

村岡・深沢地区総合交通戦略（素案）

< 目 次 >

1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけ	1
1.1 総合交通戦略とは	1
1.2 村岡・深沢地区における総合交通戦略の目的	1
1.3 総合交通戦略検討の流れ	1
1.4 総合交通戦略の目標年次	2
1.5 対象時期	2
1.6 検討組織	2
1.7 戦略策定までの流れ	3
1.8 総合交通戦略策定後の実施方策	3
1.9 村岡・深沢地区におけるまちづくりの検討の経緯	4
1.10 村岡・深沢地区の概要	5
1.11 過年度までの調査における検討内容	6
2. 想定される課題と解決の方向性	7
3. 戦略目標の設定	8
3.1 地区の将来像を踏まえた交通面での整備方針設定の考え方	8
3.2 交通の戦略目標案	9
4. 戦略別プラン	10
4.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成	10
4.2 戦略2：極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現	12
4.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成	15
4.4 戦略目標と実施施策の関係	17
5. 施策実施展開の考え方	18
5.1 新駅整備前後による段階的取組	18
5.2 目標設定と効果把握による着実な推進	18
5.3 ハード・ソフト施策の展開	18
5.4 新駅整備時期と深沢地区のまち開き	18
6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュール	19
6.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成	19
6.2 戦略2：極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現	20
6.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成	21
6.4 個別の施策内容	22
7. 戦略実施の効果と目標値	40
8. 戦略策定後の取組	41
8.1 PDCA サイクルによる着実な推進	41
8.2 推進体制	41

1. 村岡・深沢地区総合交通戦略の位置づけ

1.1 総合交通戦略とは

総合交通戦略は、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なく、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、望ましい都市像の実現を図る観点から地方公共団体が中心となり、関係機関・団体等が相互に協力し、都市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を推進するもので、もって魅力と活力があふれる都市の整備を行うものです。

1.2 村岡・深沢地区における総合交通戦略の目的

村岡・深沢地区（村岡地区：藤沢市、深沢地区：鎌倉市）のまちづくりについては、平成 19 年度に策定した「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」を基本に、この構想（案）の実現に向け、神奈川県、藤沢市、鎌倉市が連携し、各種調査を実施するとともに、両市のまちづくりについては藤沢市と鎌倉市が個別のまちづくり計画等を策定するなど、まちづくりに向けた熟度が高まっています。

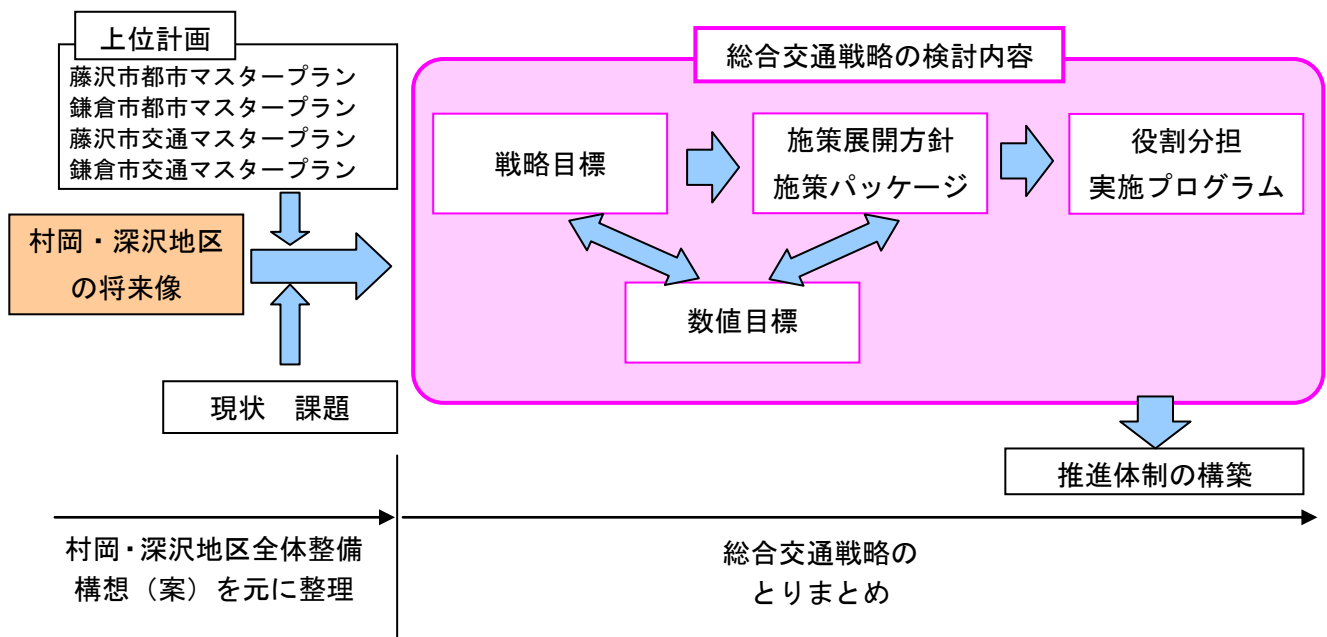
これらの状況を踏まえ、「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」に示す「新駅設置を中心とした自動車利用に極力依存しないまちづくり」の実現に向け、地方公共団体と交通事業者等が連携し、役割分担による推進体制を構築した上で、短期・中期的な戦略目標を定め、関係者間の実施プログラムによる着実な推進を図り、持続的な施策の展開を図るため、村岡・深沢地区に特化した総合交通戦略を策定するものです。

※本戦略において、極力依存しない自動車とは、自家用車や通勤等に使える自動車を指し、バス・タクシーや輸送のためのトラックは含まれておりません。

1.3 総合交通戦略検討の流れ

総合交通戦略の策定にあたっては、村岡・深沢地区全体整備構想（案）で検討されている村岡・深沢地区の将来像をもとに、藤沢市都市マスタープラン、鎌倉市都市マスタープラン、藤沢市交通マスタープランおよび鎌倉市交通マスタープランなど上位計画による交通整備の方向性や、地区等の現状、課題から交通の戦略目標を設定します。

