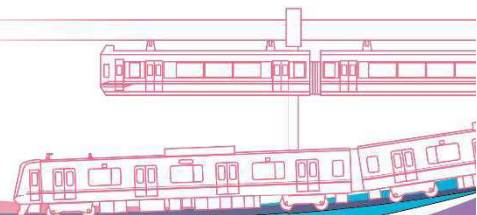
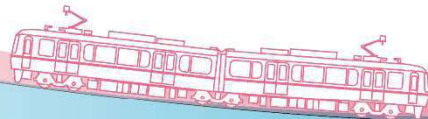
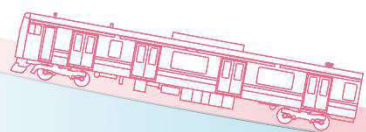


第3章

交通課題



第3章 交通課題

1. 藤沢市をとりまく状況の整理・交通課題

「第2章 藤沢市をとりまく状況」では、藤沢市をとりまく現状及び上位・関連計画と整合・連携すべき内容を整理しました。第3章では、「藤沢市都市交通計画」を策定するにあたり、考慮すべき内容を整理します。

1-1 上位・関連計画を踏まえた本計画の方向性

上位・関連計画を整理した内容を踏まえ、本計画を策定するにあたっての方向性を以下の通り整理しました。

- 身近な暮らしを支える交通まちづくり
- 誰もが外出・移動しやすい交通まちづくり
- 交流・活力を創出する交通まちづくり
- 環境にやさしい交通まちづくり
- 災害に強く、安心して生活できる交通まちづくり

1-2 とりまく現状を踏まえた交通課題

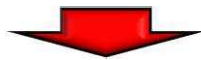
「1-1 上位・関連計画を踏まえた本計画の方向性」を踏まえ、藤沢市をとりまく現状を整理し、以下の5つに交通課題を整理しました。

- 日常生活における交通課題
- 健康・社会参加における交通課題
- 産業・観光における交通課題
- 環境における交通課題
- 安全・安心における交通課題

日常生活における交通課題

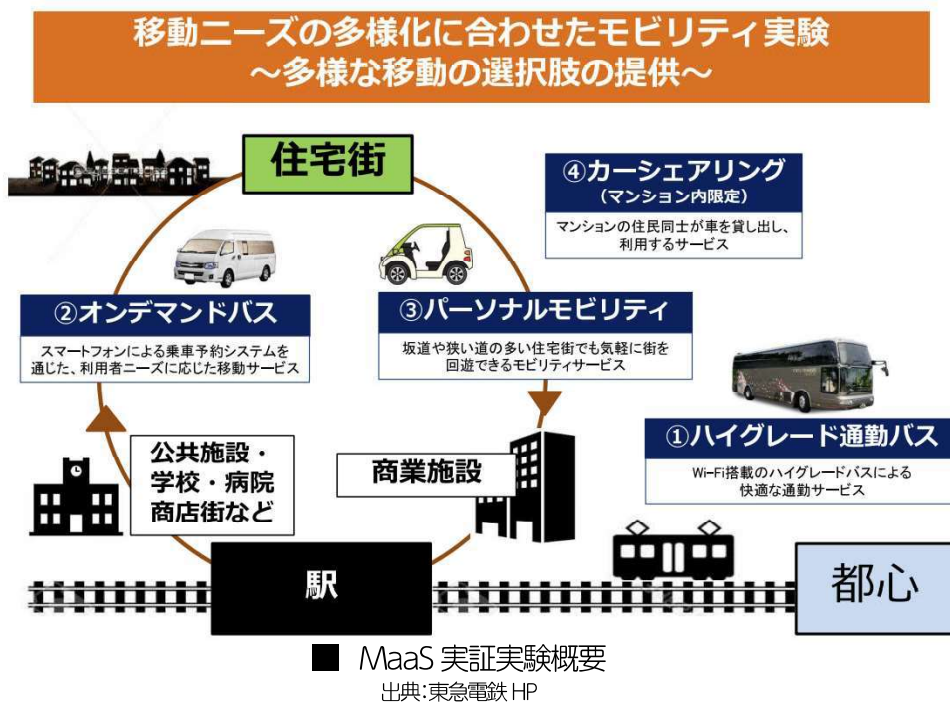
【現状】

とりまく状況の整理	
●	人口は増加傾向にあり、藤沢駅や湘南台駅周辺などに人口が集中しています。
●	2035年(令和17年)に約45万人という人口のピークを迎えます。
●	高度・大型の施設は、都市拠点や幹線道路沿いに立地が多くなっています。日常生活に必要な施設は、市内全域に立地しています。また、ECの利用も年々増加傾向にあり、ライフスタイルの変化や多様化にも対応が必要です。
●	乗合タクシーの導入などによって公共交通サービス圏は約9割をカバーしています。また、市民アンケートからは公共交通の利用しやすさが最も重要な項目となっています。
●	超高齢社会の進展により、市内(生活エリア)を中心とした私事移動の増加が予測されています。また、通勤・通学が減ることで公共交通の利用者の減少が予測されています。
●	新型コロナウイルスの影響によって、公共交通の利用者減少が10年進んだとも言われています。



【交通課題】

●	テレワークやWEB会議といったICT(情報通信技術)の活用によるライフスタイルの多様化、また、高齢化に伴い、通勤移動が減少し、私事移動が増加することが懸念されており、市内(生活エリア)を中心とした移動の変化へ対応する必要があります。
●	また、このまま、何も対策を講じなかった場合、公共交通利用者数が減少することが予測されており、交通不便地域の解消だけでなく、公共交通サービスの維持確保も重要となります。
●	ECの利用増加などによって発生する新たな交通課題にも注視が必要です。
●	バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足が深刻化しており、バス本数の減便などの事例が散見されます。



健康・社会参加における交通課題

【現状】

とりまく状況の整理

- 藤沢市健康増進計画(第2次)の中間評価の結果からは、運動頻度は年々減少にあることが伺えます。また、パーソナルトリップ調査の結果からも、一人当たりのトリップが減少し、外出機会が減少しており、運動不足になりがちな、現代社会の傾向が表れています。
- 新型コロナウイルスの影響により、外出機会やからだを動かす機会も減少しており、健康への影響が危惧されています。
- 市民アンケートでは、公共交通の利用しやすさに次いで、歩行環境に対する重要度が高くなっています。
- 高齢化の進展だけでなく、世帯類型としては、単身世帯の増加も見込まれています。



■ フレイル予防について
出典：藤沢市福祉部高齢支援課



【交通課題】

- ECの利用やICT(情報通信技術)の活用により、外出機会が減少している現状を踏まえ、身近な移動から市民自らが健康増進に取り組めるような移動環境の整備を進める必要があります。
- ライフスタイルの変化や余暇活動の時間増加が進んでいるほか、今後、増加の見込まれる単身世帯への対応をするため、身近な地域を拠点とした健康・生きがいがづくりなどの活動・社会参加を支える必要があります。

産業・観光における交通課題

【現状】

とりまく状況の整理

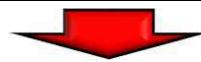
- 平成20年代前半は一時的に大きく落ち込みましたが、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」をはじめとする3つの特区指定や市内の産業拠点及び近隣市の高速道路インターチェンジの整備などにより、順調に回復しています。
- 新型コロナウイルスの拡大前は、観光客数は増加・多様化の傾向にありました。2022年(令和4年)の観光客数は最盛期の2019年(令和元年)比で約9割まで回復しています。
- 市内だけでなく、市外からも自家用車での来訪も多く、鉄道駅周辺や観光地周辺では、渋滞が発生しています。



■ 新産業の森



■ 国道467号の渋滞

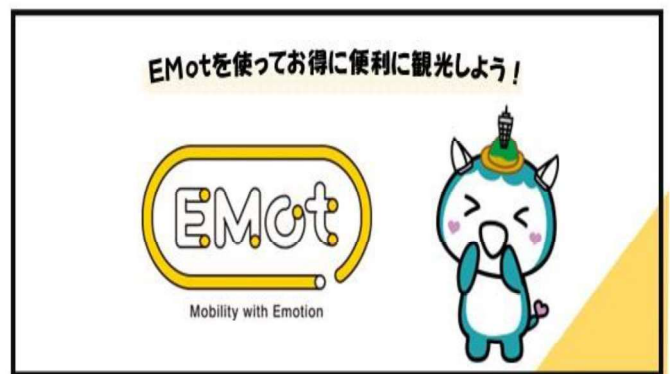


【交通課題】

- 都市拠点等の整備に合わせた新たな産業・機能の誘致、スタートアップ支援やロボット産業振興などの新産業創出が進むよう、人やモノの活発な交流を支える必要があります。
- 本市は首都圏から気軽にアクセスできる全国有数の観光地として、アクセス性や市内の回遊性を高める必要があります。



■ シェアサイクル
出典:江ノ島電鉄株式会社



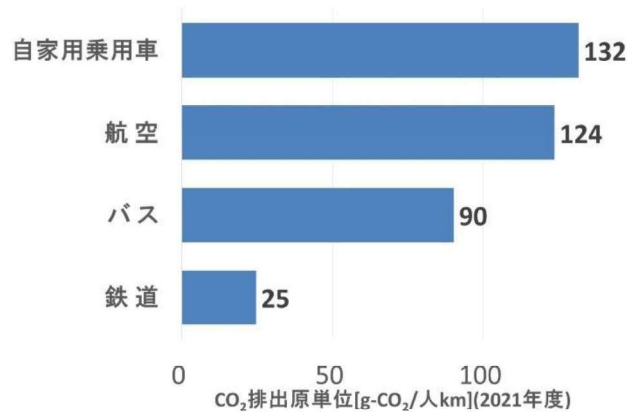
■ 観光型 MaaS
出典:藤沢市観光公式HP

環境における交通課題

【現状】

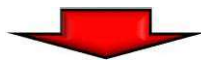
- とりま状況の整理
- 温室効果ガスなどを要因とした地球温暖化に伴い、異常気象や自然災害が激甚・頻発化しており、世界的に脱炭素や地球温暖化対策の重要性が高まっています。
 - 本市の温室効果ガス排出量は減少しており、運輸部門においても、基準年度比で約17.4%を削減しました。
 - 目標値である46%削減の達成に向けて継続的に対策が必要となっています。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



