



第5章 基本計画



5-1 「藤沢市都市交通計画」の概要

本市では、2014年（平成26年）に交通に関する基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」を策定し、2015年（平成27年）に、その実施計画として「藤沢市交通アクションプラン」を策定し、様々な交通施策を進めてきました。

当初計画の策定から10年近くが経過する中、交通を取り巻く状況は大きく変化し、従来からの課題への対応だけでなく、超高齢社会のさらなる進展、新型コロナウイルスにより顕在化したテレワーク*（在宅勤務等）やEC*（電子商取引）等の定着により移動が減少するなど新たな課題に対応し、市民が安心して暮らすことのできる持続可能な移動環境の構築が求められてきています。

そこで、社会状況の変化に柔軟に対応した交通施策を実施するため、「藤沢市交通マスタープラン」と「藤沢市交通アクションプラン」を統合・整理し、新たに「藤沢市都市交通計画」として策定を行いました。

◇「藤沢市都市交通計画」の将来交通像

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することができるようになりました。

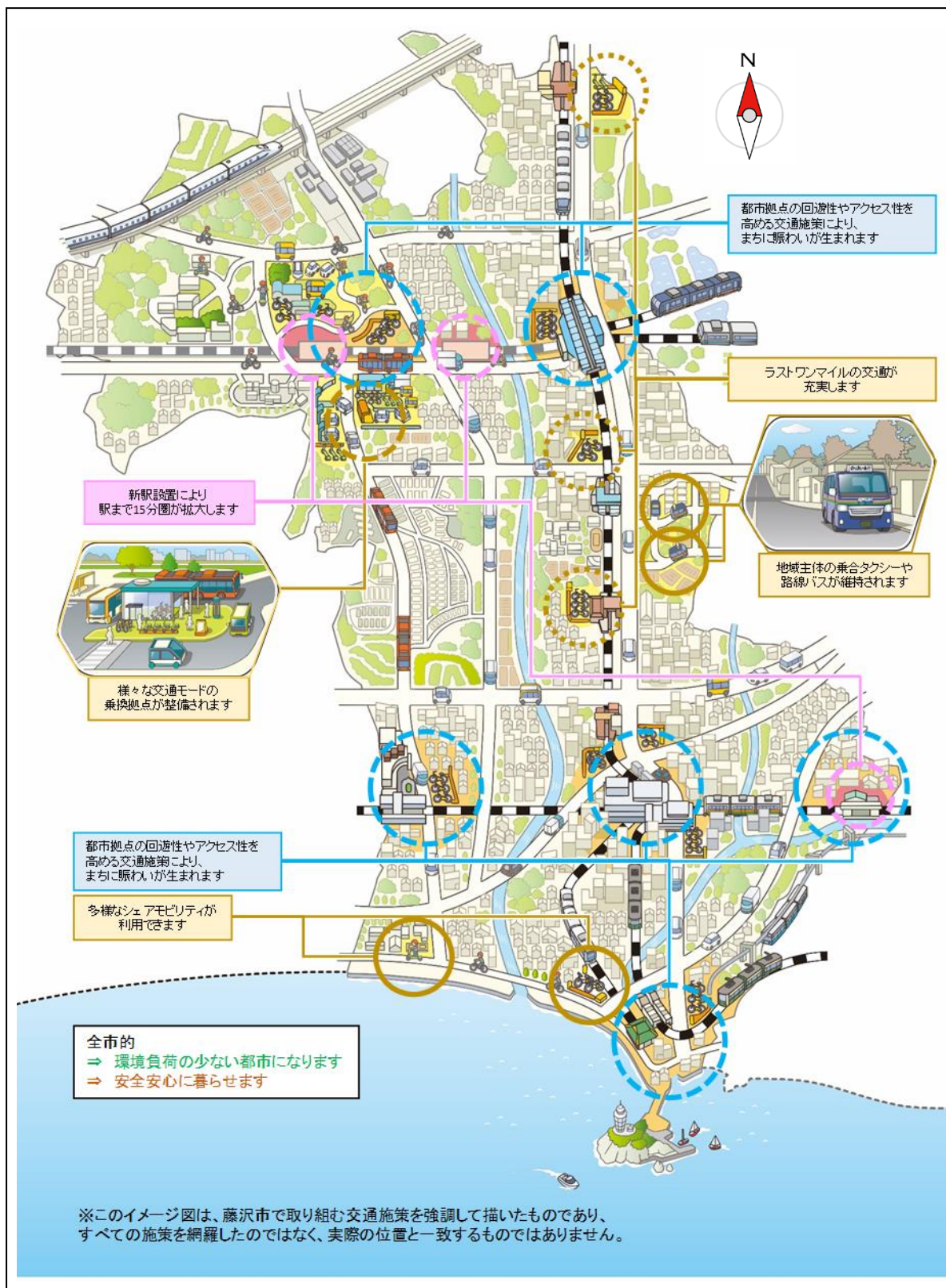
その結果、本市はここ10年間人口増加が続いたにも関わらず、超高齢社会の進展などと相まって移動の総量（発生集中量）が減少するなど、移動の量や質の変化が生じ、その傾向は新型コロナウイルスの拡大をきっかけに顕在化しています。

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

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








◇「藤沢市都市交通計画」の「将来の交通像のイメージ」





◇「藤沢市都市交通計画」の「将来交通像を実現するための5つの重要な視点」

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



5-2 自転車利用の目指す姿

「藤沢市都市交通計画」に即した自転車の活用方針を、「本市が目指す自転車利用の姿」としてまとめます。併せて、自転車活用推進法に基づき策定された国及び県の「自転車活用推進計画」を勘案し、本市の実情に応じた自転車の活用方針を加えます。

藤沢市都市交通計画

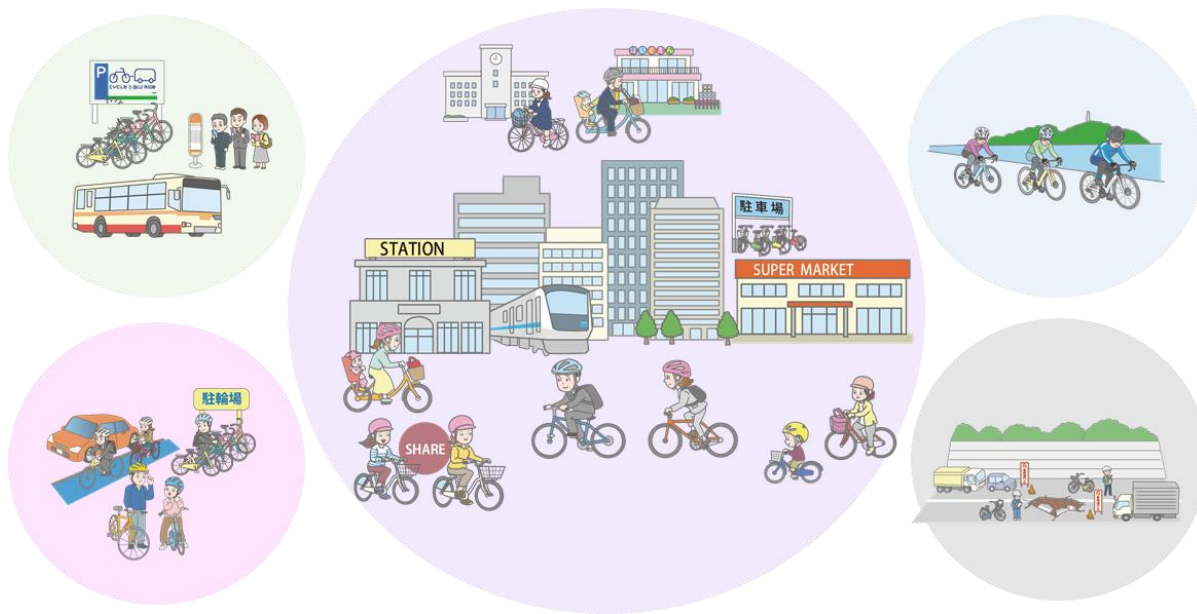
将来交通像：持続可能な交通がつながり 市民の幸せな未来

自転車活用推進法

国・県の自転車活用推進計画

本市が目指す自転車利用の姿

- ◆ 利用環境の整備（自転車通行空間、いつでも安心して自転車を止められる駐輪環境）、交通ルールの遵守などにより、誰もが安全、快適に自転車を利用している。
- ◆ 最寄り駅までの移動や、主に地区内移動などの身近な移動を担っている。
- ◆ 身近な移動での利用や、公共交通との連携により過度な自動車利用が抑制されている。
- ◆ 自転車が利用しやすくなり市民の外出機会が増え、市民の健康増進につながっている。
- ◆ 自転車（シェアサイクルを含む）で都市拠点内を回遊する市民が増加している。
- ◆ サイクリングの環境が充実し、市民や来街者等がサイクリングを楽しんでいる。
- ◆ 災害時の移動手段として自転車が活用されている。