その後、数値目標や施策パッケージまでつながるシナリオを構築し、役割分担や実施プログラムを検討し、総合交通戦略としてとりまとめます。

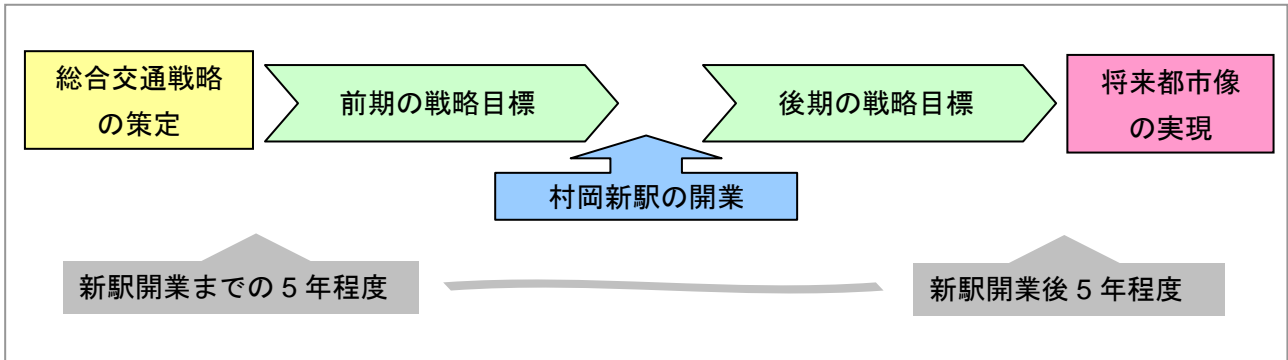


1.4 総合交通戦略の目標年次

村岡・深沢地区交通戦略における短・中期的な戦略については、新駅開業を想定している年度の前後5年間を目標年次とします。

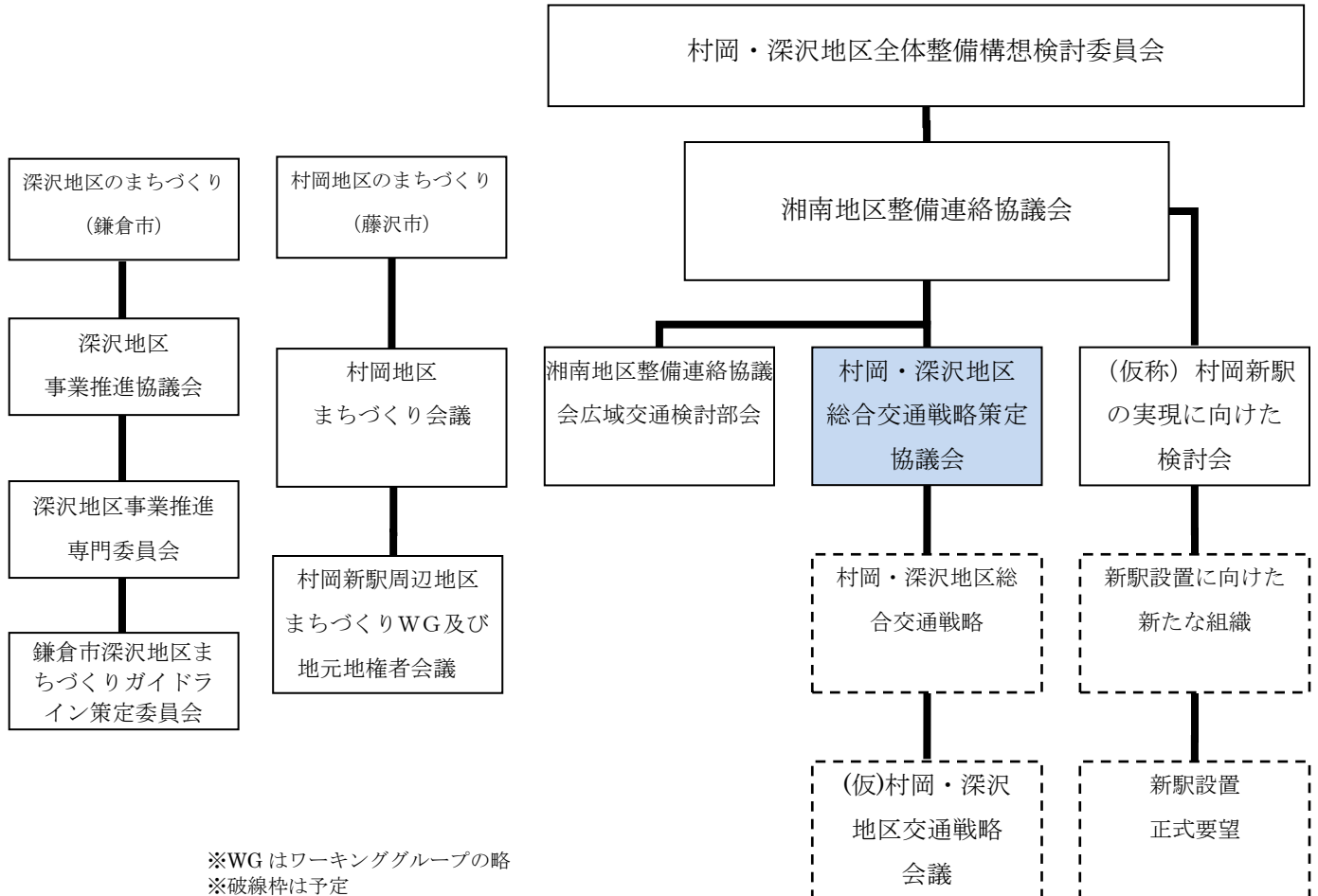
1.5 対象時期

目標年次となる新駅開業の前後5年間（10年間程度）に実施する取り組みについて、前期5年と後期5年に分けて整理します。



1.6 検討組織

村岡・深沢地区の整備に関する検討組織を以下に示す。

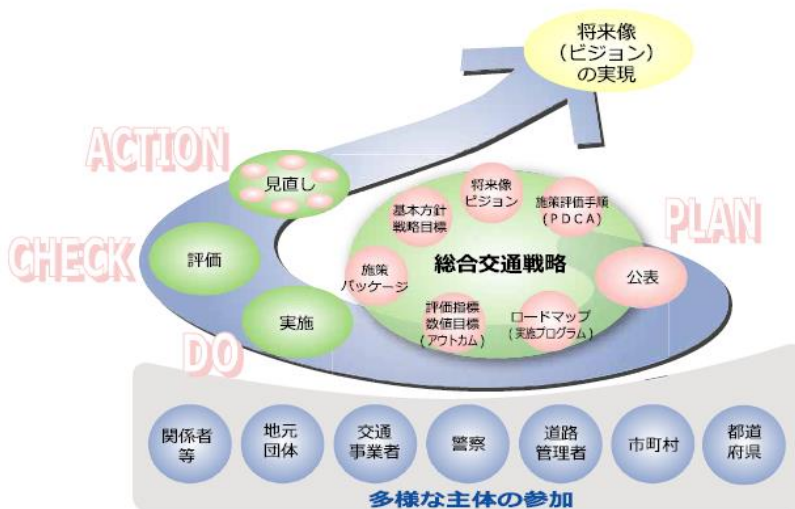


1.7 戦略策定までの流れ

	議 題	備 考
第 1 回協議会 (H27.7.15)	<ul style="list-style-type: none"> ・村岡・深沢地区まちづくりの計画内容、交通状況の課題 ・地区の将来像・戦略目標の設定 	
		バス事業者等協議
第 2 回協議会 (H27.10.13)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通戦略策定の経緯と目的 ・村岡・深沢地区まちづくりの計画内容、交通状況の課題 ・地区の将来像・戦略目標の設定 ・施策メニューとパッケージ（案） ・バス事業者等との協議状況の報告 	第 1 回資料の再整理
第 3 回協議会 (H28.1.18)	<ul style="list-style-type: none"> ・数値目標と目標達成に必要となる施策 ・事業・役割分担を踏まえた実施プログラム、スケジュール ・戦略の運営方法、推進体制 ・パブリックコメント（案） 	
		パブリックコメント
第 4 回協議会 (H28.3 中旬)	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント結果 ・村岡・深沢地区総合交通戦略（案） 	

1.8 総合交通戦略策定後の実施方策

総合交通戦略では、社会経済情勢の変化や集約型都市構造への再編に向けたまちづくりの取り組みとして、関係機関の共通認識のもとで将来都市像を明らかにし、必要な交通施策、まちづくり施策等を定め、実施プログラムを作成し、それぞれが役割を担って、お互いの連携のもと着実にそれら施策を実施するものであり、実施にあたっては、常に進捗や効果について管理・評価しながら、必要に応じて戦略を見直し、目的の達成に向けて継続的に施策を展開してゆくことが重要です。

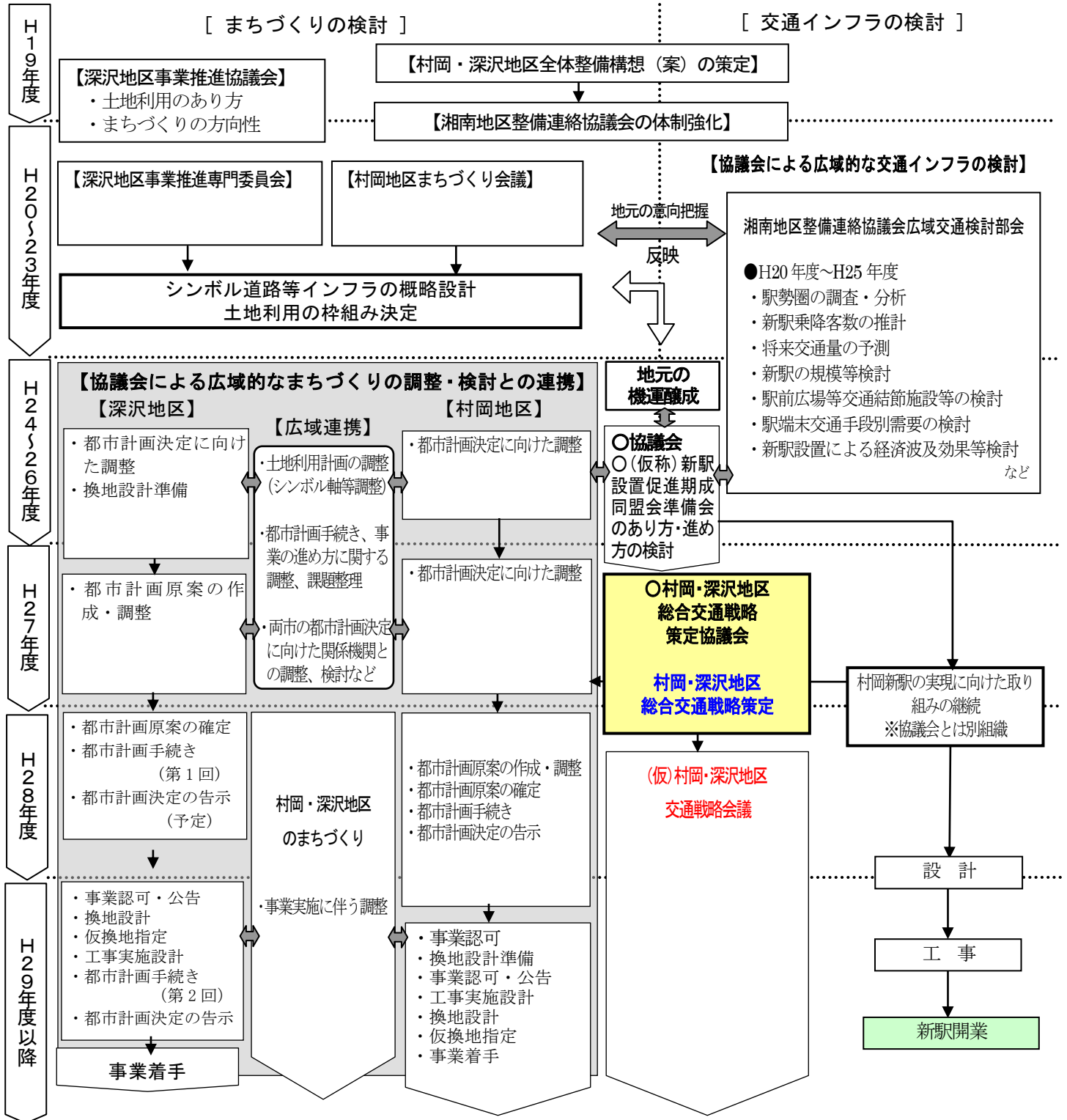


出典：総合交通戦略策定の手引き
(平成 26 年 8 月国土交通省都市局)

1.9 村岡・深沢地区におけるまちづくりの検討の経緯

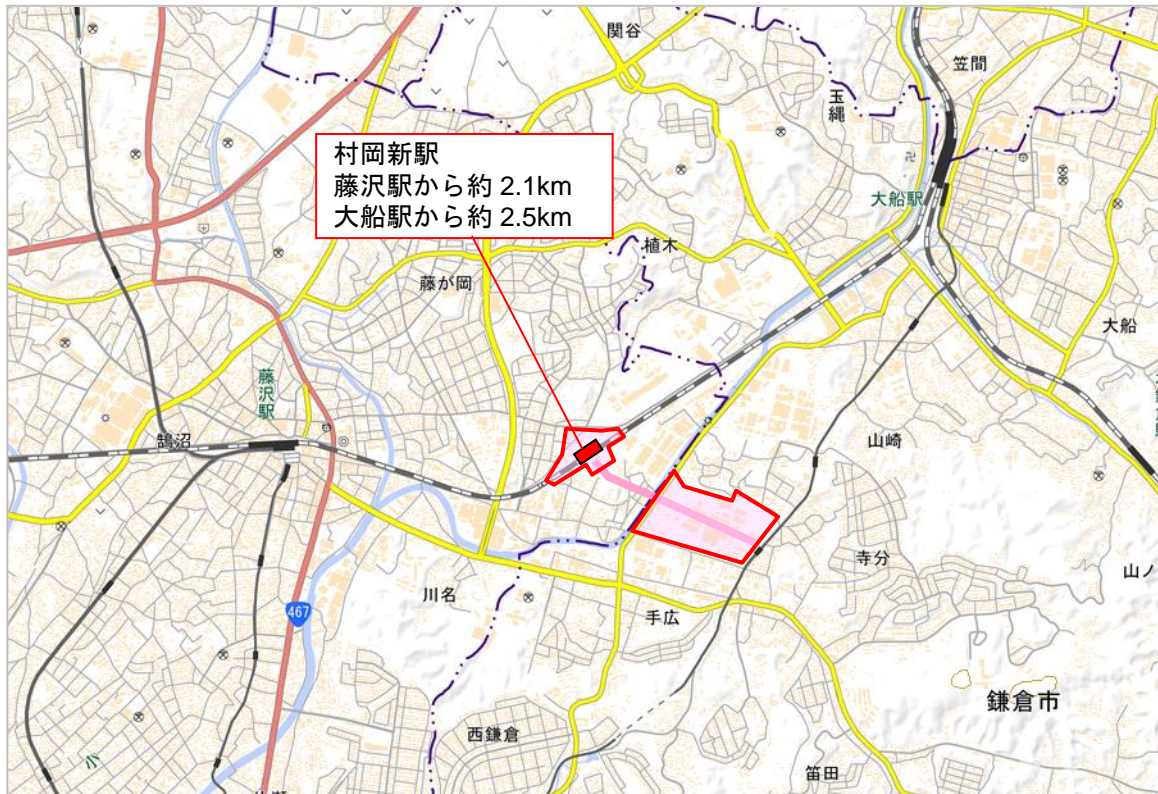
村岡・深沢地区のまちづくり及び交通インフラの整備に向けた検討の経緯と、総合交通戦略の関係は以下のとおりです。