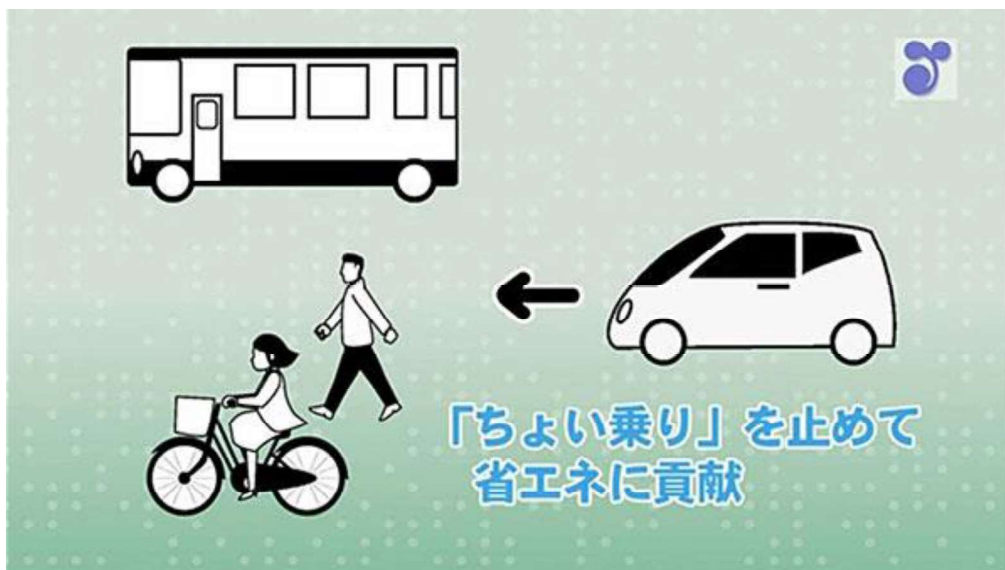
※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

■ 1人が1km移動する際の、輸送手段別の二酸化炭素排出量
出典:国土交通省



【交通課題】

- 自然との共生、環境対策が世界規模で求められる中で、地球温暖化の要因となっている温室効果ガスの削減などに取り組んでいく必要があります。



■ 賢い移動方法
出典:政府広報オンライン

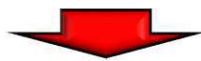
安全・安心における交通課題

【現状】

とりまく状況の整理
<ul style="list-style-type: none"> ● 地震対策に加え、津波対策の重要性が再認識されました。 ● 近年では、豪雨・土砂災害への対応も重要となっています。 ● 交通事故の発生件数は減少しています。事故の種別としては、高齢者事故や自転車事故の割合が高まっています。



■ 2019年(令和元年)台風第19号による箱根登山鉄道の被災状況
出典:かながわ交通計画



【交通課題】

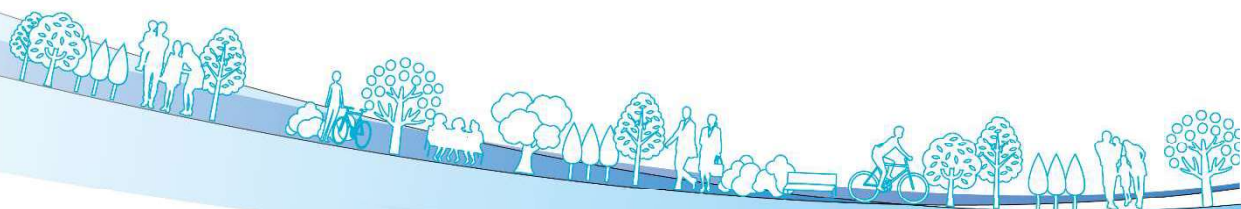
- 自然災害が、頻発化・激甚化する中で、市民や来街者の被害を最小限にするため、防災・減災対策を進める必要があります。また、災害時だけでなく、平時においても安全・安心して移動できる環境づくりが必要となります。
- 交通事故は、減少していますが、市民の安全のため引き続き交通安全対策に取り組む必要があります。特に、高齢者事故や自転車事故への対策が重要となります。



■ 高齢者交通安全教室
出典:藤沢市防災安全部防犯交通安全課

第4章

目指す将来交通像 と基本方針



第4章 目指す将来交通像と基本方針

1. 目指す将来交通像

1-1 将来交通像

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

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

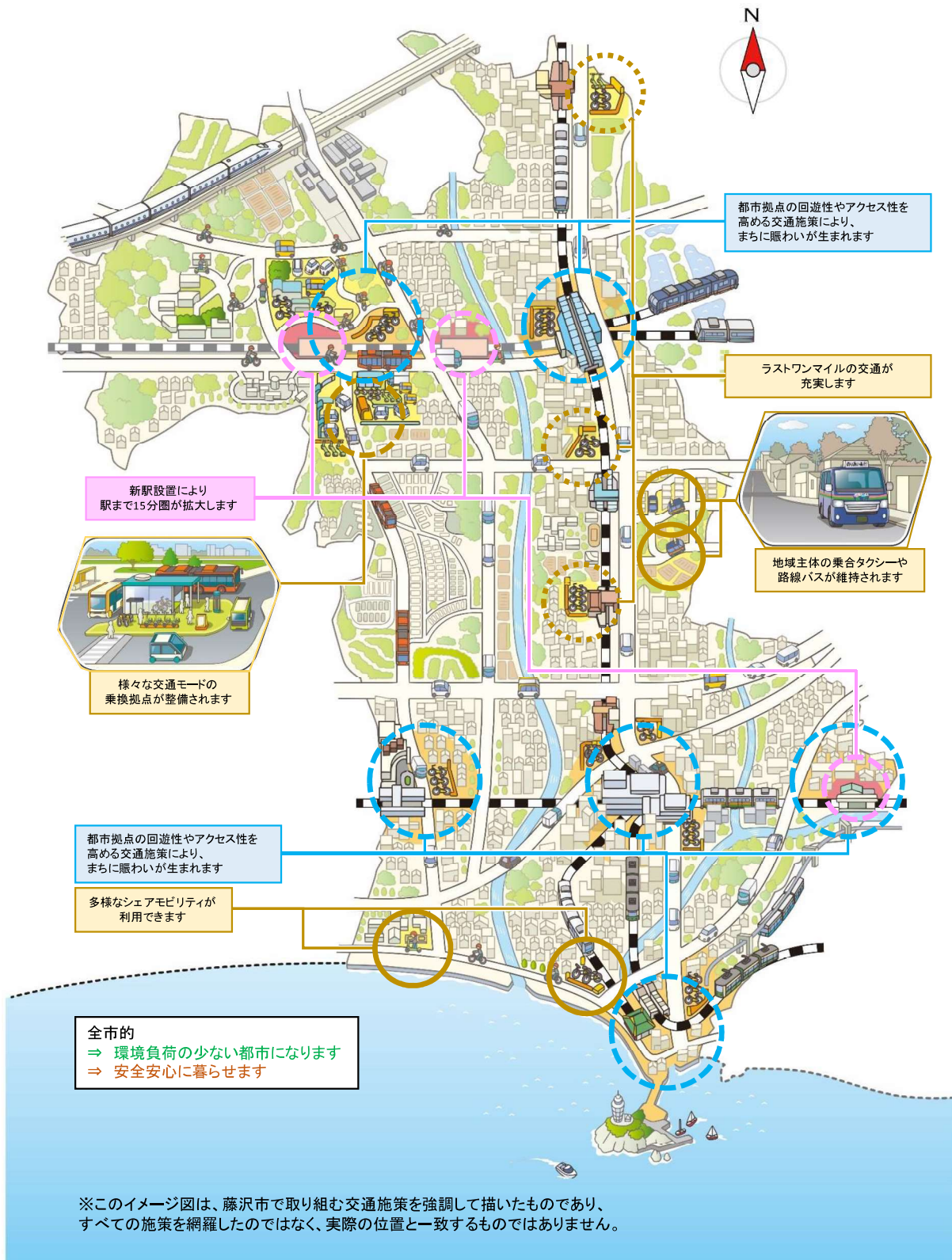
テレワークやECの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成することができるようになりました。

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

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

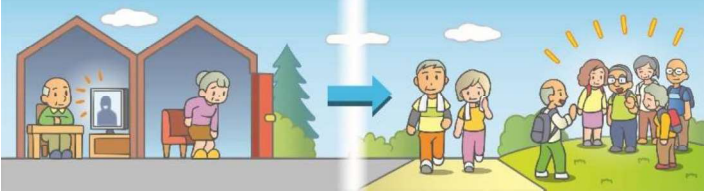
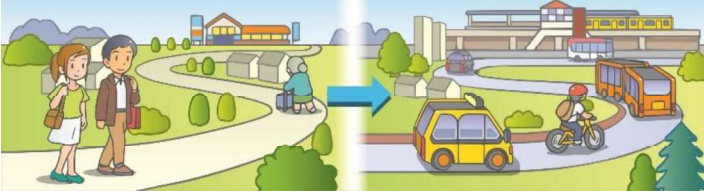
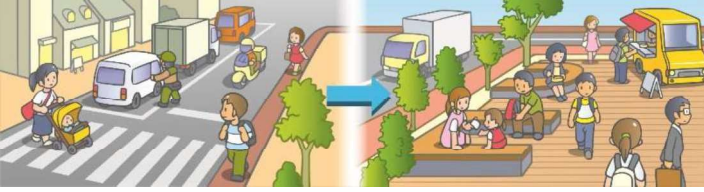
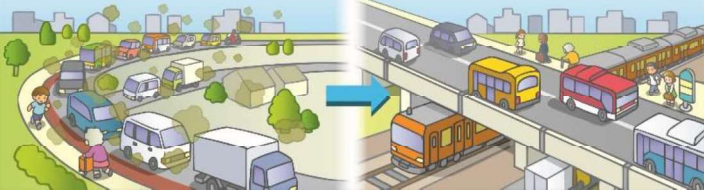

将来的には超高齢社会のさらなる進展などにより、通勤目的の移動が減少し、私事目的の移動が増加すると予想される中、市民のウェルビーイングの向上を目指し、自家用車に依拠しなくても買い物などを行う生活の拠点、最寄りのバス停、最寄り駅まで、アクセスできる交通体系の整備によって、市民の外出を促進し、市民の日常生活における移動を支え、公共交通のサービス等における持続可能な交通体系の構築を目指します。