5-3 将来像

将来像

自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち

自転車の利用は、「環境負荷の低減」、「渋滞の緩和」、「健康の増進」、「災害時の移動手段確保」に繋がるなど、様々なメリットがあります。

そこで、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境の整備を進めることで、都市交通としてより多くの役割を担うとともに、様々な場面において自転車の利用を促進し、自転車を利用して自由に移動でき、過度に自家用車に頼ることなく、健康で幸せに暮らせるまちを目指します。

5-4 基本方針

5-4-1 将来像を実現するための基本方針

将来像を実現するためには、自転車通行空間や駐輪施設など、自転車利用環境の整備を進めるとともに、自転車利用者等が交通ルールを遵守し、マナーを守ることが重要です。

そのうえで、自転車の利用を促進し、自転車が持つ様々なメリットを活かすことが、いきいきと健康で幸せに暮らすことに繋がると考えます。

そこで、将来像の実現を目指し、「自転車の利用環境が整うまちづくり」「自転車を安全に利用できるまちづくり」「自転車を活用したまちづくり」を基本方針とし、自転車施策を展開していきます。

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

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

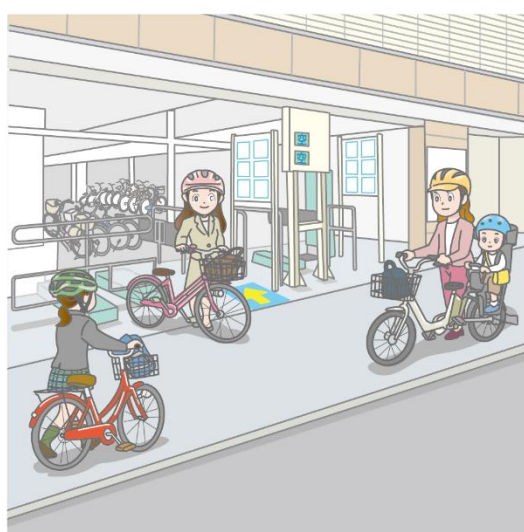
基本方針3 自転車を活用したまちづくり



基本方針 1 自転車の利用環境が整うまちづくり

自転車もつ様々なメリットを活かすためには、安全かつ快適に「はしる」ことができる自転車通行空間の整備に加え、目的地において、いつでも「とめる」ことができる駐輪環境整備が不可欠となります。

そこで、「自転車利用環境の整備」として、安全で快適な自転車通行空間の整備と、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を進めます。

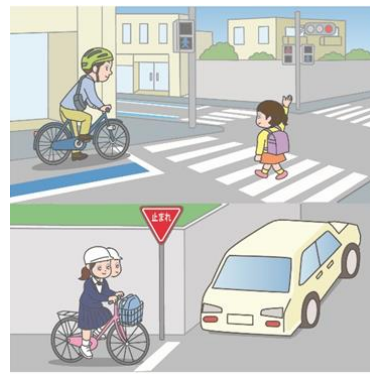




基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

誰もが安全に安心して自転車を利用するためには、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図ることが重要です。

そこで、交通管理者などと連携を図りながら、「自転車安全利用五則」をはじめとする「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を推進します。



自転車安全利用五則

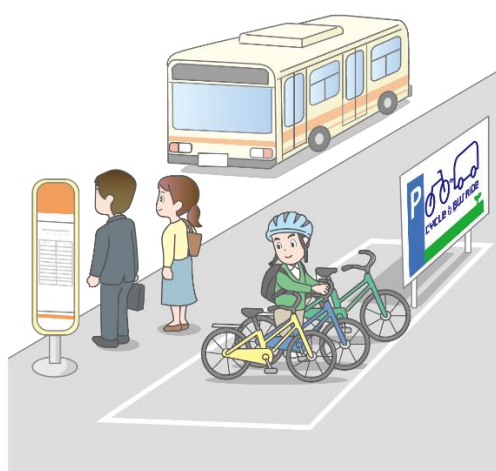
1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用



基本方針3 自転車を活用したまちづくり

自転車の利用は「環境負荷の低減」「渋滞の緩和」「健康の増進」「災害時の移動手段確保」に繋がるなど、市民やまちにとって様々なメリットがあります。

そこで、「自転車利用環境の整備」及び「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を進めるとともに、自転車の利用を促進するための取組を推進します。





5-4-2 重要視する取組の方向性

3つの基本方針について、施策の方針を定めるにあたり、現状の課題や「藤沢市都市交通計画」の視点から、次の項目を重要視する取組の方向性とします。

1. 現状の課題に対する取組の方向性

当初計画において定めた評価指標のうち、目標の達成に至らなかった「自転車駐車場所に関する満足度の向上を目指す」及び「自転車の交通事故件数の減少を目指す」に着目し、重要視する取組の方向性を定めます。

(1) 交通に関する市民の意識

「交通に関する市民意識調査」では、「自転車の駐輪施設の場所や設備についての満足度」が低いことから、駐輪施設の利便性を高める取組を推進します。

(2) 自転車事故の削減

自転車事故の削減が課題であることから、自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車利用に関するルール等の周知・啓発を推進します。

2. 「藤沢市都市交通計画」における重要な視点に対する取組の方向性

「藤沢市都市交通計画」における「将来交通像を実現するための5つの重要な視点」のうち、「外出促進」「日常生活」に着目し、重要視する取組の方向性を定めます。

(1) 「外出促進」

「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」の実現のため、自転車が利用しやすい環境の整備に加え、利用を促す取組を推進します。

(2) 「日常生活」

「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」の実現のため、自転車が利用しやすい環境の整備に加え、自転車利用に関するルール等の周知・啓発を推進します。

5-5 取組方針と施策

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と、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を進めます。

取組方針 1 安全で快適な自転車通行空間の整備

施策の方針（1） 自転車ネットワーク路線の設定・整備

自転車が安全・快適に通行できる環境を整備するため、自転車利用実態や国が示すガイドラインなどを踏まえ、自転車ネットワーク路線を設定し、計画的に自転車通行空間の整備を推進します。

施策

- 1 自転車ネットワーク路線の設定
- 2 自転車通行空間の整備



【自転車専用通行帯】



【車道混在*（矢羽根）】

■ 自転車通行空間の整備状況



施策の方針（2） 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備

鉄道駅の周辺は、通勤・通学などでの駅利用や駅周辺の商業施設の買い物時の利用など、様々な目的により多くの人が集まる場所です。

このため、自転車の利用者が多い鉄道駅周辺では、幹線道路を中心とした自転車ネットワーク路線とは別に、歩行者との安全性により着目した、鉄道駅周辺の自転車ネットワーク路線の設定を含む「鉄道駅周辺の自転車通行空間整備計画」を策定し、整備を進めます。

また、駅前交通広場を中心に、自転車通行可の指定がない歩道において、自転車の押し歩きを促進します。

なお、整備対象とする鉄道駅は、自転車の利用者が多い駅のうち、駅前交通広場がある「藤沢駅」「辻堂駅」「湘南台駅」「長後駅」とし、自転車の利用実態等に変化が生じた場合は随時対象駅の見直しを行います。