【村岡・深沢地区における検討の経緯と総合交通戦略の位置づけ（案）】



1.10 村岡・深沢地区の概要

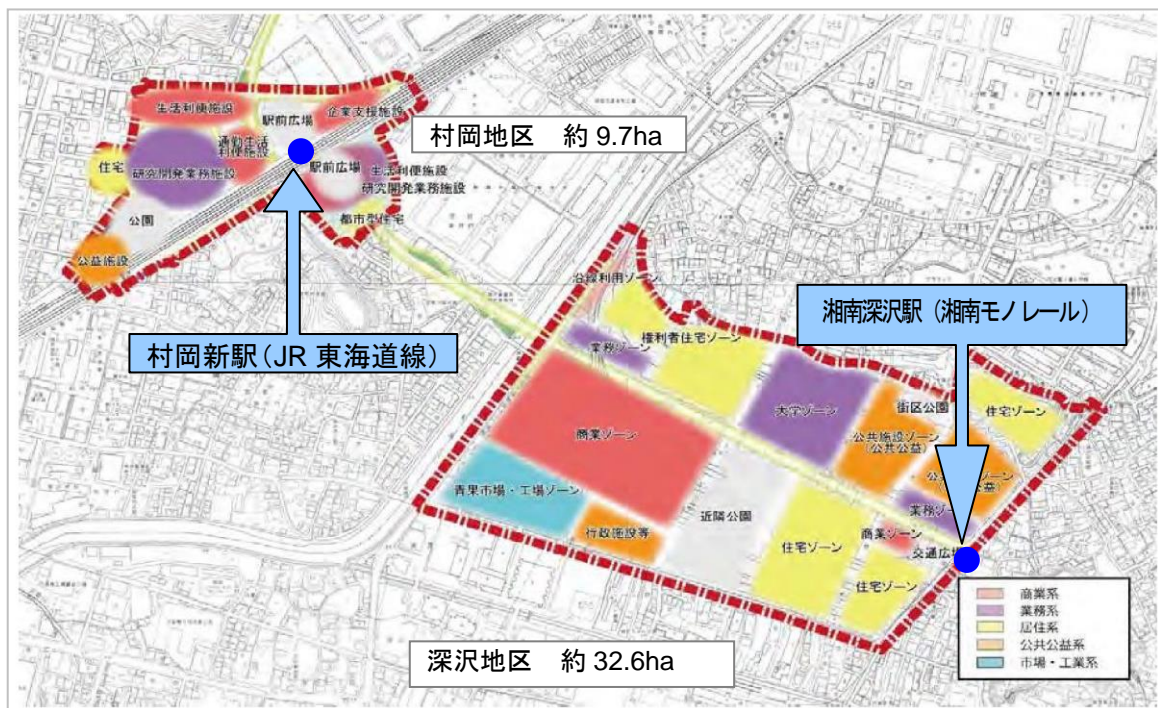
<村岡・深沢地区の位置>



地図：国土地理院地形図

<村岡・深沢地区の計画範囲>

村岡・深沢地区総合交通戦略の計画範囲は下図に示す範囲とします。

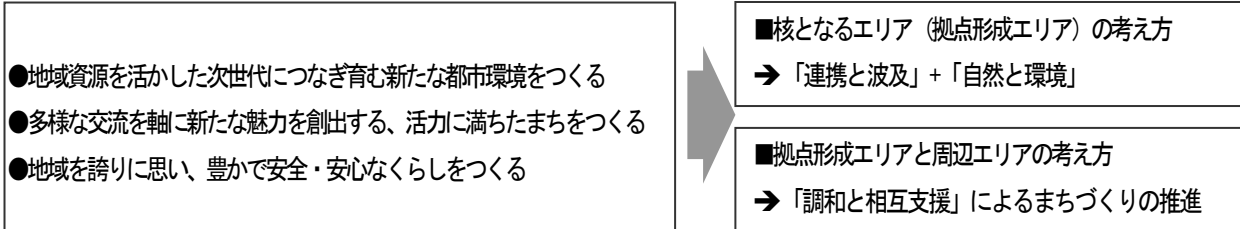


出典：「平成 24 年度 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」平成 25 年 3 月 湘南地区整備連絡協議会

1.11 過年度までの調査における検討内容

過年度までの検討経緯を体系化したものを以下に示します。平成 19 年度の「村岡・深沢地区全体整備構想（案）」では、藤沢駅・大船駅周辺等の交通混雑緩和のために新たな交通拠点の形成が不可欠とし、平成 24 年度の「村岡・深沢地区拠点づくり検討調査」において駅前広場・駅南北自由通路・道路ネットワーク等についての交通関連施設の整備方針、バス路線再編を位置付けています。

●地区の将来像：健康と知性を育み、人々がふれあうまち



村岡・深沢地区全体整備構想（案）

全体整備構想案の具体化に向けた検討のポイント

→「両市域に跨るまちづくり」には「新たな交通拠点の形成」が不可欠

新 駅 の 設 置

鎌倉市	・大船駅周辺等の交通混雑の緩和	藤沢市	・藤沢駅周辺等の交通混雑の緩和
	深沢地区 ・第3の拠点形成に向けた広域的拠点性の向上 ・開発ポテンシャルの向上 ・ブランド力の向上、公益的施設立地 ・地区及び周辺の交通利便性の向上		村岡地区 ・交通拠点形成に向けた交通利便性の向上 ・地区及び周辺の交通利便性、安全性の向上 ・地区ポテンシャルの向上

深沢地区まちづくりガイドライン（案）

<まちづくりの目標>

1. 人々が集まり活気のあるまちを実現します
2. 安全・安心なまちを実現します
3. 地域資源を活かした緑・水の豊かなまちを実現します
4. 環境と共生するまちを実現します
5. 公民連携により育てるまちを実現します

<まちづくりガイドラインの基本方針>

- ◆活力をつなぐ「にぎわいエリア」と「シンボル道路」
- ◆コミュニティをつなぐ「まちかど」と「ふれあいのみち」
- ◆緑をつなぐ「憩いエリア」と「みどりのこみち」
- ◆公共交通を中心とした移動しやすいまち

村岡地区まちづくり計画

<まちづくりの方向性>

- ◆村岡地区の新たな玄関口にふさわしいまちづくり
- ◆地域資源を活かしたまちづくり
- ◆健康でいきいきと住み続けられるまちづくり
- ◆自動車利用に依存しないまちづくり

<実現化方策の方向性>

- ◆シンボル軸の整備
- ◆鉄道利用型ライフスタイルの実現
- ◆バスネットワークの強化
- ◆南北間連絡通路の連絡性強化

地区の整備方針

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・適切な都市機能、基盤整備の分担 ・新駅とまちづくりの相乗効果の発揮 ・賑わいの波及 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点としてのポテンシャルの拡大 ・周辺住民・企業の利便性の向上 ・社会的ニーズへの対応 |
|--|--|

交通関連施設の整備方針

- ・新駅 ・駅前広場 ・駅南北自由通路 ・駐車場・駐輪場 ・道路ネットワーク（シンボル道路等）

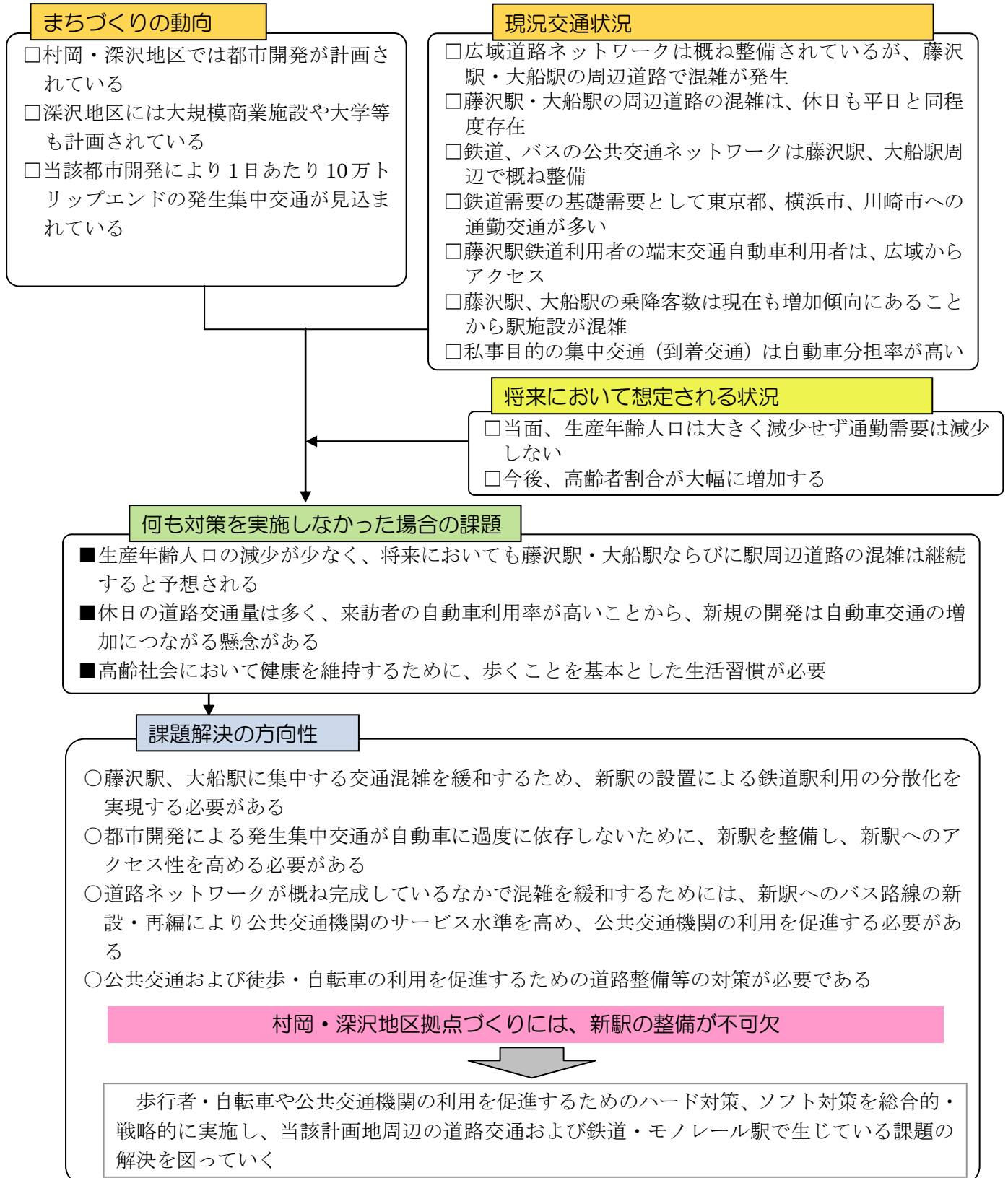
新駅整備と併せたバス交通再編に向けた実現化方策の検討

- ・大船駅、藤沢駅周辺のバス集中の改善 ・新駅の利便性確保（利用者数の確保）

H24 村岡・深沢地区拠点づくり検討調査

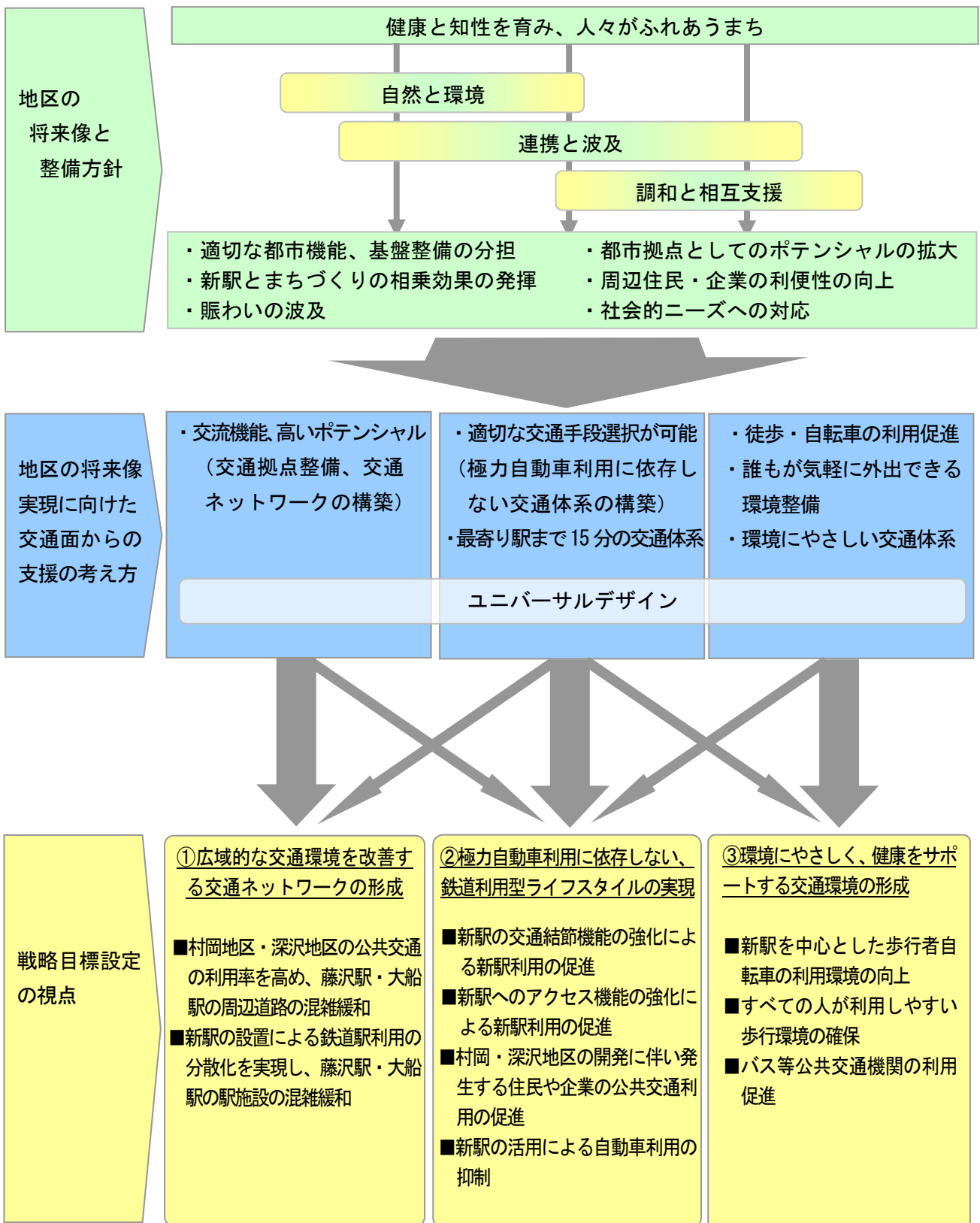
2. 想定される課題と解決の方向性

村岡・深沢地区周辺の現況交通状況および将来において想定される状況から、将来においても藤沢駅・大船駅ならびに駅周辺地区の交通混雑は緩和されないと考えられ、鉄道利用者の分散化を図り、引き続き公共交通機関の利用を促進する必要があると考えられます。また高齢化が進むなかで、安全で健康的な生活を実現するためにも、歩行者・自転車の通行環境の向上ならびに公共交通機関の利用促進が必要です。