1-2 将来の交通像のイメージ



■ 将来の交通像のイメージ

1-3 将来交通像を実現するための5つの重要な視点

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

1-4 交通体系

【藤沢市都市マスタープラン:交通体系の考え方】

「市民の内外にわたる自由な交流・連携を支えるとともに、都市拠点間、都市機能相互間を結び、活力を創造する交通の骨格を形成します。また、超高齢社会や地球環境との共生を見据え、より多くの人々が移動しやすい、低炭素型交通環境の形成を目指します。

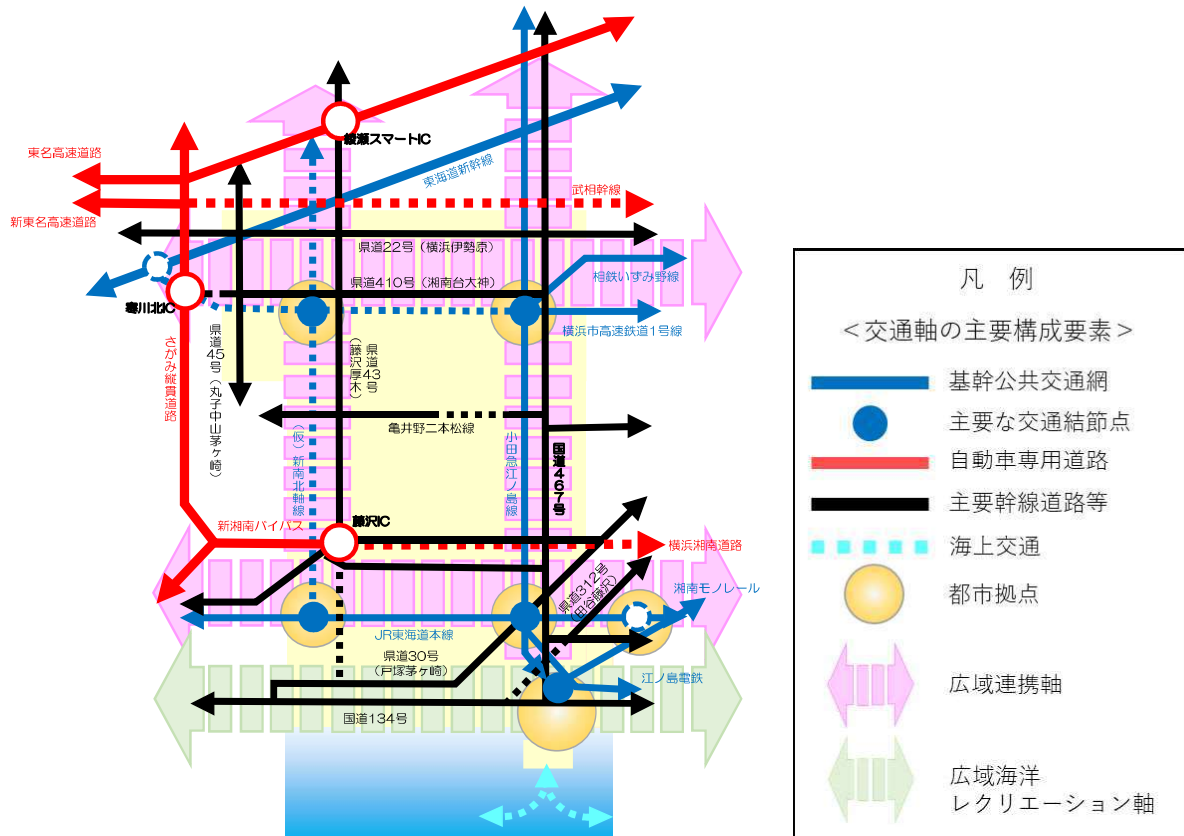
交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市を目指します。」藤沢市都市マスタープランでは、以下のような交通体系の考え方を示しています。

〈配置の考え方〉

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

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

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



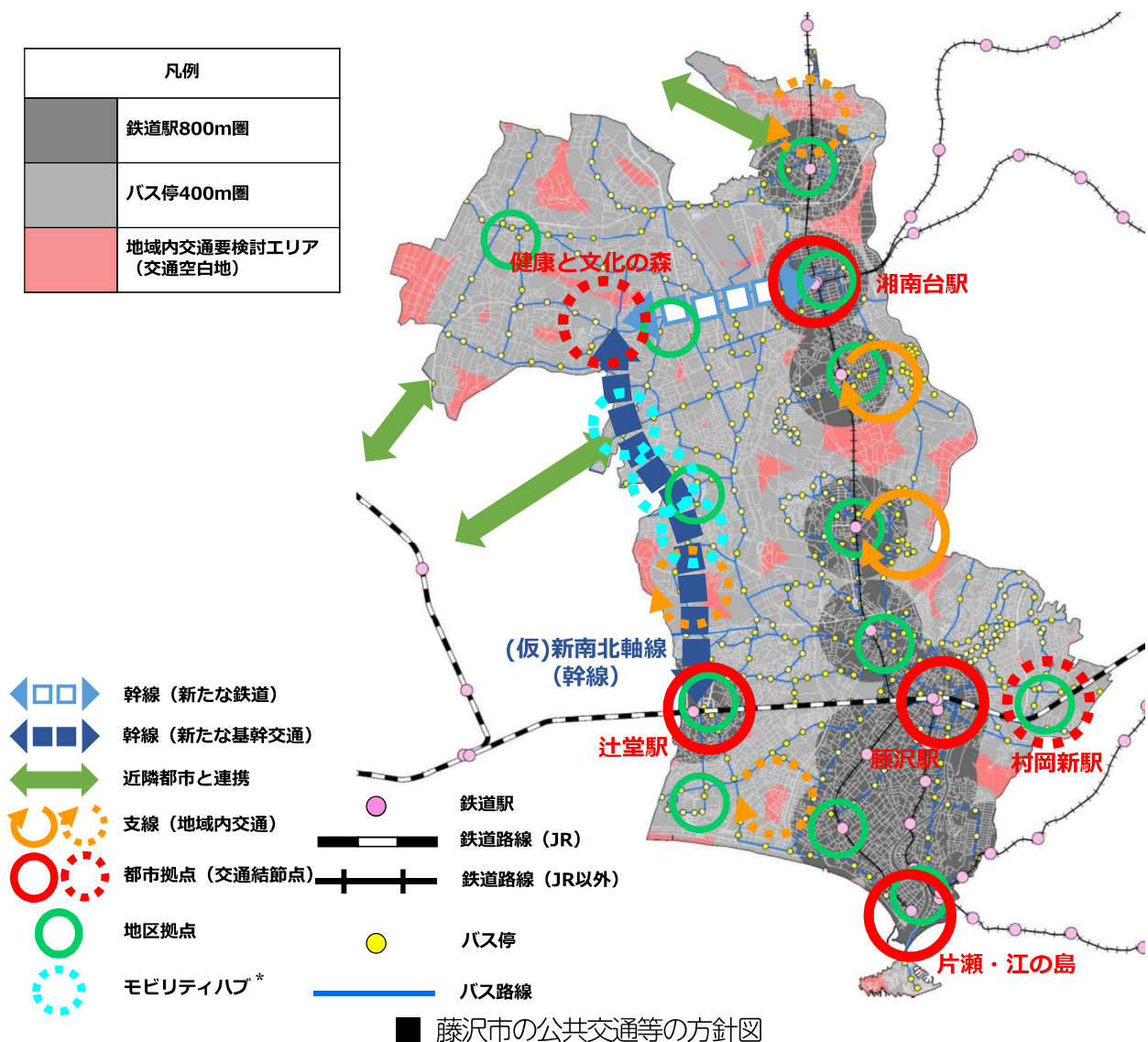
■ 骨格的な交通体系図(藤沢市都市マスタープランを基に作成)

1-5 公共交通等の方針

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

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

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



1-6 将来交通像が実現された場合の生活像・移動像のイメージ

若者

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



■「若者」の生活像・移動像のイメージ

子育て世帯

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



■「子育て世帯」の生活像・移動像のイメージ

オフィスワーカー

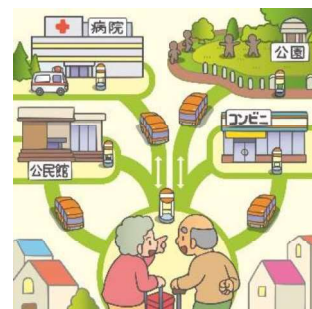
公共交通の拡大や、ラストワンマイルの移動手段の充実により、公共交通が利用しやすくなることで、通勤しやすく、テレワークの場合においても、自宅にいる時間が増える中で、気軽に買い物や拠点の賑わいを享受することができ、生活を充実させる移動ができるようになります。



■「オフィスワーカー」の生活像・移動像のイメージ

高齢者

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



■「高齢者」の生活像・移動像のイメージ

2. 基本方針

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

【基本方針1】 健康・幸福につながる外出を促進する

取組方針 1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化

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

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

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

取組方針 1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実

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

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

- 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備

関連する他の取組方針

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

**【基本方針2】
日々の移動を支える**

取組方針2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化

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

【実現に向けた考え方】

本市の骨格的な交通体系の形成として、鉄道延伸、新駅設置等を行います。また、超高齢社会のさらなる進展や、テレワークやEC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。加えて、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや公共交通利用の動機付け、シビックプライド*を醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信などに取り組むことで、公共交通の利用を促進します。