施策

- 3 鉄道駅周辺の自転車通行空間整備計画の策定
- 4 計画的な鉄道駅周辺の自転車通行空間等の整備



【ピクトグラム（左側通行）】



【押し歩きを促す案内】

■ 藤沢駅周辺の整備状況



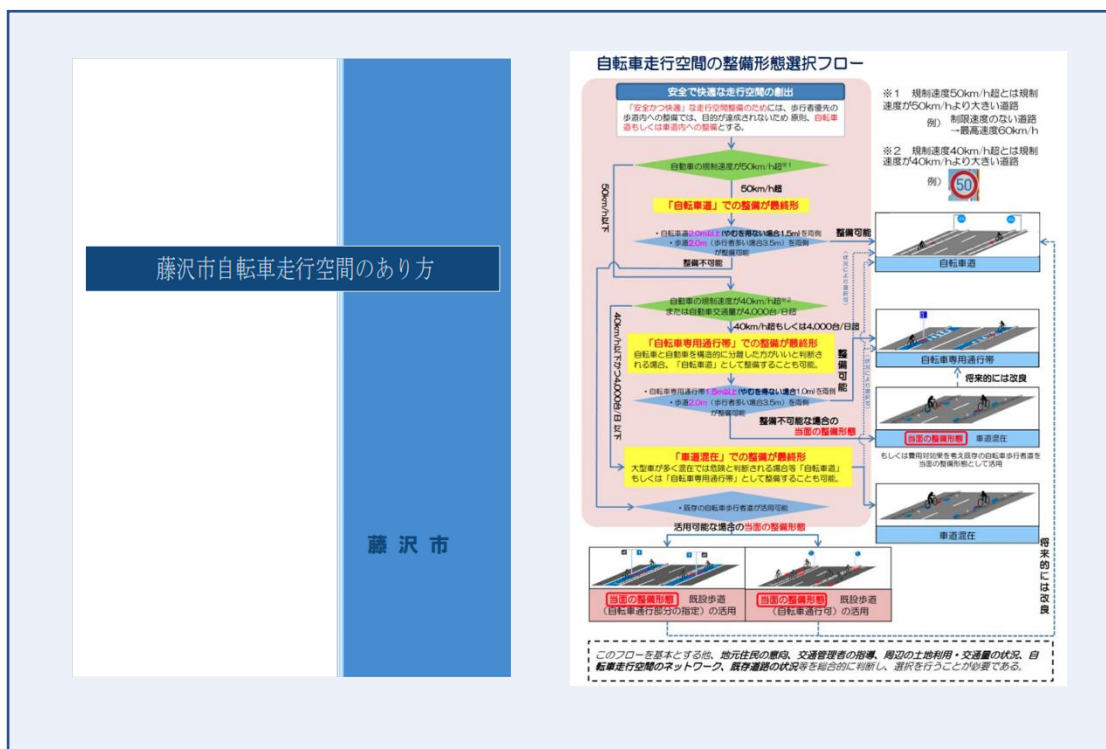
施策の方針（3） 安全・快適な自転車通行空間の確保

安全・快適な通行空間を確保するための統一的な整備方針である「藤沢市自転車走行空間のあり方」に基づき自転車通行空間の整備を進めます。

施策

5

藤沢市の自転車通行空間整備方針に基づく整備



■ 藤沢市自転車走行空間のあり方



取組方針2 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

施策の方針（1） 新たな駐輪スペースの確保

駐輪需要が高く放置自転車が多い鉄道駅周辺などにおいて、駐輪環境の向上を図るため、新たな駐輪スペースの確保に努めます。

また、駅周辺での買い物等に利用可能な駐輪施設の確保を、民間事業者と連携しながら進めていきます。

施策

- 6 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における新たな駐輪施設の整備
- 7 自転車利用者が多い鉄道駅周辺における民間駐輪施設整備の促進
- 8 商店街の活性化を図るための民間駐輪施設整備の促進



【藤沢駅北口第2自転車等駐車場】

■ 駐輪施設の整備状況

施策の方針（２） 既存駐輪施設の利用環境の向上

既存無料駐輪施設の防犯性や利用環境の向上を図るため、有料化を伴う整備を検討します。

また、既存駐輪施設の機械化や、電動アシスト自転車や幼児 2 人同乗用自転車など、大型で重量のある自転車の普及にあわせた駐輪スペースの提供など、既存駐輪施設の利用環境の向上に努めます。

施策

9 既存無料駐輪施設の有料化を伴う利用環境の向上

10 既存駐輪施設の利便性を高める方策の検討



■ 既存無料駐輪施設の有料化



■ 既存駐輪施設の機械化



■ 幅の広い駐輪スペース



施策の方針（3） 駐輪施設の老朽化対策・長寿命化

設置から一定期間が過ぎ、老朽化が進んでいる駐輪施設について、施設の安全な利用環境を確保し、必要な機能を維持するために、各施設の状態を把握した上で、計画的に維持管理していく方法を検討します。

施策

11 駐輪施設の老朽化対策の検討・実施による長寿命化

施策の方針（4） 放置自転車対策の推進

鉄道駅の周辺では、自転車の放置による危険又は障害を除去することにより、誰もが安全かつ円滑に通行可能となる歩行空間の確保や、非常時における緊急活動の場の確保を図るため、放置禁止区域における放置自転車の撤去を行います。

施策

12 放置自転車の効果的な撤去の推進



■ 放置自転車の撤去



基本方針 2 自転車を安全に利用できるまちづくり

交通管理者などと連携を図りながら、「自転車安全利用五則」をはじめとする「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を推進します。

取組方針1 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

施策の方針（1） 交通安全啓発活動の充実

自転車を安全に安心して利用するためには、交通ルールの遵守・マナーの向上を図ることが必要です。

そこで、子どもから高齢者まで幅広い世代に対して、「自転車安全利用五則」などの自転車利用に関するルール等の周知・啓発に関する取組を推進するとともに、自転車を安全に利用するため、自転車の点検・整備を促進する取組を進めます。

施策

13 自転車利用ルールの周知・啓発

14 交通安全教室等の推進

15 自転車点検整備の促進



■ 交通安全啓発活動の実施状況



施策の方針（2）

自転車通行空間整備にあわせた意識の啓発

自転車通行空間の整備にあわせ、周辺住民等へ自転車の通行に関するルールの周知を進めます。また、道路空間を共有する自動車などの様々な乗り物の利用者へ、自転車との安全に配慮した運転や交通ルールの遵守などに関する周知活動を推進します。

施策

16 自転車通行空間における安全な通行に関する周知・啓発



施策の方針（3） 社会状況の変化に伴う交通ルール等の周知及び啓発

道路交通法の改正等による、自転車の利用に関する新たなルールなどについて、関係機関と連携しながら周知及び啓発を行います。

また、自転車利用者に向けて、自転車と通行空間を共にする新たな乗り物についての情報提供を行うなど、交通事故を防ぐ取組を検討していきます。

施策

17 新たな交通ルール等の周知及び啓発活動の推進



■ ヘルメット着用に関するチラシ（神奈川県）

出典：神奈川県警



基本方針3 自転車を活用したまちづくり

自転車が持つ様々なメリットを活かすため、「自転車利用環境の整備」及び「自転車利用に関するルール等の周知・啓発」を進めるとともに、自転車の利用を促進するための取組を推進します。

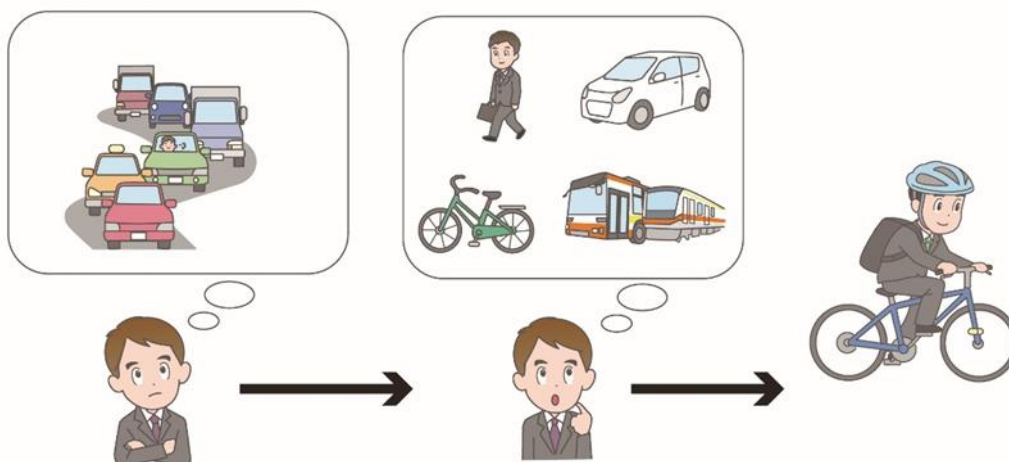
取組方針1 自転車の利用促進

施策の方針(1) 過度な自動車利用から自転車への転換

モビリティ・マネジメント*は、過度な自動車利用から、公共交通や自転車などへの利用転換を促す交通施策です。この様なモビリティ・マネジメントの取組を推進していくことで、多くの人々がより環境にやさしく、健康にもよい交通手段として自転車を選択するよう促します。

施策

18 自転車の利用促進を図る取組の推進



■ モビリティ・マネジメントのイメージ

施策の方針（２） 公共交通との連携の促進

まちなかへの自動車の流入を抑制するとともに、公共交通の利用を促進するため、サイクルアンドバスライド施設の整備を進めます。

また、回遊性の向上やラストワンマイル*を担う都市交通としてシェアサイクルの利用を促進します。

施策

19 サイクルアンドバスライド施設の整備

20 シェアサイクルの利用促進



■ 市内のサイクルアンドバスライド施設



■ シェアサイクルポートの設置状況



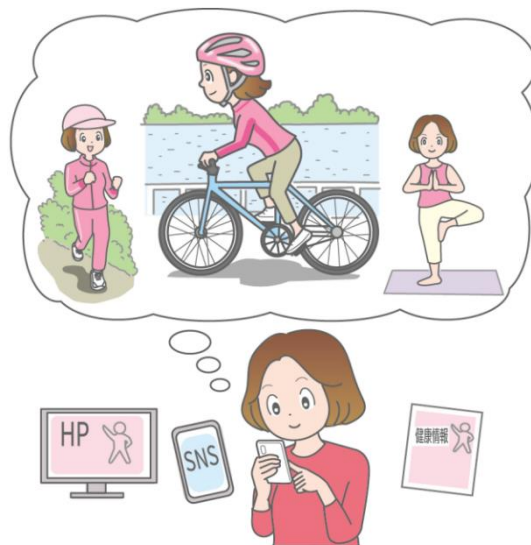
施策の方針（3）

自転車を活用した健康社会の実現

有酸素運動による生活習慣病のリスクの低減、筋力強化などによるロコモティブシンドロームの予防対策、ストレス解消などメンタルヘルスの改善への効果など、自転車は健康に良い乗り物とされています。その自転車の健康面でのメリットなど、自転車を活用した健康づくりに関する情報発信を行うことで、未病改善に向けた取組に自転車を活用していきます。

