアンドバスライド施設数	4 箇所	8 箇所
【アウトカム指標】		
評価指標	現況	目標
最寄り駅まで15分圏の人口割合 (※括弧内は自転車を含む数値)	74.4% (82.3%)	向上
主要な道路における平均旅行速度	約 26.6 km/h	改善
最寄り駅までの所要時間に関する満足度	39.5%	向上

基本方針3 まちの賑わいを支える**【アウトプット指標】**

評価指標	現況	目標
主要幹線道路の整備率	85.2%	向上

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
都市拠点の駅の年間乗降客数	約 196 百万人	向上
都市拠点の平均滞在者数	約 1,145 千人	向上

基本方針4 環境に負荷をかけない**【アウトプット指標】**

評価指標	現況	目標
電気・燃料電池自動車（自家用車）の補助実績台数	200 台	向上
電気・燃料電池バスの導入台数	0 台	向上

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
運輸部門における温室効果ガス排出量	335 千 t-CO ₂	削減

基本方針5 安心して暮らす**【アウトプット指標】**

評価指標	現況	目標
ホームドアの設置駅数	2 駅	17 駅
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の耐震補強整備率	80.8%	100%

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
1 万人あたりの交通事故発生件数	24.7 件	削減
災害対策に関する実現度 (災害に対して市民が不安なく暮らせていると感じているか)	57.2%	向上