【施策の方針】

- 最寄り駅まで15分圏の維持・強化
- 公共交通の利用促進

取組方針2-2 日常生活を支える道路環境の改善

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

【実現に向けた考え方】

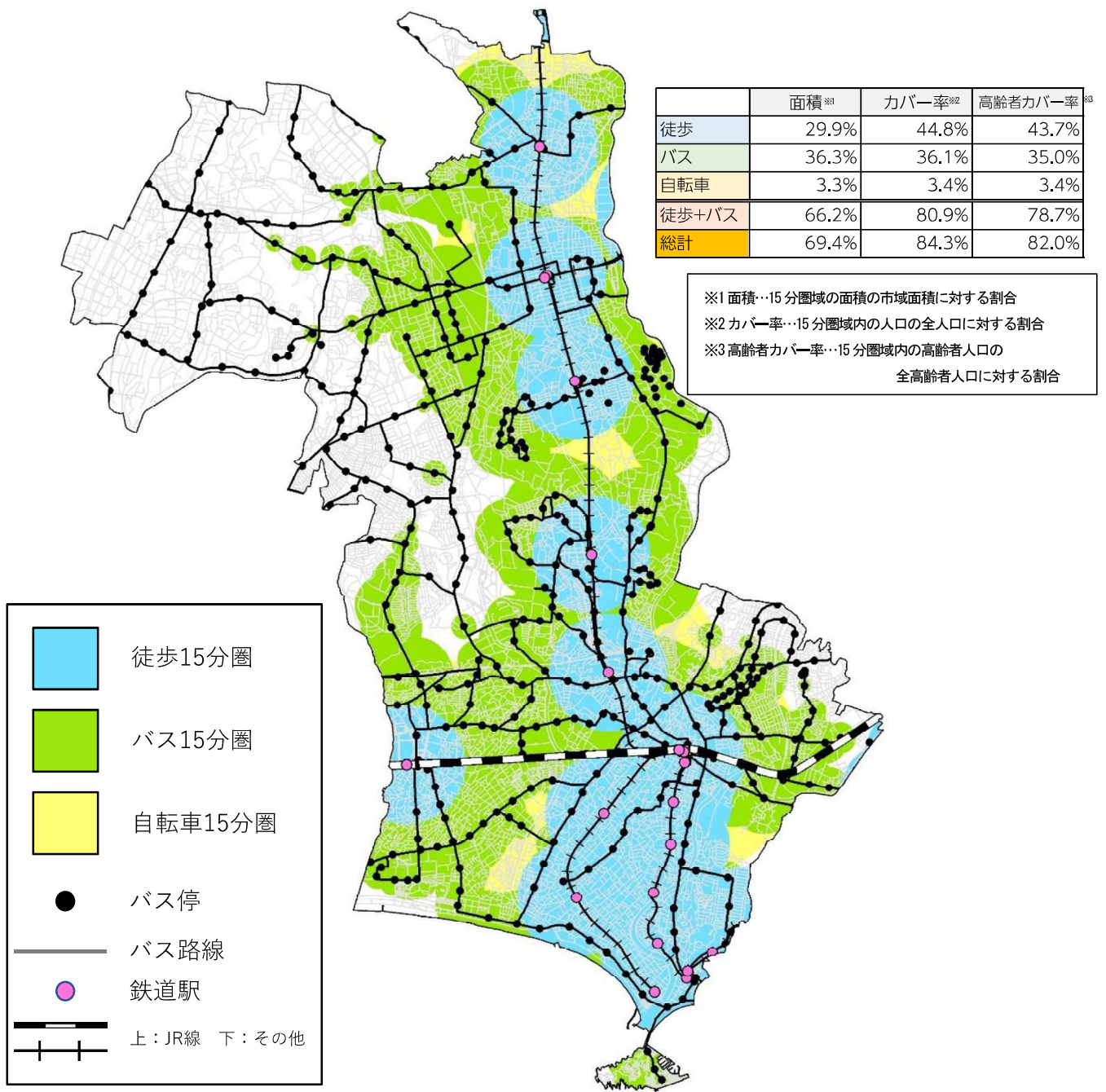
本市の道路事情は、都市拠点周辺での交通渋滞が頻繁に生じており、人やモノの通行空間として本来の交通機能が発揮できていない状況がみられます。引き続き、道路ネットワークの形成を図るとともに、個別の交通課題への対応等による渋滞箇所の解消を図り、道路環境の改善を推進します。

【施策の方針】

- 道路環境の改善

関連する他の取組方針

取組方針名	関連する具体的な内容
【1-1】余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
【1-2】健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備



■ 最寄り駅まで15分圏
 出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査

**【基本方針3】
まちの賑わいを支える**

取組方針3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化

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

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

- 広域的な交通ネットワークの強化

取組方針3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化

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

【実現に向けた考え方】

都市拠点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。

【施策の方針】

- 都市拠点周辺の交通結節機能等の強化

関連する他の取組方針

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

**【基本方針4】
環境に負荷をかけない**

取組方針4-1 脱炭素の推進

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

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

- 環境に配慮した車両導入の促進

関連する他の取組方針

取組方針名	関連する具体的な内容
【1-1】余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
【1-2】健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備
【2-1】日常生活を支える公共交通網の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 最寄り駅まで15分圏の維持・強化 ● 公共交通の利用促進

【基本方針5】 安心して暮らす

取組方針5-1 災害に備えた交通基盤の整備

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

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

- 災害に強い交通基盤の整備

取組方針5-2 安全に移動できる交通環境の形成

日々の移動において、安全・安心して移動できる交通環境の形成を目指します。

【実現に向けた考え方】

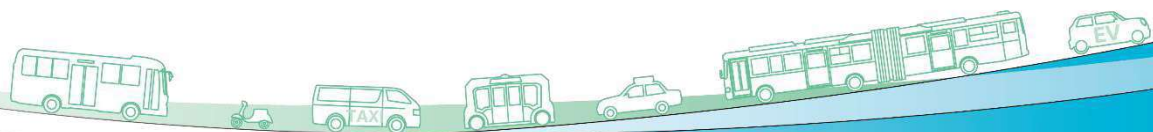
市民の安全で安心な移動を実現するため、交通安全対策の実施や交通ルールや交通マナーの啓発、また、公共交通利用時における安全性の向上、誰もが利用しやすい車両の導入など、ハード・ソフト両面から交通環境の整備を進めます。

【施策の方針】

- 安全な交通環境の整備

第5章

地域別の取組方針



第5章 地域別の取組方針

1. 地域の類型化

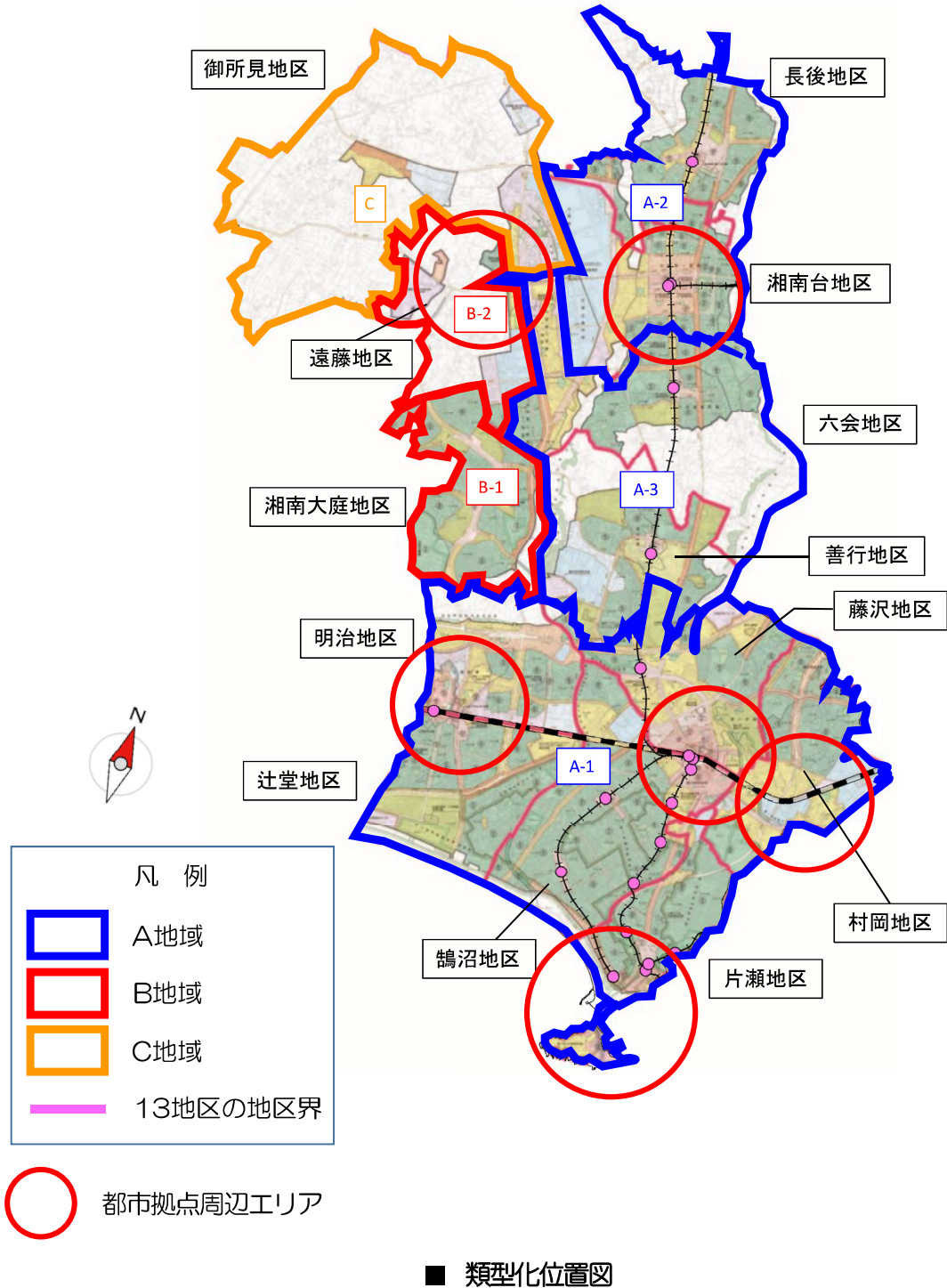
1-1 類型化の考え方

将来の交通像の実現にあたっては、地域特性を踏まえた、交通施策の展開が必要であることから、土地利用・人口動態・交通実態などを分析したところ、隣接した地区で同様の特徴がみられました。同様の特徴を持つ地区を大区分の3地域、小区分の6地域に類型化しました。その6地域に加え都市拠点周辺エリアを都市機能集積地域と観光拠点地域として分類した6エリアを設定しました。

■ 地域の類型化の区分と都市拠点周辺エリアの区分

大区分	小区分	該当地区・地域
A	鉄道駅を有する地域 (新駅の設置が明確になっている地域を含む)	A-1地域
	地区内の鉄道駅を中心としたまちづくりが行われている地域	A-2地域
		A-3地域
B	BRT*が走行する地域 鉄道駅はないが、BRTが走行している幹線道路沿いを中心としたまちづくりが行われている地域	B-1地域
	B-2地域	
C	公共交通が少ない地域 A・Bに該当しないエリア	御所見
都市拠点周辺エリア	都市機能集積地域	成熟型都市拠点
		藤沢駅周辺都市拠点
		辻堂駅周辺都市拠点
	新規開発型都市拠点	湘南台駅周辺都市拠点
		健康と文化の森都市拠点
観光拠点地域	村岡新駅周辺都市拠点	
		片瀬・江の島都市拠点