施策

21 健康増進に繋がる情報の発信



■ SNS*やホームページでの健康増進に繋がる情報の発信のイメージ



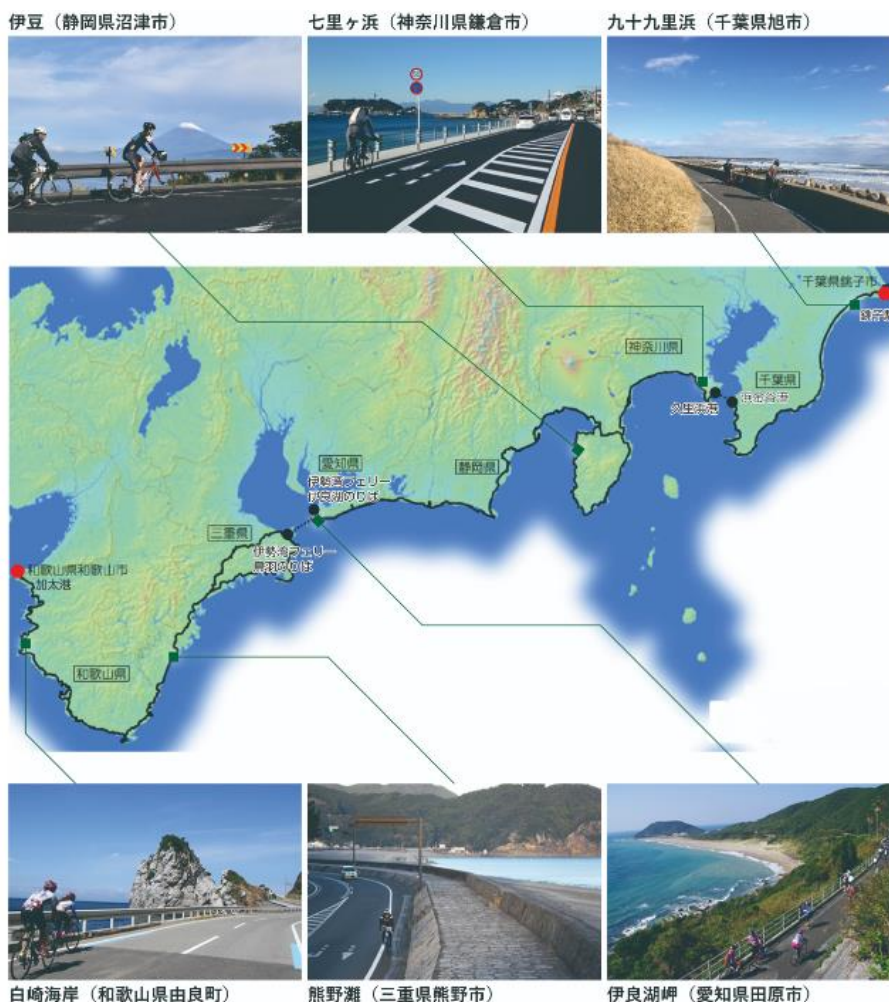
施策の方針（４） サイクルツーリズムの推進

2021年（令和3年）5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されたことから、関係機関と連携し、利用環境の充実に繋がる取組を推進するほか、地域の魅力を感じられるサイクリングルートの提案や情報発信を進めます。

施策

22 ナショナルサイクルルートの利用環境の充実

23 サイクリングルートに関する情報発信



■ 太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）

出典：太平洋岸自転車道ポータルサイト



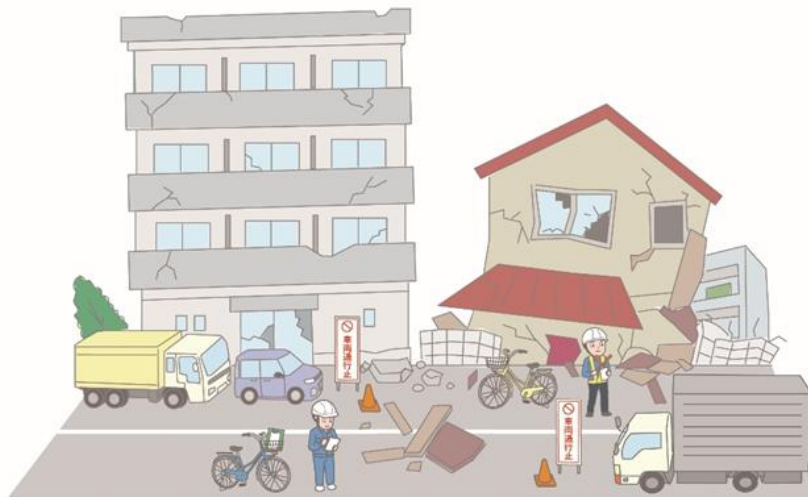
施策の方針（5） 災害時における自転車の活用

自転車は、災害時においても機動的であることから、そのメリットを活かし、災害時における職員の参集手段や情報伝達等へ自転車を活用します。

施策

24 災害時における職員の参集手段への活用

25 災害時の情報伝達等への活用



■ 災害時の自転車の活用イメージ



5-6 自転車ネットワーク路線の設定

■自転車ネットワーク路線の設定

1. 基本方針

国の自転車活用推進計画では、自転車通行空間の確保に向けては、地域において自転車ネットワークを計画的に整備することが必要であり、地方公共団体の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークに関する計画の位置付けの明確化など、自転車活用推進計画の質の向上が課題として示されています。そこで、本市においても、安全で快適な自転車通行空間整備のため、自転車ネットワーク路線を設定し、整備を進めます。

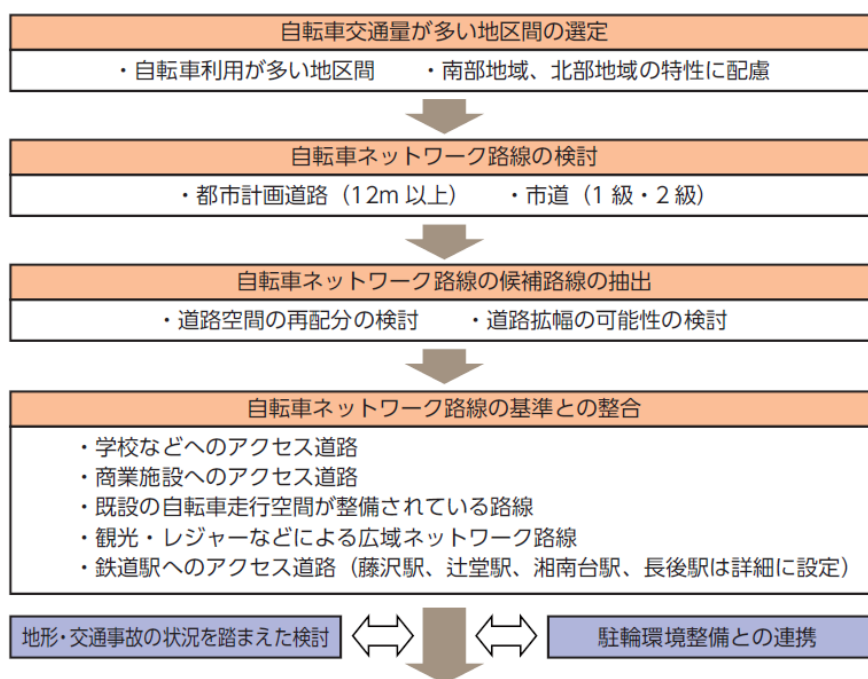
2. 当初計画での設定状況

当初計画では、自転車・ひと・自動車が安全・快適に通行できる環境の創出に向け、自転車利用実態や都市計画道路の整備状況などを踏まえ、将来を見据えた自転車ネットワーク路線の設定を行うことを方針として、自転車ネットワーク路線を設定しています。