3. 戦略目標の設定

3.1 地区の将来像を踏まえた交通面での整備方針設定の考え方



※新駅の整備は前提となるが、新駅整備と連動する施策が多いことから、施策パッケージのメニューとしても新駅の整備を記載する。

4. 戦略別プラン

前述の3つの戦略目標（案）について、それぞれがパッケージとして機能するように、施策内容と関係主体を定めます。

4.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成

4.1.1 戦略1の将来像

村岡・深沢地区の公共交通利用率を高めることで、藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑緩和を図るとともに、新駅の設置による駅利用の分散化を実現し、藤沢駅・大船駅の駅施設の混雑緩和を図ります。

4.1.2 将来像実現に向けた現状分析

- 広域道路ネットワークは概ね整備されているが、藤沢駅・大船駅の周辺道路で混雑が発生
- 藤沢駅、大船駅の乗降客数は現在も増加傾向にある
- 藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑は、休日も平日と同程度存在
- 生産年齢人口は減少傾向であるが、平成52年でも交通需要が大きく減るとは考えにくい



- 生産年齢人口の減少が少なく、将来においても藤沢駅・大船駅の駅施設と周辺道路の混雑は継続すると予想されます
- 平成24年度調査の結果からは、新駅整備により、藤沢駅、大船駅とも、現況よりも乗降客数が約6%減少すると予測しており、新駅の設置による駅利用の分散化を実現することで、藤沢駅・大船駅の駅施設の混雑緩和が期待されます

4.1.3 施策内容の設定

<重点課題①>

◆藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑緩和

- ・路線バスの運行系統が集中し、ピーク時に集中する一般車に加え多くのバス車両により道路の混雑を増大させていることから、周辺道路の円滑な交通を確保する。
- ・新駅へのバス路線を新設するとともに、公共交通ネットワークの充実と効率的な運行を実現するためのバス路線の再編を検討する。

<重点課題②>

◆藤沢駅・大船駅の駅施設の混雑緩和

- ・藤沢駅、大船駅とも複数の鉄道路線が乗り入れ、多くの路線バスが発着しており、乗換え客をはじめ多くの利用者が集中し混雑していることから、スムーズで安全に駅施設を利用できるよう改善する。
- ・藤沢駅・大船駅を利用する市民や企業に新駅や公共交通を促進する取組を展開する。



<施策内容>

- ・新駅の整備
- ・新駅の駅前広場の整備
- ・新駅へのバス路線の新設
- ・バス路線の再編
- ・シンボル道路の整備
- ・周辺交差点の改良
- ・新駅発着の企業バスの運行
- ・企業向けモビリティマネジメントの導入（新駅周辺立地企業の新駅利用促進 等）
- ・市民向けモビリティマネジメントの導入（ノーカーインセンティブ 等）
- ・来訪者向けモビリティマネジメントの導入（周遊型パッケージ乗車券 等）

4.1.4 施策パッケージの検討

広域的な交通環境の改善については、現在の藤沢駅、大船駅の周辺道路と駅施設の混雑緩和を目的として、以下の施策を総合的・戦略的に実施します。

施策内容	関係主体
新駅の整備	鉄道事業者、地方自治体
新駅の駅前広場の整備	地方自治体、鉄道事業者
新駅へのバス路線の新設	バス事業者、地方自治体
バス路線の再編	バス事業者、地方自治体
シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	地方自治体
シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	地方自治体
周辺交差点の改良	地方自治体
新駅発着の企業バスの運行	周辺立地企業、地方自治体
企業向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体、周辺立地企業
市民向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体
来訪者向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者

※今後、協議会等により施行者を決める

4.2 戦略2：極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現

4.2.1 戦略2の将来像

新駅整備およびバス路線の再編、住民や企業へのモビリティマネジメントなどによる、新駅を活用した公共交通利用の促進、徒歩・自転車利用の促進を図るとともに、深沢地区の開発による新たな自動車需要を抑制することで、公共交通を中心としたまちを形成します。

また、新駅を中心とした新たな公共交通体系を形成することで、極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型のライフスタイルを実現します。

4.2.2 将来像実現に向けた現状分析

- 村岡・深沢地区の公共交通のサービス圏域は概ね整備済み
- 鉄道需要の基礎需要として東京都、横浜市、川崎市への通勤交通が多い
- 私事目的の集中交通（到着交通）は、自動車分担率が高い
- 村岡・深沢地区では都市開発が計画されている
- 新駅周辺の道路は、現状で混雑している
- 藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑は、休日も平日と同程度存在

↓

- 新駅整備に伴い、バス路線の再編を行うとともに、バス交通の駅アクセス性を向上させるために円滑な運行が確保できるよう道路環境を改善し、新駅利用の利便性を高める。
- 高齢者にとっても、負担が少ない駅施設とし、村岡・深沢地区の開発と新駅を一体的に利用できるような歩行者等のネットワークを形成する。
- 新駅および湘南深沢駅の利便性を高めるために必要な施策を実施するとともに、開発地区のモビリティマネジメントを実施し、公共交通や徒歩・自転車を中心としたまちづくりを実現する。

4.2.3 施策内容の設定

<重点課題①>

◆地区の中心となる交通拠点機能の形成

- ・新駅の整備に伴い、駅前広場や南北自由通路を整備し、村岡地区と深沢地区を自由に行き来できるようにすることで、両地区がひとつの地区として一体的に機能するようになり、まちのポテンシャルを向上させる。
- ・駅前広場整備により、新駅発着の路線バスの運行が可能となり、これにより駅の利用圏域を広げ、駅利用者数を確保する。

<重点課題②>

◆誰にも利用しやすい交通環境の形成

- ・地区の中心、玄関口となる交通拠点として、ユニバーサルデザインの新駅とする。
- ・地区のもうひとつの玄関口となる湘南深沢駅はバリアフリーに対応していないことから、地区整備に合わせてバリアフリー化を行うとともに駅前広場を整備し、公共交通の利用環境、高齢者等の利用環境の整備を図る。
- ・バス車両は低床車両を全面的に導入する。

<重点課題③>

◆歩行者・自転車利用環境の整備

- ・自転車道ネットワーク、歩行者ネットワークを整備し、徒歩や自転車の充実した通行環境を形成することで、健康で豊かさを十二分に感じられるまちを形成する。

<重点課題④>

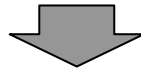
◆駐輪場の整備

- ・駐輪場を整備することで、駅利用環境を向上させ、新駅利用者数を確保する。
- ・自転車の走行に配慮した道路整備とともに駐輪場を整備することで、地区への自転車利用環境が向上し、自動車に頼らない健康的なまちづくりを実現する。

<重点課題⑤>

◆道路ネットワーク（シンボル道路等）の整備

- ・新しいまちの象徴としてシンボル道路を整備する。
- ・村岡・深沢地区への円滑な交通を確保する道路環境を整備する。
- ・徒歩・自転車中心の通行空間として、通過交通が入りにくい区画街路を整備する。



<施策内容>

- ・新駅の整備
- ・新駅の駅前広場の整備
- ・新駅南北自由通路の整備
- ・新駅へのバス路線の新設
- ・バス路線の再編
- ・湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備
- ・駐輪場の整備
- ・新駅と深沢地区を結ぶシャトルバスの運行
- ・新駅発着の企業バスの運行
- ・企業向けモビリティマネジメントの導入（新駅周辺立地企業の新駅利用促進 等）
- ・市民向けモビリティマネジメントの導入（ノーカーインセンティブ 等）
- ・来訪者向けモビリティマネジメントの導入（周遊型パッケージ乗車券 等。なお、自動車で当地区に来訪した人がモビリティマネジメント施策に参加し公共交通に乗り換えることも想定し、深沢地区施設駐車場の日祝日の多目的利用も考える）
- ・公共交通利用ポイントの導入
- ・レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入
- ・シンボル道路の整備
- ・区画道路の整備
- ・周辺交差点の改良

4.2.4 施策パッケージの検討

新駅にアクセスするバスや歩行者・自転車の利便性を高めるとともに、新駅と湘南深沢駅との連携を高め、公共交通を中心とした新たな交通拠点の形成を図ります。

施策内容	関係主体
新駅の整備	鉄道事業者、地方自治体
新駅の駅前広場の整備	地方自治体、鉄道事業者
新駅南北自由通路の整備	地方自治体、鉄道事業者
新駅へのバス路線の新設	バス事業者、地方自治体
バス路線の再編	バス事業者、地方自治体
湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	モノレール事業者、地方自治体
駐輪場の整備	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者
新駅と深沢地区を結ぶシャトルバスの運行	進出企業、バス事業者、地方自治体
新駅発着の企業バスの運行	周辺立地企業、地方自治体
企業向けモビリティマネジメントの導入	周辺立地企業、地方自治体
市民向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体
来訪者向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者
公共交通利用ポイントの導入	民間事業者、地方自治体
レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	地方自治体、民間事業者
シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	地方自治体
シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	地方自治体
区画道路の整備	地方自治体
周辺交差点の改良	地方自治体

※今後、協議会等により施行者を定める

4.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成

4.3.1 戦略3の将来像

新駅を中心とした鉄道・バスのネットワーク、および歩行者や自転車にとって利用しやすい道路整備を行うことで、すべての人が利用しやすい歩行環境を実現し、市民や来訪者が安全で快適に歩行できることで、健康増進をサポートします。

4.3.2 将来像実現に向けた現状分析

- 今後、高齢者の増加が予想されることから、誰もが健康で快適に暮らせるまちづくりを促進する
 - 村岡・深沢地区における都市開発では、多くの人々が来訪する
 - 新駅を中心とした新たなバス、歩行者・自転車ネットワークの構築により新たに多くの人々が来訪する
- ↓
- 誰もが利用しやすい歩行環境を実現することで、市民や来訪者の健康をサポートする

4.3.3 施策内容の設定

<重点課題>

◆誰もが健康に暮らせる交通環境の形成

- ・安全に歩ける歩行空間を整備する。
- ・高齢者等に配慮したバリアフリー化を促進する。
- ・徒歩・自転車中心の通行空間として、通過交通が入りにくい区画街路を整備する。