地区類型化 位置図



2. 地域別の取組方針

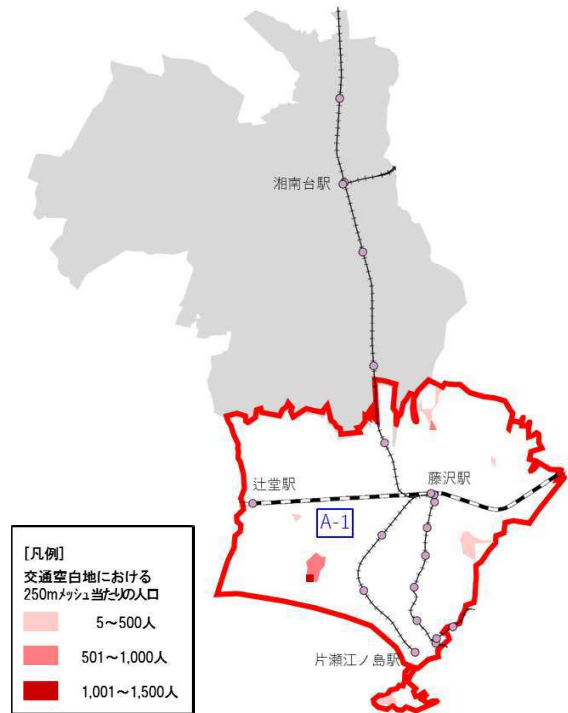
2-1 6つの地域

● A-1 地域

対象地区：片瀬・鵜沼・辻堂・村岡・藤沢・明治

【現状・課題】

- 子育て世代などの社会増が多く、今後も人口増加し、移動の総量も増加が予想されます。
- 一部で交通空白地*が存在していますが、徒歩と公共交通を中心に移動できる地域となっています。
- A-2、A-3 地域に比べ、「自転車の走りやすさ」の重要度が高く、「駐輪施設の場所や設備」の満足度が6地域中最も低くなっていることから、自転車利用環境に関するニーズが高いことが伺えます。
- 満足度としては「自動車の走る道路」が6地域中最も低くなっています。本地域に居住する高齢者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く半数を占めます。



■ 位置図

【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所・施設にアクセスしやすい交通体系の維持・向上を目指します。

⇒ 関係する基本方針：**基本方針1** **基本方針2**

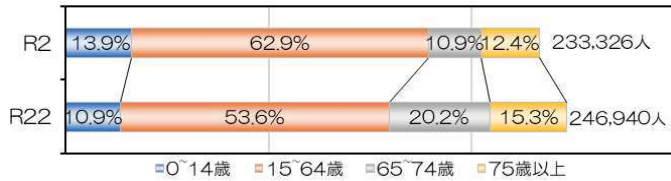
- 今後も人口増加が予測され、交通量も増加することが考えられるため、特に駅周辺・拠点周辺での交通混雑を改善し、歩行者や自転車が、安全・快適で通行しやすい環境の整備を目指します。

⇒ 関係する基本方針：**基本方針1** **基本方針2** **基本方針5**

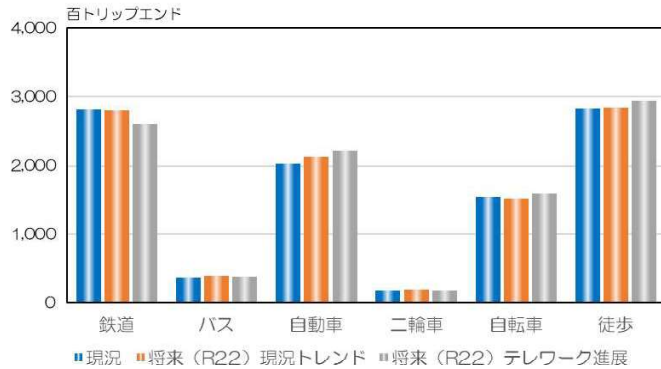
- 新駅を核として、自家用車に依拠しない新たな交通環境の構築に向けた取組を進めます。

⇒ 関係する基本方針：**基本方針1** **基本方針2** **基本方針4**





■ 将来人口推移
出典:藤沢市将来人口推計

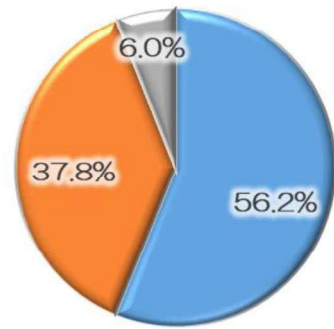


■ シナリオ別の交通需要推計結果
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

1	歩道の歩きやすさ	44.2%
2	公共交通の利用	44.0%
3	自転車の走りやすさ	38.9%



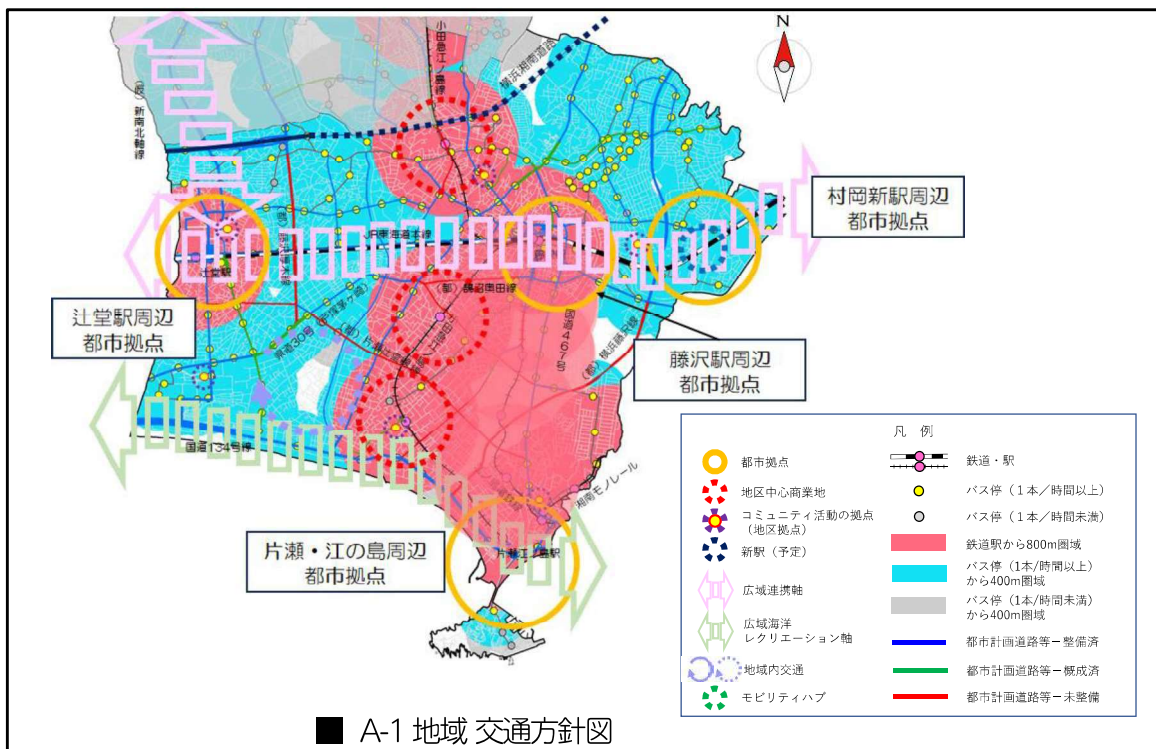
■ 買い物先
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

公共交通の利用	3.08	③
自動車の走る道路	2.39	⑥
自転車の走りやすさ	2.43	③
駐輪施設の場所や設備	2.33	⑥
歩道の歩きやすさ	2.71	⑤
最寄り駅までの所要時間	3.54	②
高速ICまでの所要時間	3.08	③

6地域
中の順位

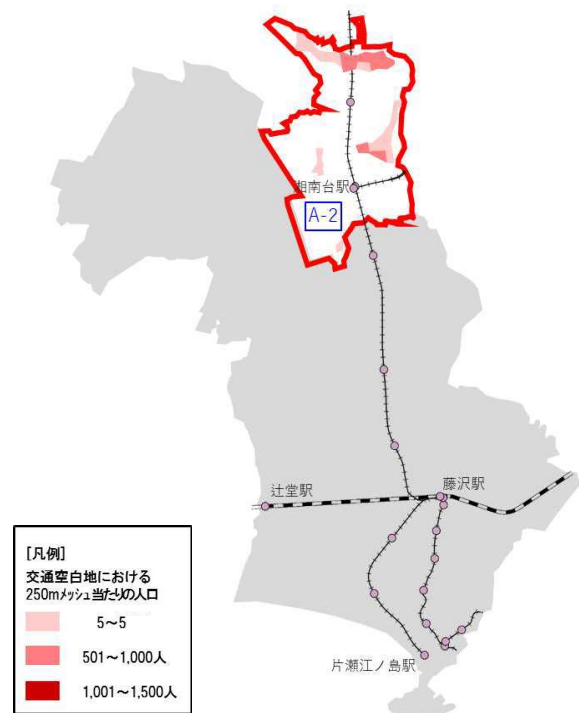




A-2 地域

対象地区:長後・湘南台

- 0～30代を中心に社会増があり、今後も人口増加し、移動の総量の増加が予想されます。
- 鉄道駅間の市街化区域及び市街化調整区域に交通空白地が広がっており、面積割合・人口割合ともに比較的高くなっています。
- 駅端末交通*手段の徒歩の割合が高くなっています。
- 日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅に揃いますが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高くなっています。
- 私事移動の手段割合では A-1 地域に次いで「徒歩」「自転車」の割合が高いが、自転車環境に関する満足度が低く、ニーズが高くなっています。