また、特に自転車の利用者が多い「藤沢駅」「辻堂駅」「湘南台駅」「長後駅」の4駅に関し、鉄道駅周辺の自転車ネットワークの形成を図るとしています。

参考)「当初計画」における「将来的な自転車ネットワーク路線」の設定

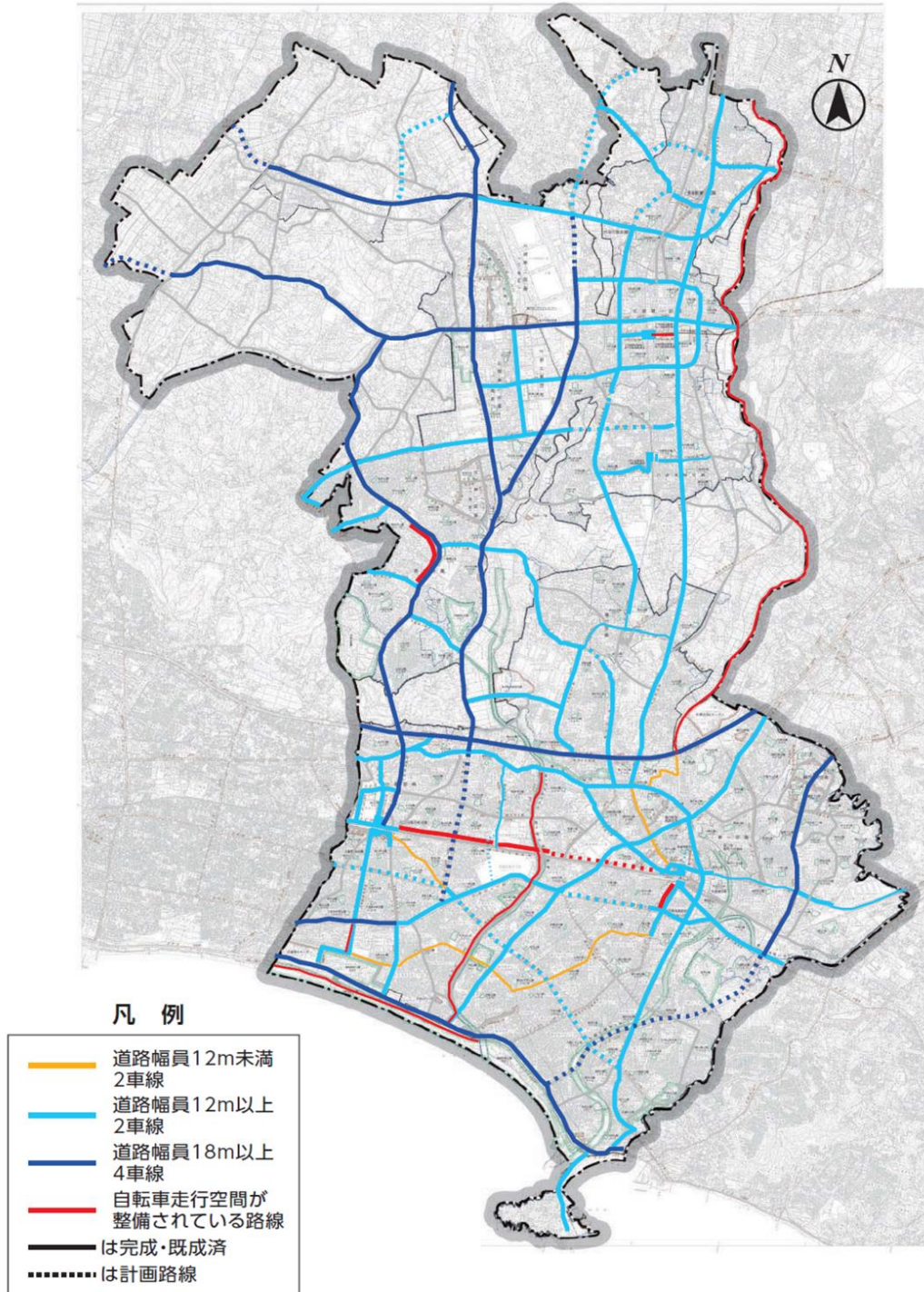
安全・快適な自転車ネットワークの形成に向けては、現況の自転車利用実態、藤沢市の地形を踏まえた上で、以下に示す流れに基づき、自転車ネットワーク路線の選定を行い、自転車の走行空間整備を進めます。



■ 将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ

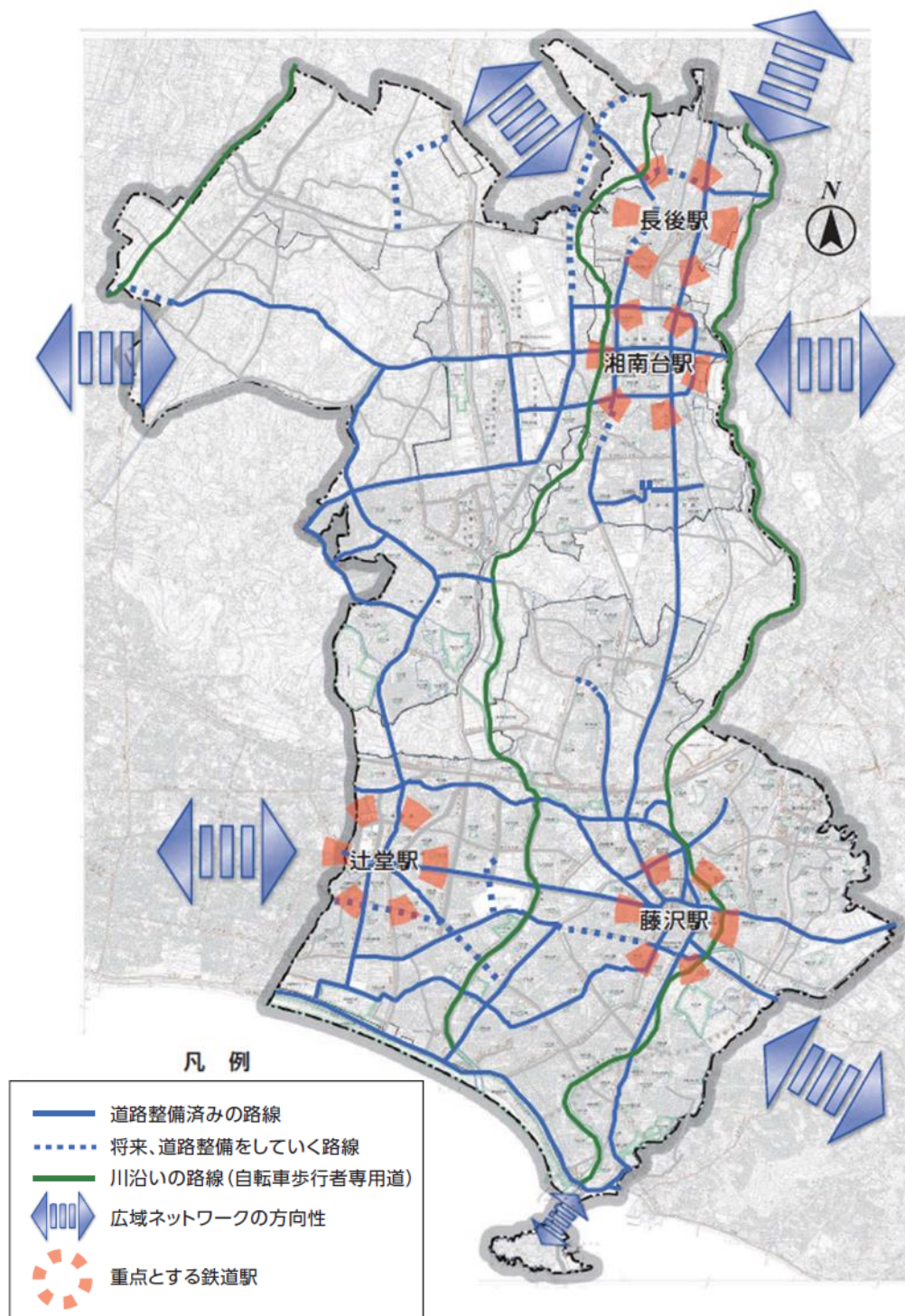


- ① 当初計画では、自転車交通量が多い地区間を連絡する、都市計画道路（12m以上）、市道（1級・2級）*の中から、道路空間の再配分等の可能性を踏まえ、自転車ネットワーク路線の候補路線を抽出しています。



■ 自転車ネットワーク候補路線（当初計画）

- ② 「将来的な自転車ネットワーク路線設定の流れ」に基づき、自転車ネットワーク路線の基準との整合や地形などを踏まえ、本市の将来的な自転車ネットワーク路線を次のとおり設定しています。



■ 将来的な自転車ネットワーク路線 (当初計画)