<施策内容>

- ・新駅の整備
- ・新駅の駅前広場の整備
- ・新駅南北自由通路の整備
- ・新駅へのバス路線の新設
- ・バス路線の再編
- ・湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備
- ・シンボル道路の整備
- ・区画道路の整備
- ・駐輪場の整備
- ・公共交通利用ポイントの導入
- ・レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入
- ・新駅と深沢地区を結ぶシャトルバスの運行
- ・企業向けモビリティマネジメントの導入（新駅周辺立地企業の新駅利用促進 等）
- ・市民向けモビリティマネジメントの導入（ノーカーインセンティブ 等）
- ・来訪者向けモビリティマネジメントの導入（周遊型パッケージ乗車券 等）

4.3.4 施策パッケージの検討

施策内容	関係主体
新駅の整備	鉄道事業者、地方自治体
新駅の駅前広場の整備	地方自治体、鉄道事業者
新駅南北自由通路の整備	地方自治体、鉄道事業者
新駅へのバス路線の新設	バス事業者、地方自治体
バス路線の再編	バス事業者、地方自治体
湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	モノレール事業者、地方自治体
シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	地方自治体
シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	地方自治体
区画道路の整備	地方自治体
駐輪場の整備	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者
公共交通利用ポイントの導入	民間事業者、地方自治体
レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	地方自治体、民間事業者
新駅と深沢地区を結ぶシャトルバスの運行	進出企業、バス事業者、地方自治体
企業向けモビリティマネジメントの導入	周辺立地企業、地方自治体
市民向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体
来訪者向けモビリティマネジメントの導入	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者

※今後、協議会等により施行者を定める

4.4 戦略目標と実施施策の関係

3つの戦略目標の達成に向けては、各パッケージ施策を着実に進めることが重要です。なかでも、「新駅の整備」「新駅の駅前広場の整備」「新駅へのバス路線の新設」「バス路線の再編」については、すべての戦略目標を達成するうえで核となる施策になります。

パッケージ施策について、ハード施策とソフト施策に分け、以下のとおり整理しました。

	戦略1 広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成	戦略2 極力自動車利用に依存しない鉄道利用型ライフスタイルの実現	戦略3 環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成
ハード 施策		新駅の整備	
		新駅の駅前広場の整備	
		シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	
		シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	
		周辺交差点の改良	
		新駅南北自由通路の整備	
		区画道路の整備	
		湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	
		駐輪場の整備	
		レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	
ソフト 施策		新駅へのバス路線の新設	
		バス路線の再編	
		市民向けモビリティマネジメントの導入	
		企業向けモビリティマネジメントの導入	
		来訪者向けモビリティマネジメントの導入	
		新駅発着の企業バスの運行	
		新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	
		公共交通利用ポイントの導入	

5. 施策実施展開の考え方

5.1 新駅整備前後による段階的取組

- 本戦略は新駅整備とバス路線の新設、再編が核となるため、効果の発現を確実なものとするために、新駅整備の前後で段階的取組を実施します。
- 新駅整備前には、既存の交通体系において、公共交通機関利用促進に向けたソフト施策を中心に実施します
- 新駅整備に前後して、新駅を中心とした新たな交通体系を構築し、公共交通機関の利用促進や歩行環境・自転車走行環境等の改善による戦略目標の達成を図ります。

5.2 目標設定と効果把握による着実な推進

- 本戦略を推進するにあたっては、戦略毎に達成すべき具体的な数値目標を設定し、効果を計測しながら、着実に施策を推進します。
- 数値目標については、中間年次に計測し、効果の発現が遅れている場合は、戦略内容を見直します。

5.3 ハード・ソフト施策の展開

- 目標の達成に向けては、新駅整備等のハード施策に加え、市民や来訪者にもご協力いただけるような公共交通機関利用促進策等のソフト施策を実施します。
- 新駅整備前については、ソフト施策を中心として展開します。
- 新駅整備直後から効果が発現できるように、バス網の再編、自転車・歩行者利用環境の改善等、新駅整備の前から協議や対策実施を行います。

5.4 新駅整備時期と深沢地区のまち開き

- 深沢地区のまち開きは、特定の街区が整備されるまちの立上げから段階的に進むことが想定されますが、本格的なまち開きの時期は、行政施設・民間施設がある程度整備される、概ね新駅整備後の5年後を想定します。なお、まちの立上げは、新駅整備時期と同時期くらいになると想定されます。

6. 戦略別施策パッケージと事業実施スケジュール

6.1 戦略1：広域的な交通環境を改善する交通ネットワークの形成

(1) 将来像と目標

計画地区の範囲を含む、藤沢駅、大船駅間の公共交通利用を高めることで藤沢駅・大船駅の周辺道路の混雑緩和を図るとともに、鉄道利用における駅選択の分散化を実現し、藤沢駅・大船駅の駅施設の混雑緩和を図ります。

(2) 施策パッケージ

新駅の整備前までに、駅前広場整備やシンボル道路の整備を行うとともに、新たなバス路線の整備やバス路線の再編について、バス事業者と調整します。

市内全域での公共交通機関促進に向けては、新駅整備前の段階から広報や教育プログラム等を通じモビリティマネジメントに取り組みます。

	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・既存駅からの分散 ・開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体		
	新駅の駅前広場の整備	・既存駅からの分散 ・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者		
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・新駅へのアクセス性向上	地方自治体		
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体		
	周辺交差点の改良	・バス路線の新設及び再編に伴うバス等公共交通の円滑な移動	地方自治体		
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・既存駅からの分散 ・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	バス路線の再編	・既存駅からの分散 ・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	新駅発着の企業バスの運行	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体		
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体		
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・市民の公共交通利用促進	地方自治体		
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者		

凡例：

検討・協議

整備

施策実施・展開

深沢地区まち開き
(新駅整備5年後)

6.2 戦略2：極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型ライフスタイルの実現

(1) 将来像と目標

新駅整備およびバス路線の再編、住民や企業へのモビリティマネジメントなどによる、新駅を活用した公共交通利用の促進、徒歩・自転車利用の促進を図るとともに、深沢地区の開発による新たな自動車需要を抑制することで、公共交通を中心としたまちを形成します。

また、新駅を中心とした新たな公共交通体系を形成することで、極力自動車利用に依存しない、鉄道利用型のライフスタイルを実現します。

(2) 施策パッケージ

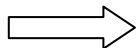
新駅の整備前までに、駅前広場整備やシンボル道路の整備を行うとともに、新駅へのバス路線の新設やバス路線の再編の検討について、バス事業者と調整します。

湘南深沢駅のバリアフリー化・駅前広場整備については深沢地区のまちづくりに併せて整備し、周辺交差点の改良については、深沢地区のまちづくりに併せて整備方法等を検討します。

	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体	⇒	⇒
	新駅の駅前広場の整備	・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者	⇒	⇒
	新駅南北自由通路の整備	・開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者	⇒	⇒
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・新駅へのアクセス性向上	地方自治体	⇒	⇒
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体	⇒	⇒
	区画道路の整備	・村岡地区、深沢地区の交通機能及びアクセス性の向上	地方自治体	⇒	⇒
	駐輪場の整備	・新駅の利便性向上 ・開発地区の自転車利用促進	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者	⇒	⇒
	周辺交差点の改良	・バス路線の新設及び再編に伴うバス等公共交通の円滑な移動	地方自治体	⇒	⇒
	湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	・深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体、モノレール事業者	⇒	⇒
	レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	・新駅周辺の利便性向上	地方自治体、民間事業者	⇒	⇒
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	バス路線の再編	・既存地域の利便性向上	バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	・来訪者の公共交通利用促進・利便性向上	進出企業、バス事業者、地方自治体	⇒	⇒
	新駅発着の企業バスの運行	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体	⇒	⇒
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体	⇒	⇒
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・市民の公共交通利用促進	地方自治体	⇒	⇒
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者	⇒	⇒
	公共交通利用ポイントの導入	・自動車利用の抑制	民間事業者、地方自治体	⇒	⇒

凡例：

検討・協議



整備



施策実施・展開



深沢地区まち開き
(新駅整備5年後)

6.3 戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成

(1) 将来像と目標

新駅を中心とした鉄道・バスのネットワーク、および歩行者や自転車にとって利用しやすい道路整備を行うことで、すべての人が利用しやすい歩行環境を実現し、市民や来訪者が安全で快適に歩行できることで、健康増進をサポートします。

(2) 施策パッケージ

公共交通機関と、徒歩・自転車を賢く組み合わせることで、自動車利用を抑制させます。自動車を極力利用しないことで、環境にやさしく、また、徒歩や自転車を多く利用することで、健康増進につなげます。そのため、シンボル道路や駐輪場の整備といったハード施策に加え、企業や市民のモビリティマネジメント、店舗等と連携した公共交通利用ポイント制等の導入により、公共交通機関の利用促進を図ります。

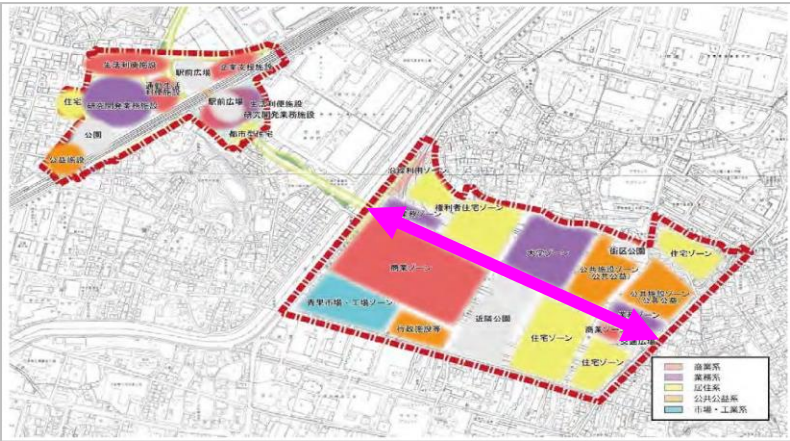
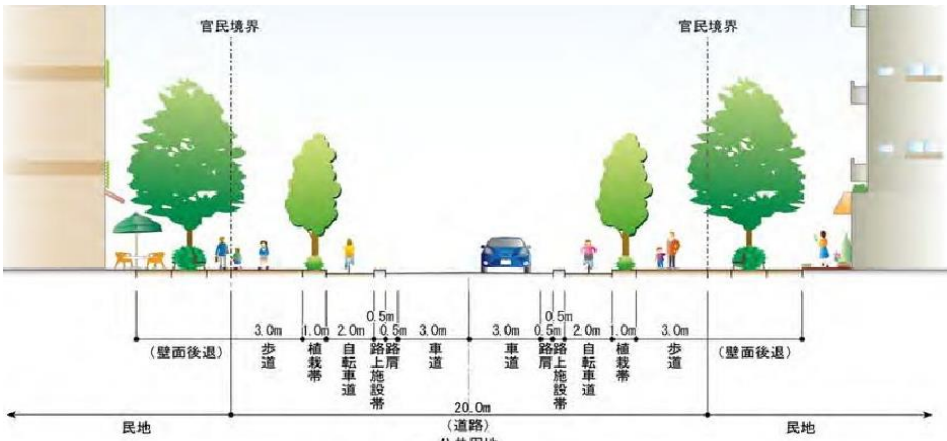
	実施施策	主な施策効果	関係主体	スケジュール	
				新駅整備前	新駅整備後
ハード 施策	新駅の整備	・ 開発需要の公共交通利用促進	鉄道事業者、地方自治体		
	新駅の駅前広場の整備	・ 開発需要の公共交通利用促進	地方自治体、鉄道事業者		
	新駅南北自由通路の整備	・ 新駅へのアクセス性向上	地方自治体、鉄道事業者		
	シンボル道路（新駅～腰越大船線）の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体		
	シンボル道路（腰越大船線～湘南深沢駅）の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体		
	区画道路の整備	・ 村岡地区、深沢地区の交通機能及びアクセス性の向上	地方自治体		
	駐輪場の整備	・ 新駅の利便性向上 ・ 開発地区の自転車利用促進	地方自治体、鉄道事業者、モノレール事業者、民間事業者		
	湘南深沢駅のバリアフリー化と駅前広場の整備	・ 深沢地区へのアクセス性向上	地方自治体、モノレール事業者		
	レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入	・ 新駅周辺の利便性向上	地方自治体、民間事業者		
ソフト 施策	新駅へのバス路線の新設	・ 来訪者の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	バス路線の再編	・ 来訪者の利便性向上	バス事業者、地方自治体		
	新駅と深沢地区を結ぶシャトルバス運行	・ 来訪者の公共交通利用促進・利便性向上	進出企業、バス事業者、地方自治体		
	企業向けモビリティマネジメントの導入	・ 企業の公共交通利用促進	周辺立地企業、地方自治体	協力要請・啓発活動	運用
	市民向けモビリティマネジメントの導入	・ 市民の公共交通利用促進	地方自治体	教育プログラム作成・啓発活動等	運用
	来訪者向けモビリティマネジメントの導入	・ 来訪者の公共交通利用促進	地方自治体、民間事業者、バス事業者、鉄道事業者	施策検討・運用体制の構築等	運用
	公共交通利用ポイントの導入	・ 自動車利用の抑制	民間事業者、地方自治体	事業者への協力要請システム構築等	運用