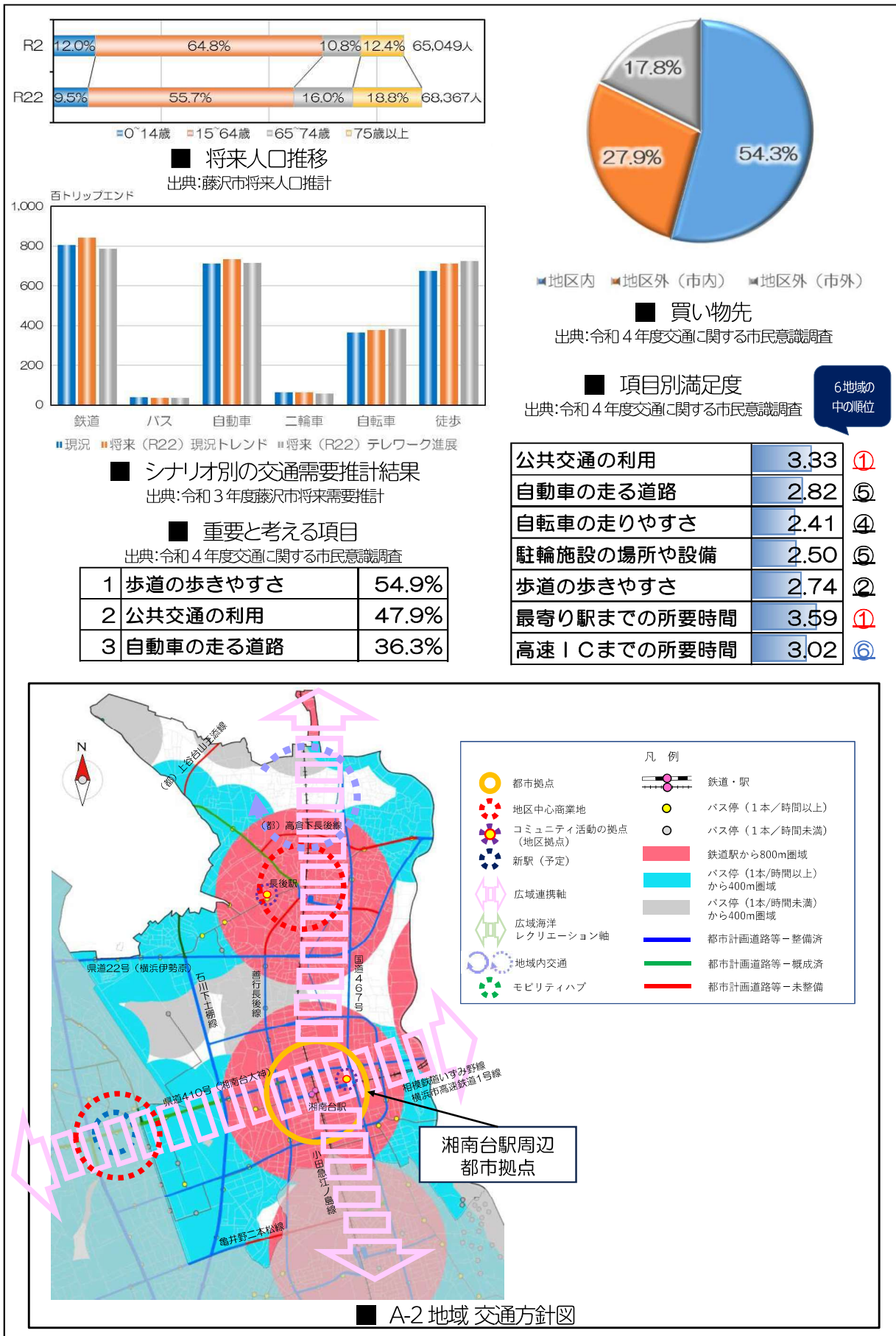


位置図

【取組方針(重点的に取り組むもの)】

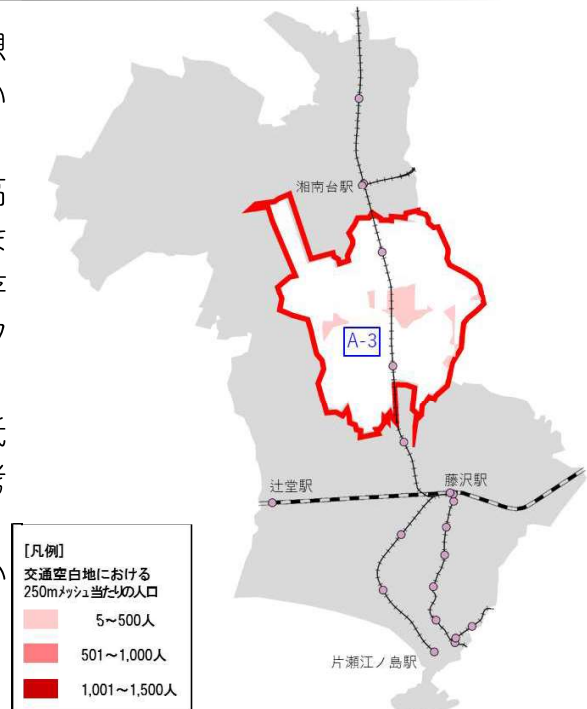
- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所へのアクセスの向上に向けて、鉄道駅間にある交通空白地などの解消や持続可能な交通手段の検討・導入を目指します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**
- 歩行者・自転車が安全で快適に移動できるよう、歩道整備や自転車通行空間の整備などを推進します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針5**





A-3 地域
対象地区:善行・六会

- 将来的な人口が横ばいで推移すると予想されていることから、移動の総量も横ばいと予想されます。
- 交通空白地は面積割合・人口割合ともに高く、市街化調整区域を中心に広がっていますが、鉄道駅間の市街化区域にも一部存在しています。そのため、2地区で乗合タクシーの運行が行われています。
- A 地域の中で、最も自転車利用割合が低く、地形の高低差が大きいことが一因と考えられます。
- 交通空白地が比較的広がっていることから、自動車の利用が多くなっています。

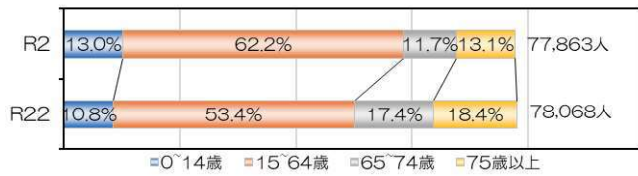


■ 位置図

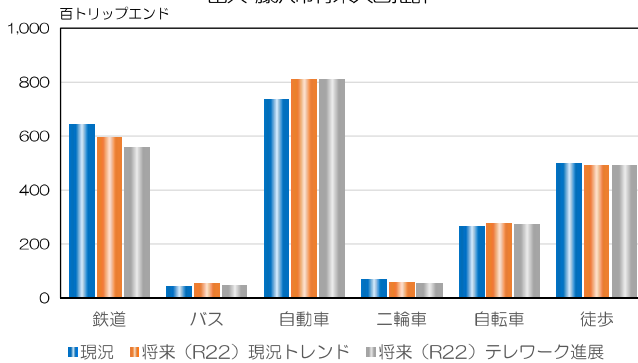
【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺へのアクセス手段の確保に向け、地理的な条件(交通空白地が広がるエリア、傾斜が急なエリア)を踏まえながら、新たな交通システムの検討・導入を目指すとともに、本地域で導入している乗合タクシーの維持を目指します。
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**
- 公共交通の利用促進に向け、わかりやすい路線図・時刻表、バス接近情報の発信など、公共交通を利用する際の利便性の向上を目指します。
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移
出典: 藤沢市将来人口推計

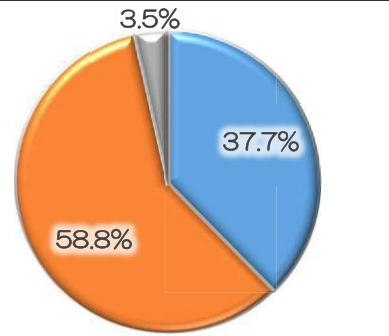


■ シナリオ別の交通需要推計結果
出典: 令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

1 歩道の歩きやすさ	48.2%
2 公共交通の利用	47.7%
3 自動車の走る道路	31.7%



■ 買い物先

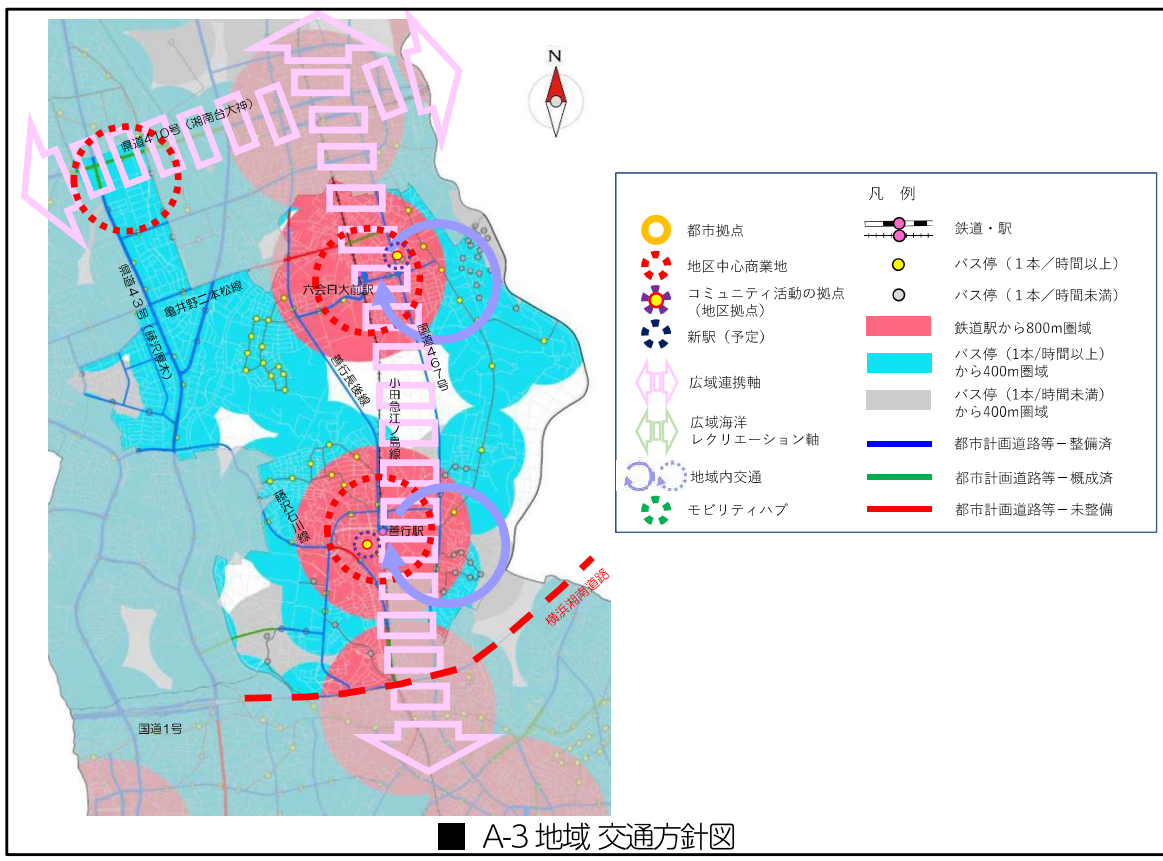
出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域の
中の順位