3. 自転車ネットワーク路線の追加検討

当初計画に定めた「将来的な自転車ネットワーク路線」に加え、自転車の利用実態等から、自転車ネットワーク路線の追加を検討します。

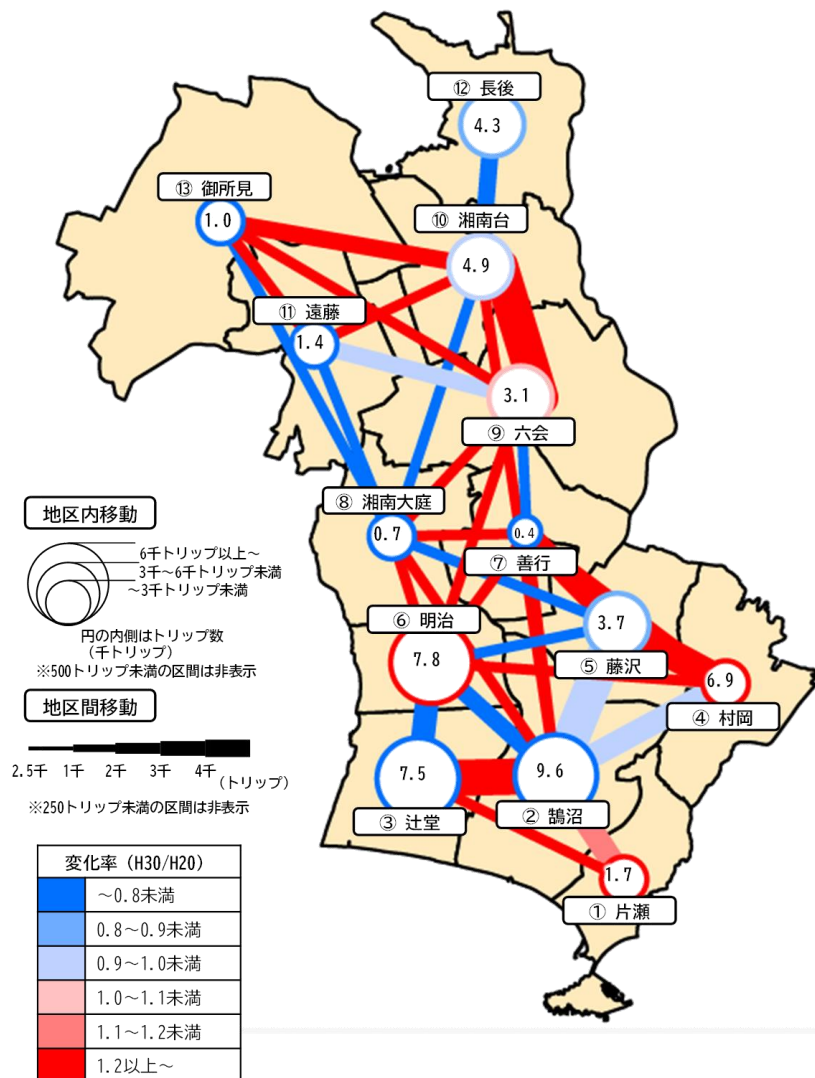
① 自転車利用の地区間流動

1. 自転車交通量の現状

第6回東京都市圏パーソントリップ調査をみると、次の地区間の自転車利用が多くみられます。

自転車利用が多い地区間

鶴沼地区 ⇔ 辻堂地区 六会地区 ⇔ 湘南台地区 藤沢地区 ⇔ 村岡地区
村岡地区 ⇔ 善行地区 御所見地区 ⇔ 湘南台地区



■ 地区間の自転車流動 (代表交通手段)