凡例：
 検討・協議
 整備
 施策実施・展開
深沢地区まち開き
(新駅整備5年後)

6.4 個別の施策内容

新駅の整備（戦略1、2、3共通）	ハード施策
<p>施策の概要</p>	<p>◆JR 東海道線の大船～藤沢駅間への新駅を整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船駅～藤沢駅間に新駅を整備することで、両駅の利用者を分散する ・開発が予定されている村岡地区の直近に新駅を整備し、村岡・深沢地区の利便性を向上させる ・公共交通を中心とした交通拠点として位置づける ・新駅を中心にシンボル道路を活用し、自動車に依存せず、誰もが元気に外出できるまちを支える交通拠点として整備する 
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・村岡地区（深沢地区隣接地）
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅、大船駅の利用者の分散による駅施設の混雑緩和 ・藤沢駅、大船駅周辺の道路利用者の分散による駅周辺道路の混雑緩和 ・自動車利用者の公共交通機関への転換 ・深沢地区へのアクセス向上 ・自動車に過度に依存しない交通体系の確立
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の駅前広場の整備 ・シンボル道路の整備 ・新駅へのバス路線の新設 ・バス路線の再編
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者 ・地方自治体
<p>スケジュール</p>	<p>JR、神奈川県、藤沢市、鎌倉市の協議が整い次第、設計を開始し、設計開始から5年で整備を目標</p>

新駅の駅前広場の整備（戦略1、2、3共通）	ハード施策
<p>施策の概要</p>	<p>◆新駅の駅前広場を整備し新駅の交通拠点機能を高める</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船駅、藤沢駅の利用者を分散させ、両駅や両駅周辺道路の混雑を緩和させる ・まちの玄関口としての交通結節機能を確保する ・路線バスの発着所に加え、周辺企業の企業バス発着所等も整備し、公共交通の乗り継ぎ拠点としての機能を確保する ・駐輪場を整備し、駅利用者の利便性を向上させるとともに、駅前での放置自転車を抑制する 
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・村岡地区（深沢地区隣接地）
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅アクセス性向上による新駅利用の拡大 ・藤沢駅、大船駅の利用者の分散による駅施設の混雑緩和 ・藤沢駅、大船駅周辺の道路利用者の分散による駅周辺道路の混雑緩和 ・公共交通機関分担率の増加 ・駅アクセス15分圏の拡大
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の整備 ・シンボル道路の整備 ・新駅へのバス路線の新設 ・バス路線の再編 ・駐輪場整備
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体 ・鉄道事業者
<p>スケジュール</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備に併せて実施

シンボル道路の整備（腰越大船線～湘南深沢駅） （戦略1、2、3共通）	ハード施策
<p>施策の概要</p>	<p>◆深沢地区の土地区画整理事業により整備</p> <ul style="list-style-type: none"> シンボル道路の整備（新駅～腰越大船線）と併せて、深沢地区における開発需要の利便性を向上、同時に新駅需要の増加に貢献  
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新駅アクセス性向上による新駅利用の拡大 まちのシンボル空間となる役割 歩行者、自転車の安全な利用、市民の健康増進 村岡地区との連携による利用者増加、深沢地区のアクセス性向上
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新駅の整備 新駅の駅前広場の整備 新駅へのバス路線の新設 バス路線の再編 シンボル道路の整備（新駅～腰越大船線）
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地方自治体
<p>スケジュール</p>	<ul style="list-style-type: none"> 深沢地区の土地区画整理事業実施時に整備

施策の概要

◆必要に応じた開発に伴う交通需要の増加に対応した道路の改良

<主な周辺交差点>



- ①古館橋
- ②高谷
- ③小塚地下道前
- ④県道腰越大船線とシンボル道路の交差点
- ⑤深沢小入口

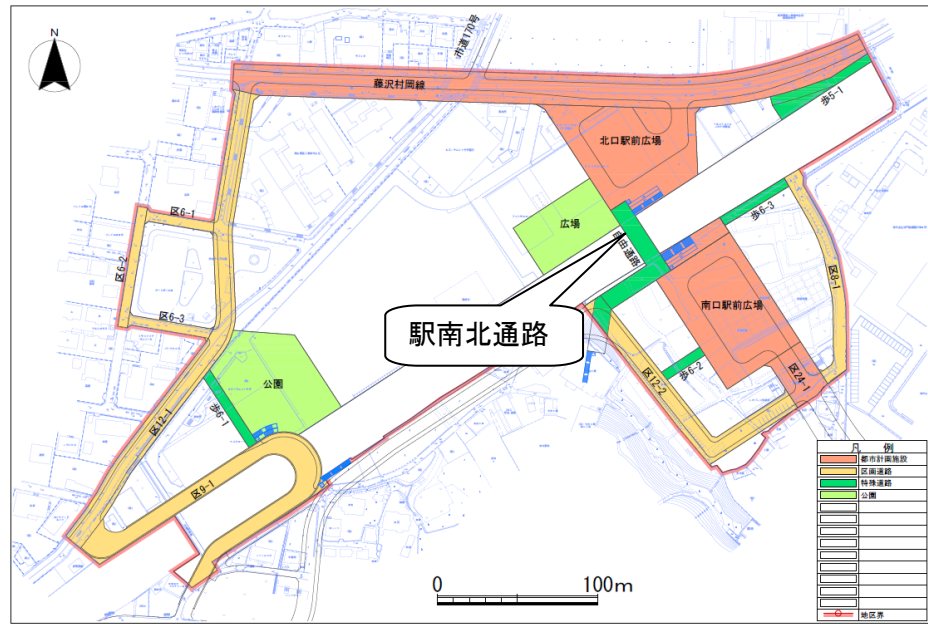
※全てが改良対象とは限らない

想定される導入地域	・ 村岡・深沢地区周辺交差点
想定される施策効果	・ 開発関連交通による混雑増大の抑制 ・ 路線バスの定時運行
必要となる関連施策	
関係主体	・ 地方自治体
スケジュール	・ 村岡地区、深沢地区の土地区画整理事業と合わせて実施 ・ 整備方法等については関係者間で調整

施策の概要

◆新駅の南北を結ぶ自由通路の整備

- ・北口と南口の一体的なまちの機能を確保
- ・駅施設、駅周辺のバリアフリーへの対応
- ・徒歩・自転車が快適に利用できるまちの機能



想定される導入地域

- ・村岡新駅

想定される施策効果

- ・まちの南北の一体的なまちの形成
- ・鉄道をはさんだ南北の回遊性向上
- ・北口、南口発着のバス乗り継ぎ機能の確保
- ・北口方面居住者の深沢地区へのアクセス

必要となる関連施策

- ・新駅の整備
- ・シンボル道路の整備

関係主体

- ・地方自治体
- ・鉄道事業者

スケジュール

- ・新駅開業と併せて整備

施策の概要

◆通過交通を排除し歩行者や自転車が安全に利用できる区画道路を整備

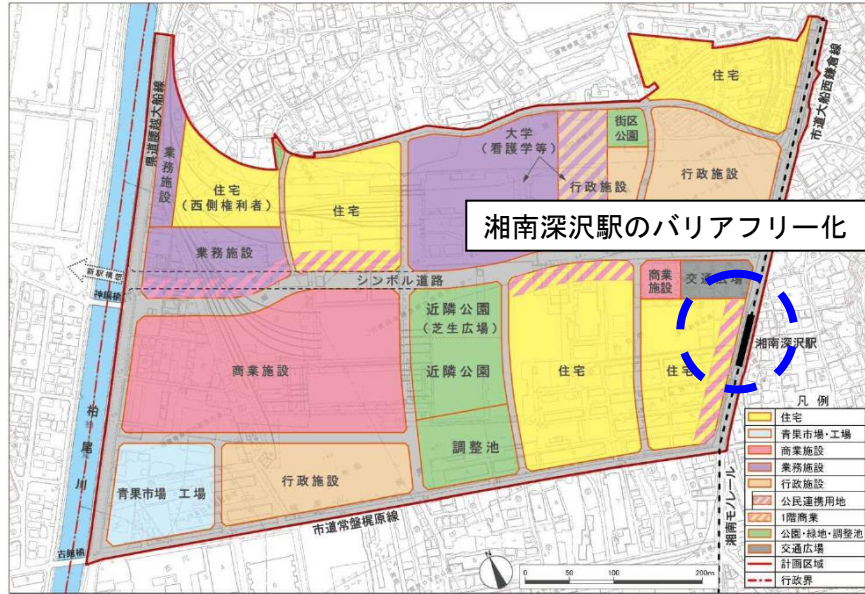


区画道路

想定される導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村岡・深沢地区周辺
想定される施策効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で安心な歩行者・自転車空間の確保 ・ シンボル道路、地区幹線道路以外の道路への自動車流入を抑制
必要となる関連施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ シンボル道路の整備
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方自治体
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深沢地区土地区画整理事業に合わせて整備 ・ 村岡地区土地区画整理事業に合わせて整備