公共交通の利用	2.98	④
自動車の走る道路	2.88	④
自転車の走りやすさ	2.35	⑤
駐輪施設の場所や設備	2.55	③
歩道の歩きやすさ	2.73	③
最寄り駅までの所要時間	3.18	③
高速ICまでの所要時間	3.05	④





B-1 地域

対象地区：湘南大庭

- 最も高齢化が進んでいる地域で、将来的にも、さらなる高齢化が進展し、人口が減少することが予想されています。
- 一方で、高齢者の身近な移動の増加と、移動の総量が増えることが予想されます。
- 計画的なまちづくりが行われたため、幹線道路沿いに住宅地が形成されており、交通空白地に該当する人口割合は低くなっています。
- 鉄道駅に出るにはバスを利用しないといけません。地域内で日常的な買い物を済ませることができる生活拠点があるため、私事目的における徒歩・自転車の割合が高くなっています。

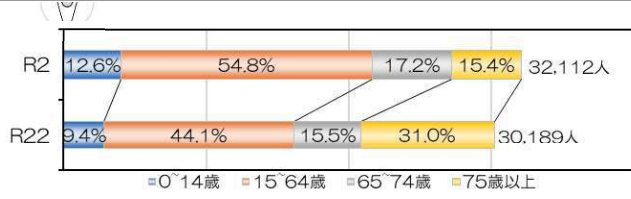


位置図

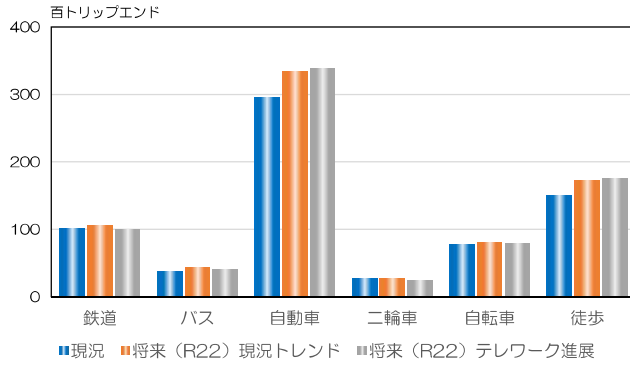
【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 市内で最も高齢化が進んでおり（2020年(令和2年)時点：33%）、今後も超高齢社会が進展することが予測されることから、「通勤」目的の移動回数が減少する代わりに、「私事」目的の移動回数の増加のほか、居住地周辺の距離の短い移動(身近な移動)が増加することを鑑みて、地域内における移動手段の確保や安全な移動環境の整備を目指します。
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**
- 地域内の移動手段の拡充と合わせて、既存の BRT と連携し、鉄道駅や地域内の生活拠点までのアクセス性の向上を目指します。
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移
出典:藤沢市将来人口推計

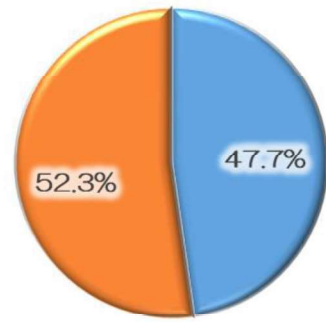


■ シナリオ別の交通需要推計結果
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

1	公共交通の利用	68.3%
2	歩道の歩きやすさ	46.7%
3	自転車の走りやすさ	33.3%



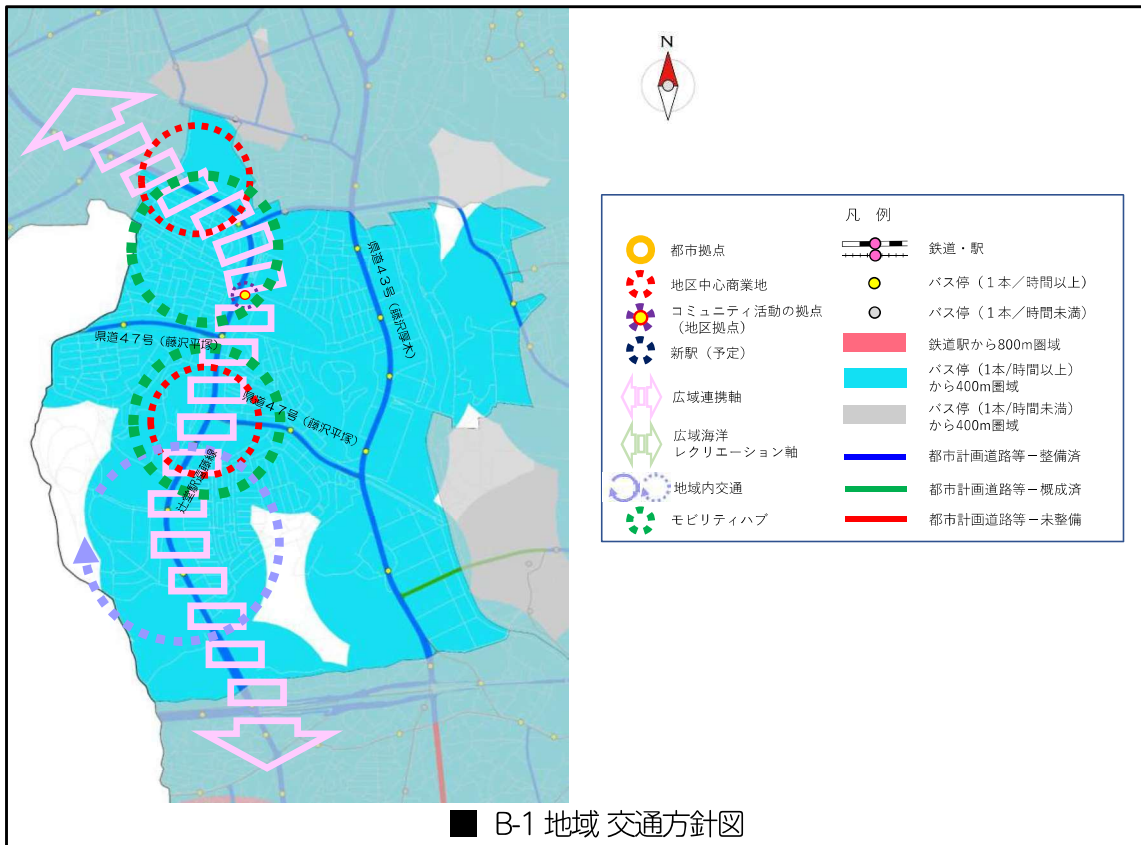
■ 買い物先
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域
中の順位

公共交通の利用	3.21	②
自動車の走る道路	3.21	①
自転車の走りやすさ	2.53	①
駐輪施設の場所や設備	2.69	②
歩道の歩きやすさ	2.96	①
最寄り駅までの所要時間	2.83	⑤
高速ICまでの所要時間	3.24	②

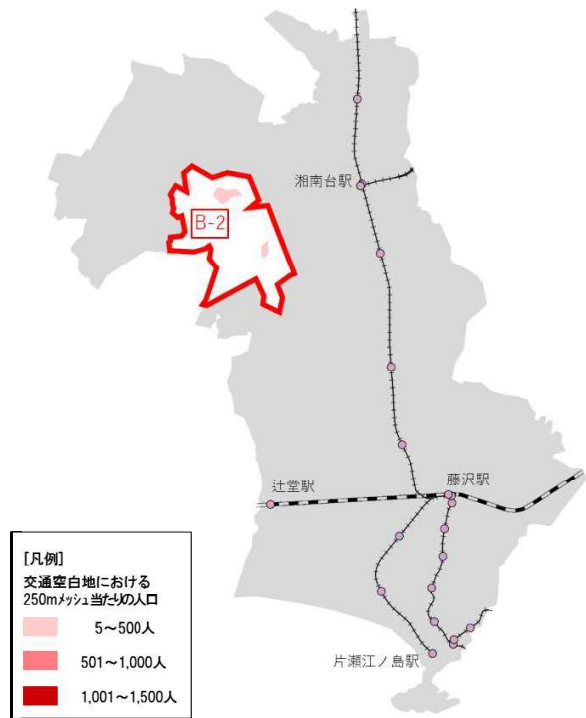




B-2 地域

対象地区:遠藤

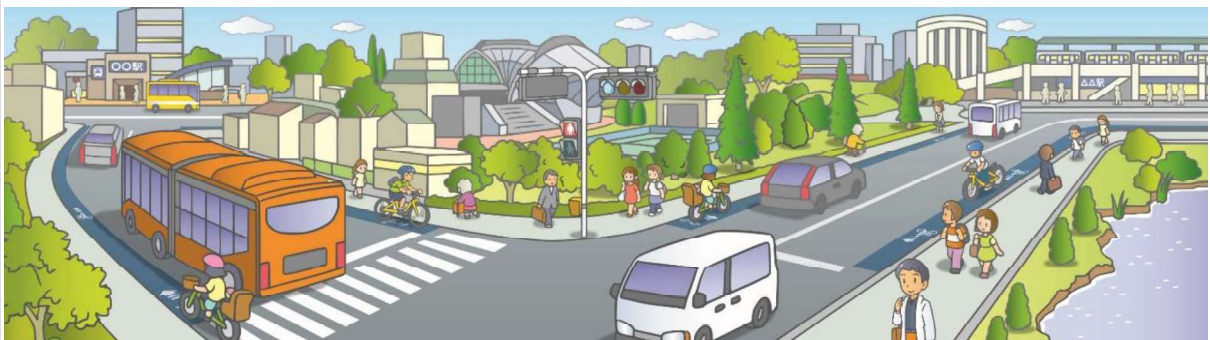
- 鉄道延伸に伴う新駅設置やまちづくりにより人口増加が予想されています。
- 移動の総量も増加し、超高齢社会の進展に伴う自動車の利用増加が予想されます。
- 地域にある大学を起点に、湘南台駅、辻堂駅までの急行運転のBRTが運行されており、路線周辺での鉄道駅へのアクセスは比較的良好ですが、朝・夕を中心に定時性・速達性が損なわれる時間帯があります。
- 地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高くなっています。