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

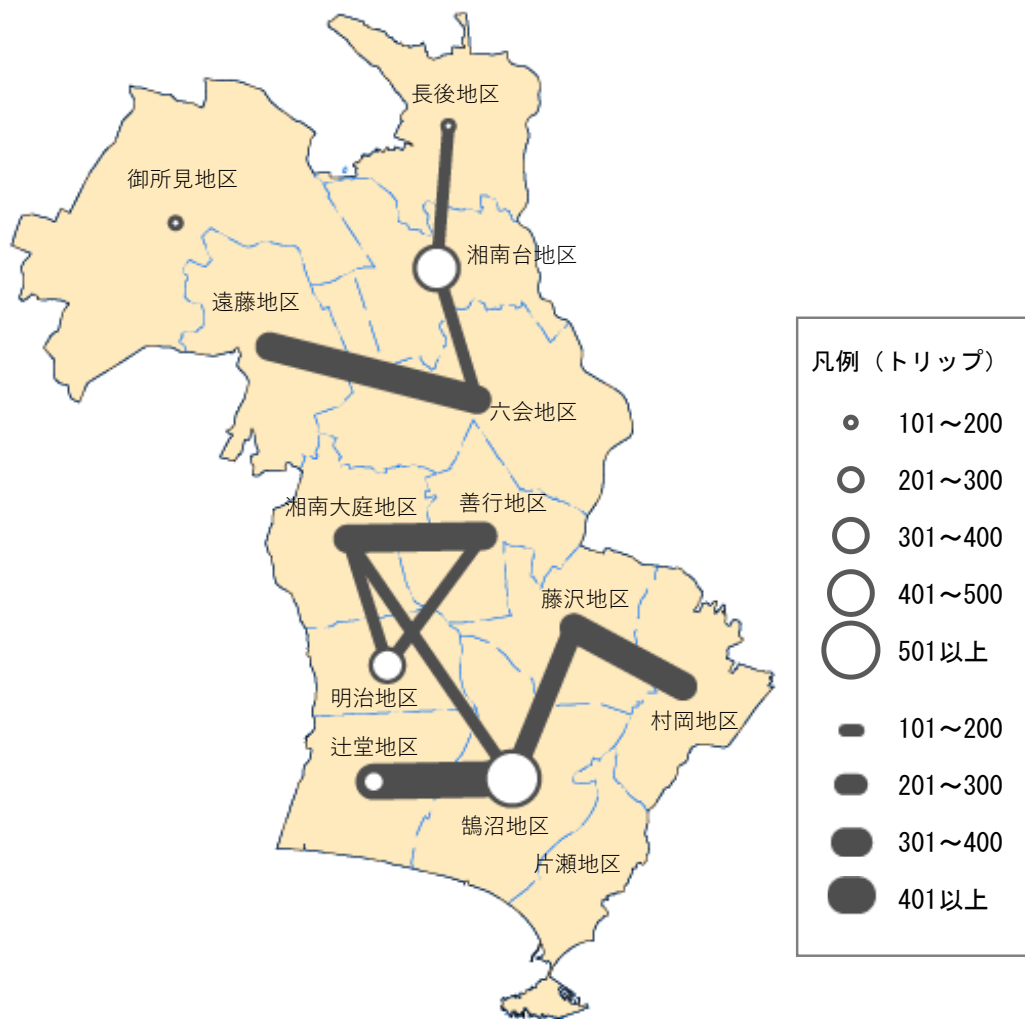


II. 学校などへのアクセス

第6回東京都市圏パーソントリップ調査において、自転車を代表交通手段とする通学目的とした自転車利用は、次の地区間で多くみられます。

通学目的で、自転車利用が多い地区間

六会地区⇔遠藤地区 善行地区⇔湘南大庭地区 藤沢地区⇔村岡地区
辻堂地区⇔鶴沼地区



■ 地区間の自転車流動（通学目的）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

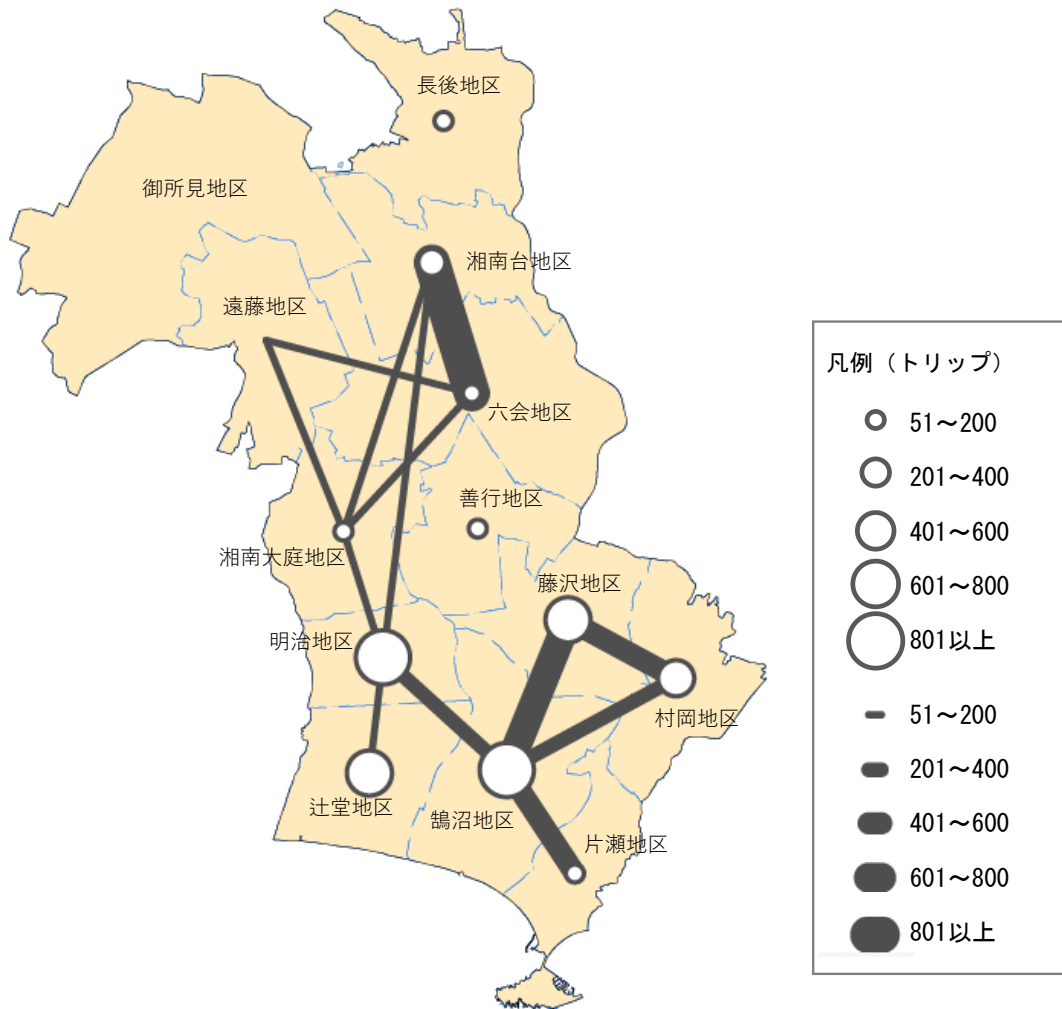


III. 商業施設へのアクセス

第6回東京都市圏パーソントリップ調査において、自転車を代表交通手段とする買い物を目的とした自転車利用は、次の地区間で多くみられます。

買い物目的で、自転車利用が多い地区間

湘南台地区 ⇄ 六会地区 藤沢地区 ⇄ 村岡地区 藤沢地区 ⇄ 鶴沼地区



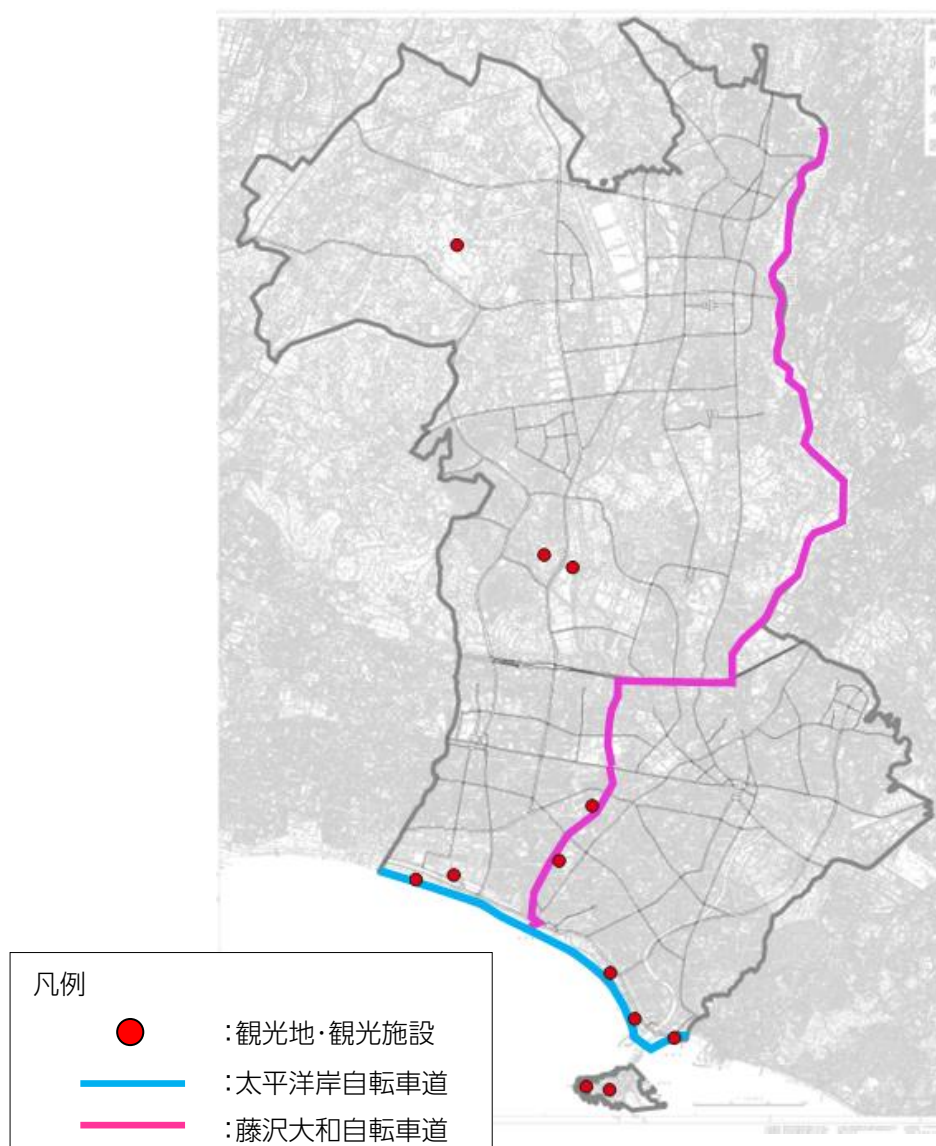
■ 地区間の自転車流動（買い物目的）

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

② 観光・レジャーの視点

本市では、国道 134 号を含む太平洋岸自転車道が、ナショナルサイクルルートに指定されています。また、そこから引地川沿いや境川沿いを經由して大和方面へ至る、藤沢大和自転車道の整備が進められています。

なお、当初計画では、観光・レジャーなどによる広域ネットワーク路線として、川沿いの路線を中心に将来的な自転車ネットワーク路線を設定しています。



■ 自転車道と観光資源の立地状況

※「観光地・観光施設」は「藤沢市観光協会ホームページ」に記載の観光スポット



4. 自転車ネットワーク路線の設定

① 当初計画の「将来的な自転車ネットワーク路線」に加え、次の路線を新たに自転車ネットワーク路線に追加します。

a 遠藤葛原線

〈選定理由〉

- ◆ 「①-I 自転車交通量の現状」では、御所見地区と湘南台地区の間で自転車利用が多くみられることから、高倉遠藤線など当初計画で定めた自転車ネットワーク路線と連携し、地区間のアクセス性の向上を図るため、新たに追加します。

b 藤沢石川線

〈選定理由〉

- ◆ 「①-I 自転車交通量の現状」では湘南大庭地区と善行地区など、小田急線方面との間の自転車利用の増加がみられます。また、「①-II 学校などへのアクセス」では、善行地区と湘南大庭地区の間で自転車利用が多くみられることから、新たに追加します。