施策の概要

◆湘南深沢駅の上下移動を容易化と交通拠点機能を高める



想定される導入地域

- ・ 湘南深沢駅

想定される施策効果

- ・ モノレールとの乗り継ぎ拠点機能の確保
- ・ モノレールの利用環境の改善
- ・ 深沢地区入居者、来訪者の利便性向上

必要となる関連施策

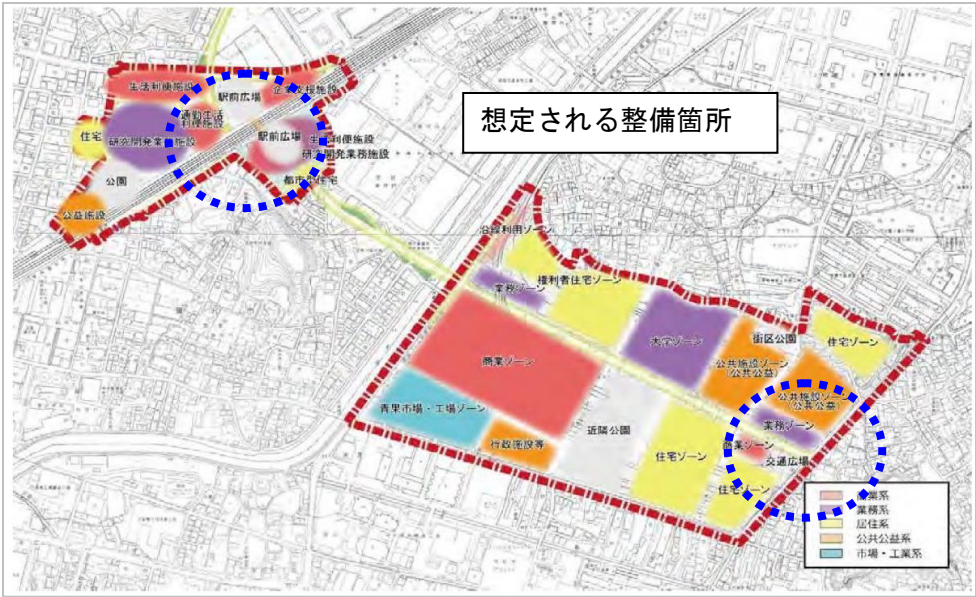
- ・ シンボル道路の整備
- ・ 湘南深沢駅の駅前広場整備

関係主体

- ・ モノレール事業者
- ・ 地方自治体

スケジュール

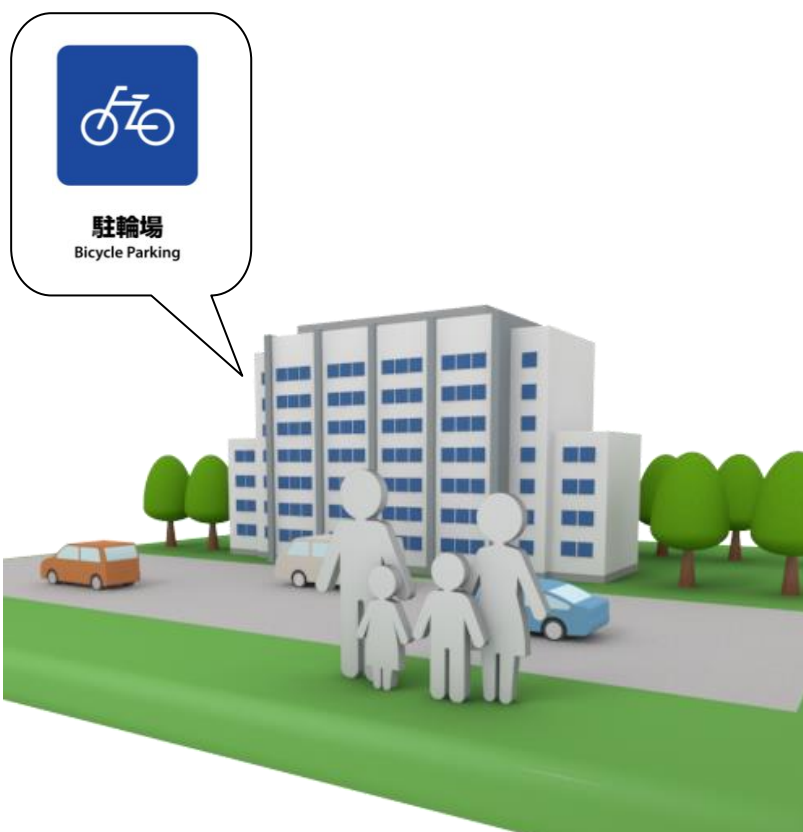
- ・ 深沢地区土地区画整理事業の進捗に併せて整備

駐輪場の整備 [駅前] (戦略2、3共通)	ハード施策
<p>施策の概要</p>	<p>◆自動車に依存しないための自転車利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅利用者が利用する駐輪場の整備 
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村岡新駅 ・ 湘南深沢駅
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車利用の抑制 ・ 放置自転車の発生抑制 ・ 藤沢駅、大船駅の分散
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅の整備 ・ シンボル道路の整備 ・ 新駅の駅前広場の整備 ・ 湘南深沢駅の駅前広場整備
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方自治体 ・ 鉄道事業者 ・ モノレール事業者 ・ 民間事業者
<p>スケジュール</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村岡新駅については、新駅開業までに整備 ・ 湘南深沢駅については、土地区画整理事業により駅前広場整備がされる際に整備

施策の概要

◆来訪者のための駐輪場を整備

- ・ 商業施設
- ・ 学校
- ・ その他立地施設



想定される導入地域	・ 深沢地区開発エリア
想定される施策効果	・ 自転車利用の促進による自動車利用の抑制
必要となる関連施策	
関係主体	・ 地方自治体 ・ 民間事業者
スケジュール	・ 地区内の施設の整備に合わせて実施

施策の概要

◆地区内外の移動手段を確保のため、コミュニティサイクルを導入



参考事例：Fujisawa サスティナブル・スマートタウン（Fujisawa SST）における可搬式自転車駐輪システムを活用したシェアサイクル

出典：技研 HP（藤沢 SST）

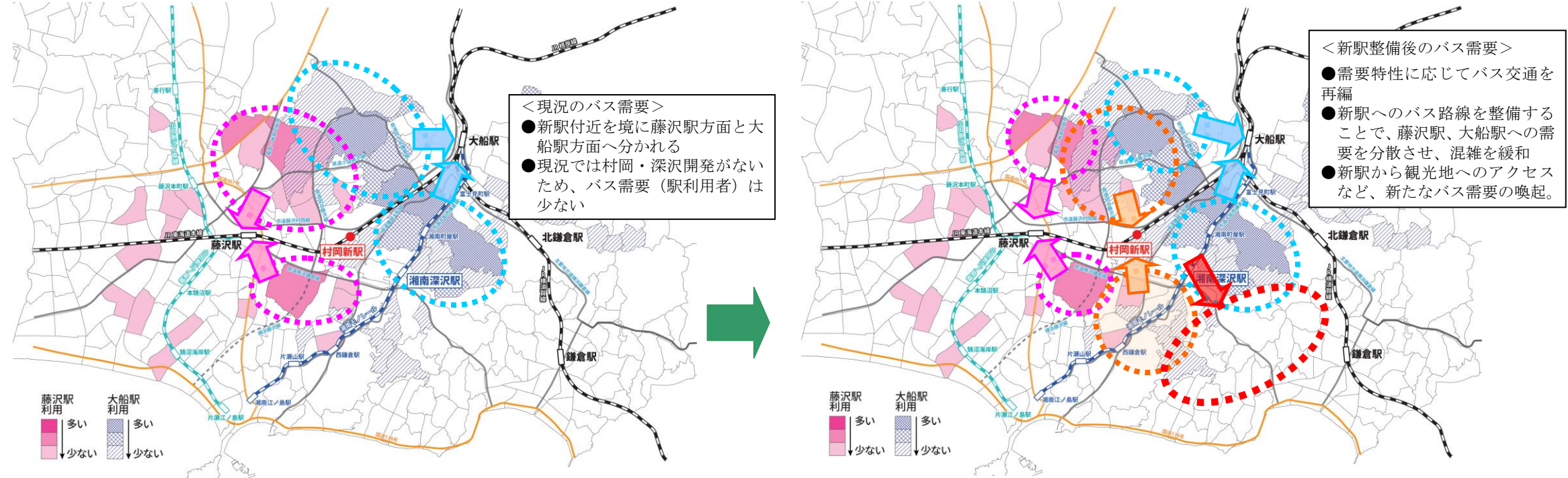


参考事例：左（ニューヨークシティバイク）
右（富山市アヴィレ）

想定される導入地域	・新駅周辺等
想定される施策効果	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の移動環境の向上 ・地区までの公共交通利用の拡大 ・健康増進
必要となる関連施策	・シンボル道路の整備
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ・地方自治体 ・民間事業者
スケジュール	・駅を拠点とするレンタサイクル等の導入検討

施策の概要

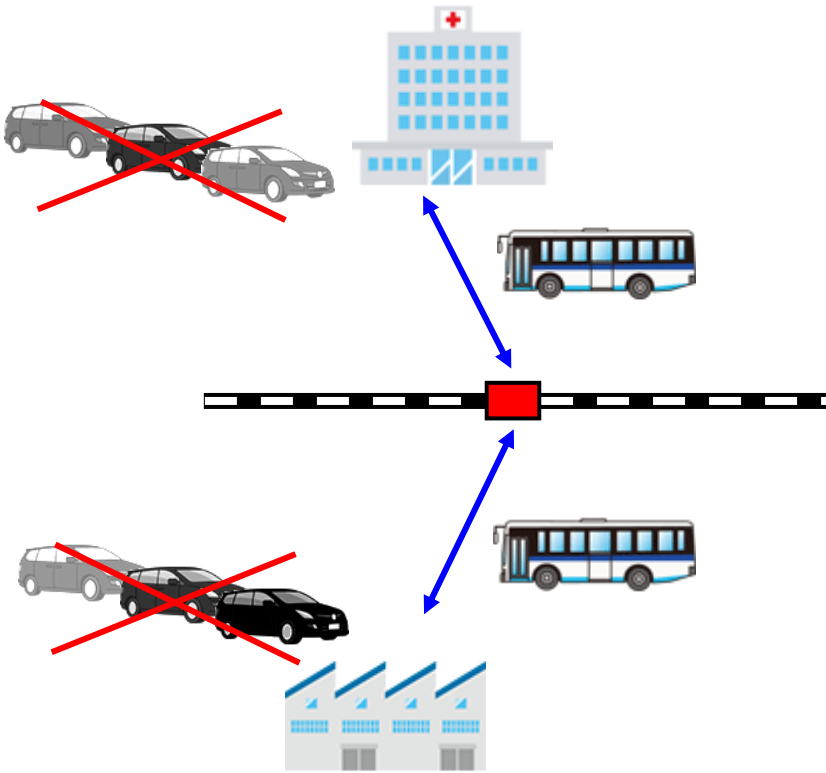
- ◆新駅へのアクセスバス路線を整備し新駅の交通拠点機能を高める
 - ・大船駅、藤沢駅の利用者を分散させ、両駅や両駅周辺道路の混雑を緩和させる
 - ・新駅から鎌倉の観光地へのアクセスなど、新たなバス需要の喚起により、公共交通の利用拡大を図る
 - ・自動車交通から公共交通への転換を促進する
- ◆大船駅、新駅、藤沢駅に発着するバス路線について、新駅周辺の拠点性向上にあわせて路線バス網の再編を検討する
 - ・新駅や村岡・深沢地区の拠点機能向上時に、乗り入れるバス路線の再編を検討し、より効率的で利用しやすい公共交通体系を確立する
 - ・自動車交通から公共交通への転換を促進する



【平成22年度大都市交通センサス 調査より集計】

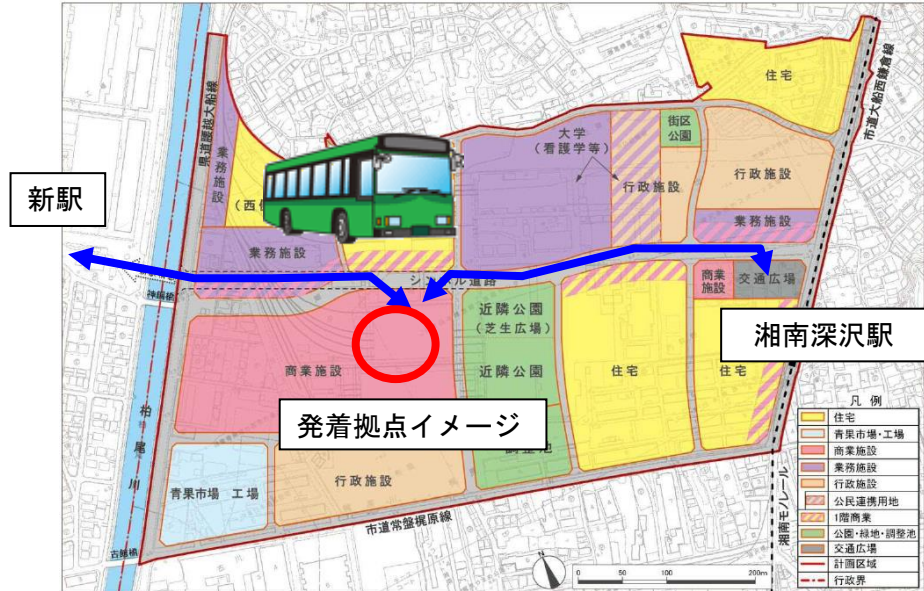
想定される導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅、大船駅よりも新駅へのアクセス利便性が高くなる地域 ・藤沢駅、大船駅に発着するバス路線の運行エリア、観光地・景勝地までの新規路線運行エリア
想定される施策効果	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅アクセス性向上による新駅利用の拡大 ・公共交通利用者の拡大 ・過度な自動車依存の抑制 ・利用しやすいバス路線網の形成 ・公共交通機関利用と歩行環境の改善による、市民の外出機会の増加、健康増進
必要となる関連施策	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の整備 ・新駅の駅前広場の整備 ・シンボル道路の整備
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 ・地方自治体
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備の計画の進捗に併せて、整備路線や運行主体を決定 ・現不便地域を中心に新駅整備と同時に運行を開始し、新駅開業5年後を目処に、新駅利用路線の拡大を図る