c 県道 30 号（戸塚茅ヶ崎）

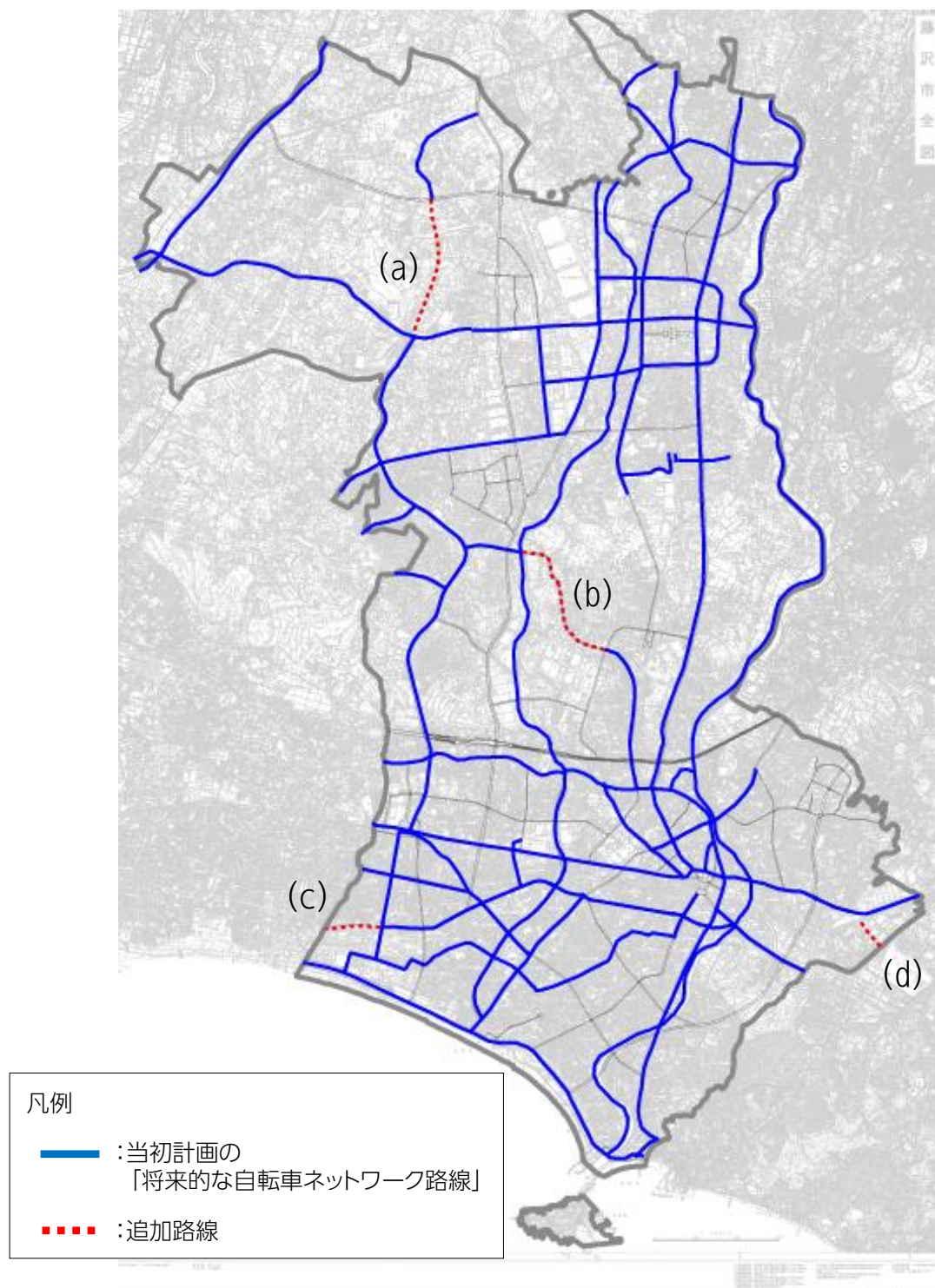
〈選定理由〉

- ◆ 「②観光・レジャーの視点」のとおり、太平洋岸自転車道（国道 134 号）がナショナルサイクルルートに指定されたことから、茅ヶ崎市との境の区間を自転車ネットワークに追加することで、県道 30 号を経由して本市内へ至る自転車ネットワークが形成可能となり、広域路線とのアクセス性の向上に繋がることから、新たに追加します。

d 村岡新駅南口通り線

〈選定理由〉

- ◆ 「鉄道駅へのアクセス路線」として、村岡新駅への自転車によるアクセス性の向上を図るため、新たに追加します。



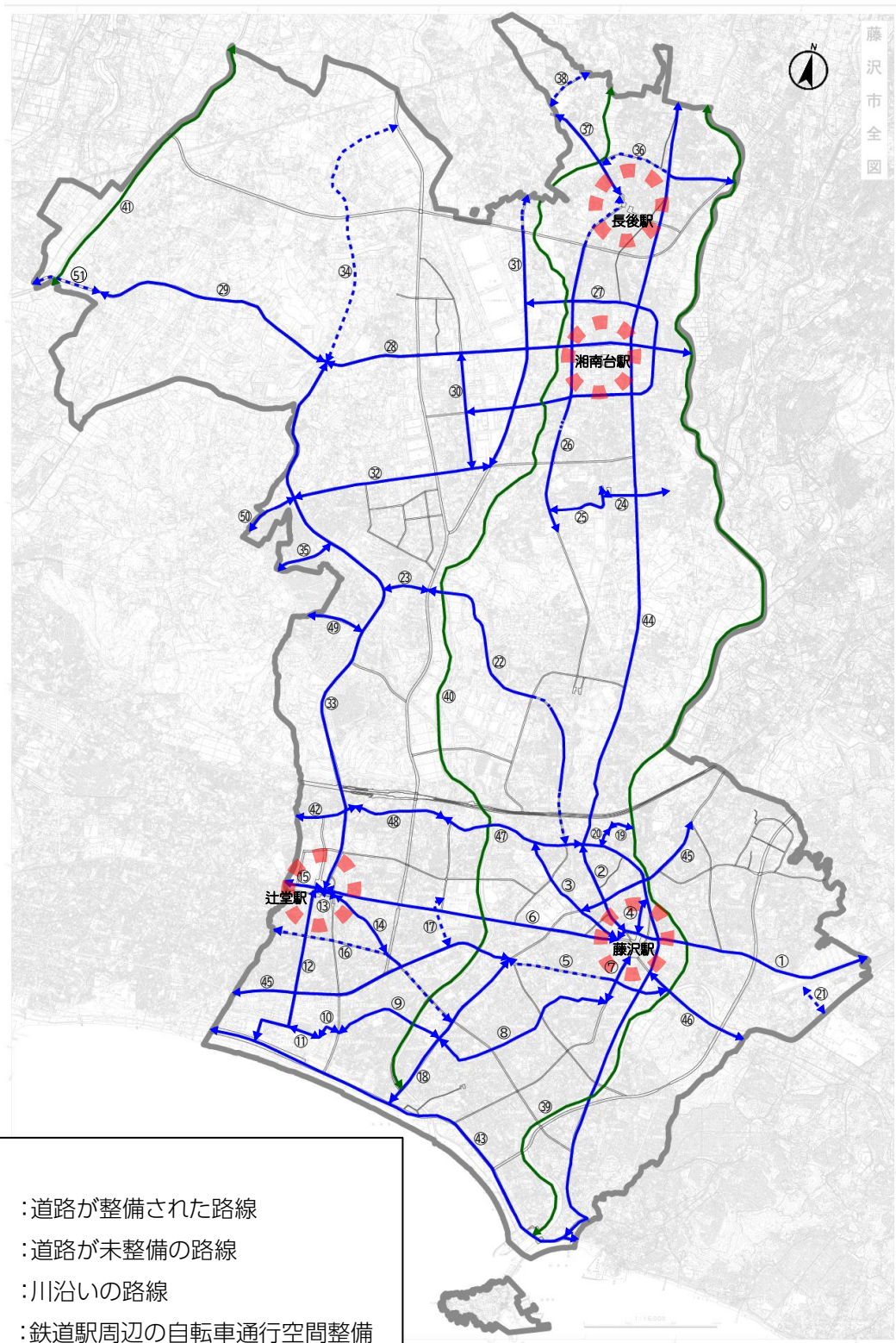
■ 自転車ネットワーク路線の追加路線

なお、当初計画で「将来的な自転車ネットワーク路線」として図示されていた本市域外の部分については、本市の自転車ネットワーク路線として位置付けないものとします。



5. まとめ

本市の自転車ネットワーク路線を次のとおり定めます。



■ 本市の自転車ネットワーク路線



■ 本市の自転車ネットワーク路線の一覧

路線 No	路線名
1	藤沢村岡線
2	藤沢駅町田線
3	中学通り線
4	藤沢駅北口通り線
5	鵜沼奥田線
6	藤沢駅辻堂駅線
7	藤沢駅鵜沼海岸線
8	鵜沼新道線
9	高根浜見山線
10	辻堂399号線ほか1路線
11	海浜公園通り線
12	辻堂駅南海岸線
13	辻堂429号線
14	八松小学校北通り線
15	辻堂駅初タラ線
16	片瀬辻堂線
17	(仮称)南北線
18	鵜沼海岸線
19	藤沢402号線ほか1区域
20	藤沢403号線
21	村岡新駅南口通り線
22	藤沢石川線
23	大庭丸山線
24	六会駅東口通り線
25	六会駅西口通り線
26	善行長後線

路線 No	路線名
27	土棚石川線
28	高倉遠藤線
29	遠藤宮原線
30	桐原町石川線
31	石川下土棚線
32	亀井野二本松線
33	辻堂駅遠藤線
34	遠藤葛原線
35	滝ノ沢堤線
36	高倉下長後線
37	長後865号線
38	上谷台山王添線
39	境川沿いの路線
40	引地川沿いの路線
41	目久尻川沿いの路線
42	国道1号
43	国道134号
44	国道467号
45	県道30号(戸塚茅ヶ崎)
46	県道32号(藤沢鎌倉)
47	県道43号(藤沢厚木)
48	県道44号(伊勢原藤沢)
49	県道47号(藤沢平塚)
50	県道404号(遠藤茅ヶ崎)
51	県道410号(湘南台大神伊勢原)