来訪者向けモビリティマネジメントの導入（戦略1、2、3共通）		ソフト施策
施策の概要	<p>◆公共交通機関利用の効果や意義の理解を求めるとどまらず、様々なTDM施策を組合せて自動車利用の抑制を図る</p> <p><施策例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・周遊型パッケージ乗車券の販売 ・公共交通機関利用による効果の説明パンフレット作成 ・バスマップの無料配布 ・路線検索サイトの整備 ・商業施設等との連携（割引等） 	
想定される導入地域	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区開発エリア ・すべての訪問者が存在する施設 	
想定される施策効果	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の自動車利用抑制による、周辺道路の混雑緩和 ・新駅利用者の増加 ・深沢地区内の歩行環境の改善 ・環境負荷の軽減（CO2削減等） 	
必要となる関連施策	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅、湘南深沢駅の駅前広場の整備 ・シンボル道路の整備 ・新駅へのバス路線の整備 ・バス路線の再編 ・レンタサイクル（コミュニティサイクル）の導入 	
関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者 ・地方自治体 ・鉄道事業者 ・バス事業者 	
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・深沢地区に立地する企業が確定した後で、協議・調整 	

新駅発着の企業バスの運行（戦略1、2共通）	ソフト施策
<p>施策の概要</p>	<p>◆新駅～企業、病院等の送迎バスを運行</p> 
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大船駅～新駅～藤沢駅間の周辺に立地する企業、施設
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅や大船駅の利用者を新駅に誘導（藤沢駅・大船駅周辺等の交通混雑緩和） ・大船駅～藤沢駅間の企業来訪者等における自動車利用の抑制 ・CO2削減等環境負荷の低減
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の整備 ・新駅の駅前広場の整備 ・シンボル道路の整備
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺立地企業 ・地方自治体
<p>スケジュール</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備に合わせて運行

施策の概要

◆新駅～拠点施設～湘南深沢駅間のシャトルバスの運行



想定される導入地域

- ・新駅～深沢地区

想定される施策効果

- ・深沢開発における自動車利用の抑制
- ・新駅アクセス性向上による新駅利用の拡大
- ・公共交通利用者の拡大
- ・周辺道路の混雑抑制
- ・CO2削減等環境負荷の軽減

必要となる関連施策


- ・新駅の整備
- ・新駅の駅前広場の整備
- ・シンボル道路の整備
- ・企業向けモビリティマネジメント

関係主体

- ・進出企業
- ・バス事業者
- ・地方自治体

スケジュール

- ・進出企業等が決まった段階で、以下の協議調整を実施
 - ①地方公共団体と深沢地区商業施設等が協議し、シャトルバスを運行
 - ②路線バスと競合すると、路線バス需要が減少し、バス網が成立しないため、シャトルバスの運行時間帯や便数等について協議
- ・新駅の整備に併せて運行を開始

公共交通利用ポイントの導入（戦略2、3共通）	ソフト施策								
<p>施策の概要</p>	<p>◆公共交通系ICカードの鉄道、バスなどの利用履歴に応じて、地区内の買い物ポイントを付与する</p> <p>◆公共交通機関を利用した場合、車内等でスタンプをもらい、それを買い物時に提示し、購入金額に応じて乗車券や乗車回数券を付与する</p> <p>◆これらのサービスを実施することで、公共交通利用のインセンティブとし、自動車利用からの転換につなげる</p> <p>〈事例：購入金額に応じて、路線バス乗車券を付与〉</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">岐阜県「境川らくちゃんバス」</td> <td style="text-align: center;">富山県高岡市商店街</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2,000円で乗車券</td> <td style="text-align: center;">2,000円で100円回数券</td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="560 801 845 1014" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>境川らくちゃんバス</p> <p>乗車利用券</p> <p>当日に限り有効</p> <table border="1" style="margin: 0 auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">平成</td> <td style="padding: 2px;">年</td> <td style="padding: 2px;">月</td> <td style="padding: 2px;">日</td> </tr> </table> <p style="font-size: small;">運行事業者 株式会社タクシー 印</p> <p style="font-size: x-small;">境川コミュニティバス等運営協議会</p> </div> <div data-bbox="1031 801 1214 1021" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>富山県高岡市商店街</p> <p>引換券</p>  </div> </div>	岐阜県「境川らくちゃんバス」	富山県高岡市商店街	2,000円で乗車券	2,000円で100円回数券	平成	年	月	日
岐阜県「境川らくちゃんバス」	富山県高岡市商店街								
2,000円で乗車券	2,000円で100円回数券								
平成	年	月	日						
<p>想定される導入地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深沢地区開発エリア 								
<p>想定される施策効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関、自転車の利用促進による、自動車利用の抑制 ・ 周辺道路の混雑緩和 ・ 市民の健康増進 								
<p>必要となる関連施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅の整備 ・ 新駅及び湘南深沢駅の駅前広場整備 ・ シンボル道路の整備 								
<p>関係主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者 ・ 地方自治体 								
<p>スケジュール</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深沢地区に立地する企業が確定した後に、協議・調整 								

7. 戦略実施の効果と目標値

戦略の実施に向けては、戦略毎の達成状況を確認するための数値目標を設定し、新駅整備時点、新駅整備5年後の状況を確認し、効果を検証します。効果計測時点で達成状況が悪い場合は、対策の見直しを行います。

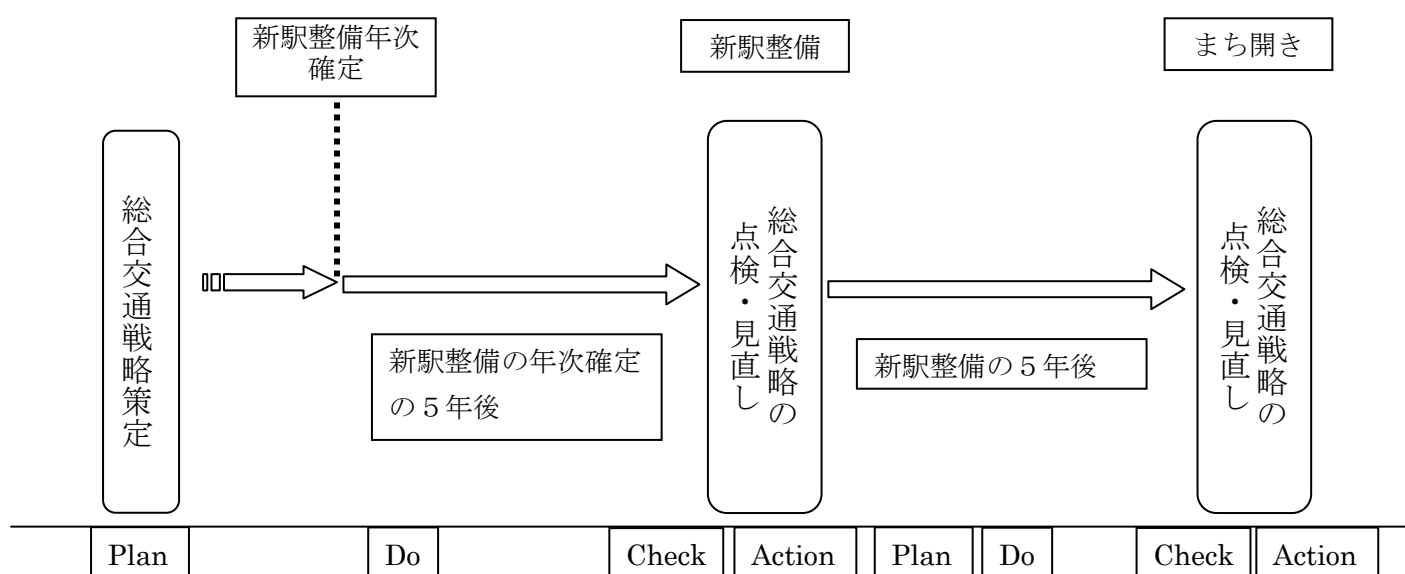
戦略内容	評価内容	評価指標	現況値	目標値		備考
				新駅整備時点	新駅整備5年後	
戦略1：広域的な交通環境の改善	藤沢駅施設の混雑緩和	駅乗降客数（JR）	約21.1万人/日	約19万人/日	約18万人/日	
	大船駅施設の混雑緩和	駅乗降客数（JR）	約19.2万人/日	約17万人/日	約16万人/日	
	新駅への転換交通量	新駅利用者の転換前利用駅	—	既存駅から8%転換		新駅利用者へのアンケート調査
	藤沢駅・大船駅周辺道路の混雑緩和	道路交通センサスの混雑度	1.33程度（平日）	藤沢駅、大船駅周辺で1.25以下	藤沢駅、大船駅間で1.25以下	交通量10%、混雑度0.12削減 （出典：H24検討調査）
	自動車依存の低下	P.T.調査目的別交通手段分担率	自動車分担率 通勤：15～20% 私事：30～40%	概ね現況の5ポイント減少	概ね現況の7ポイント減少	
	駅15分アクセス	藤沢市域の駅まで15分圏の人口割合	72%	—	90%	90%（出典：藤沢市交通マスタープラン）
戦略2：極力自動車利用に依存しない鉄道利用型ライフスタイルの実現	来訪者の公共交通利用促進	公共交通手段分担率アンケート調査	約62%（企業アンケート）	新駅整備で5ポイント増加	バス再編でさらに5ポイント増加	従業員30人以上の事業所にアンケート調査を実施
	新駅へのアクセスの公共交通、自転車利用率	P.T.調査目的別交通手段分担率	—			
戦略3：環境にやさしく、健康をサポートする交通環境の形成	来訪者の公共交通利用促進	公共交通手段分担率アンケート調査	—			
	自転車利用状況	レンタサイクル貸出数	—			
	歩数の拡大	地区周辺市民モニターによる歩数計測	—			新駅整備前後で計測結果を比較

8. 戦略策定後の取組

8.1 PDCA サイクルによる着実な推進

新駅の整備には、計画・設計から整備まで、概ね5年を要することから、本総合交通戦略は、新駅整備の年次確定後10年を対象期間とし、施策パッケージの実施状況について、PDCA サイクルに基づき、進行状況を確認するとともに、その効果については、補足的なデータ収集により周辺交通への影響等の確認・検証等を行います。

本総合交通戦略の点検、見直しは、①新駅整備時（新駅整備、駅前広場、シンボル道路整備後）、及び②新駅整備の5年後（行政施設・民間施設が一定程度整備されるなど村岡地区・深沢地区のまち開き後）の2つの段階で実施し、それぞれの状況に応じて施策の見直しを行い着実な推進を図ります。



8.2 推進体制

実現性や効果の高い総合交通戦略を実施するためには、地方公共団体だけが行うのではなく、市民や周辺企業、交通事業者、来訪者が、各々の立場から参画することが重要です。

そのため、多様な立場で参画できる場として、「(仮)交通戦略会議」を設立し、施策の進捗管理や効果の把握・評価を行います。