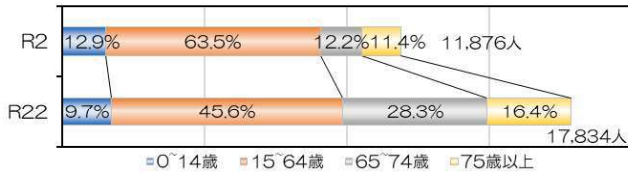


位置図

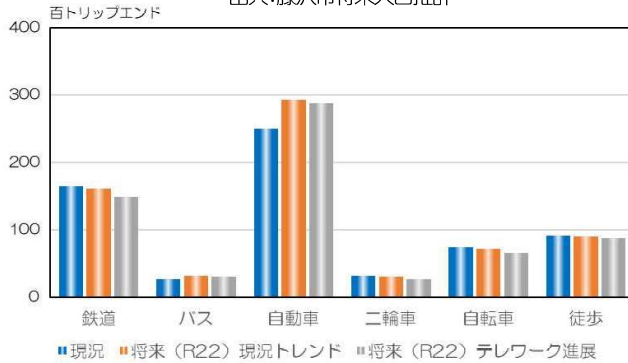
【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 日常を支える公共交通網の強化としていずみ野線延伸を促進します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針2**
- 今後のまちづくりに対応するため、新駅へのアクセス手段の拡充を図り、自動車から公共交通への転換を目指します(新駅設置前では、BRTを軸とした交通体系を推進していきます)。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**
- 将来を踏まえた生活拠点までのアクセス性の向上に向けて、地域内の移動手手段の拡充や既存のBRTとの連携を推進します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移
出典:藤沢市将来人口推計



■ シナリオ別の交通需要推計結果
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

1	公共交通の利用	49%
2	歩道の歩きやすさ	42%
3	自動車の走る道路	32%



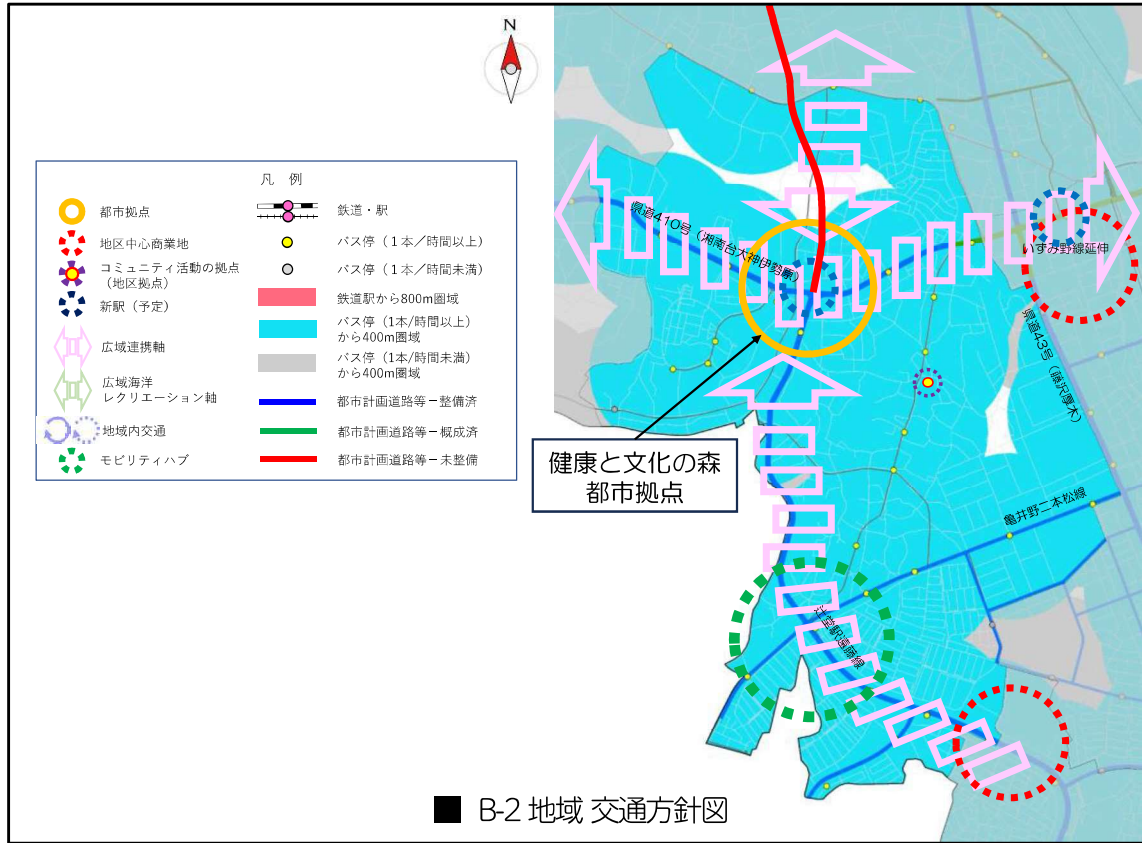
■ 買い物先
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域
中の順位

公共交通の利用	2.80	⑤
自動車の走る道路	2.93	③
自転車の走りやすさ	2.45	②
駐輪施設の場所や設備	2.54	④
歩道の歩きやすさ	2.65	⑥
最寄り駅までの所要時間	2.91	④
高速ICまでの所要時間	3.03	⑤

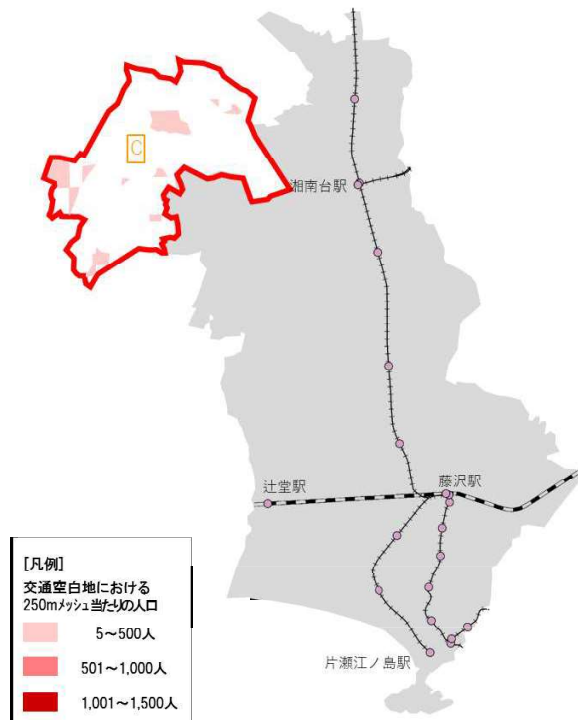




C 地域

対象地区:御所見

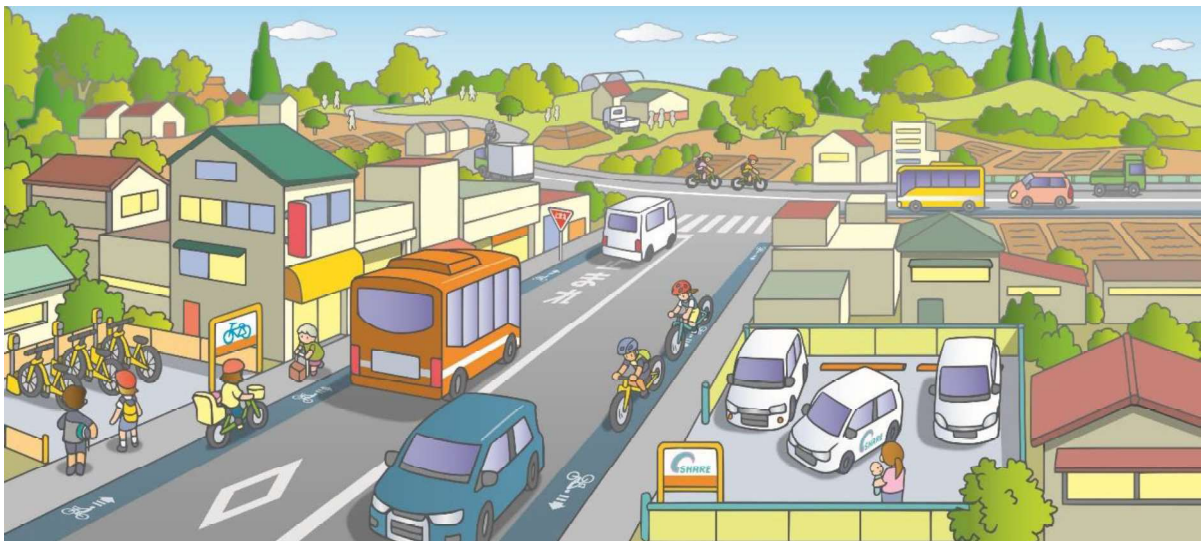
- 人口の流入が少なく、今後も高齢化や人口減が進むことが予想されます。
- 交通空白地の面積割合は約3割ですが、人口密度が低いことから、交通空白地の人口割合は低くなっています。
- 人口密度が低く、利用者の確保が難しいことから、過去に自家用車からの転換を目指し、慶応大学バス停での乗継を行うフィーダーバス*を運行しましたが、乗継への抵抗感から自家用車からの転換が思うように図られませんでした。その後、道路改良後に再編を行いました。自家用車への依存が高くなっています。
- 地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高くなっています。

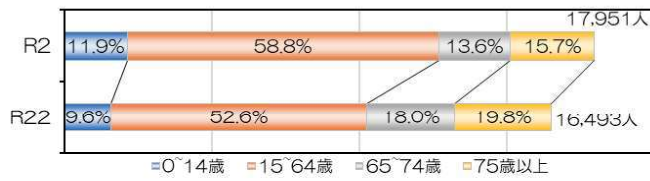


位置図

【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 自家用車に過度に依拠しない移動の促進を目指します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2** **基本方針4**
- 幹線系の路線バスまでの移動手段の検討や既存のバス路線の維持を目指します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移
出典:藤沢市将来人口推計

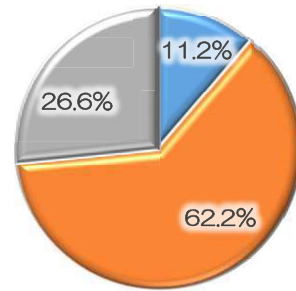


■ シナリオ別の交通需要推計結果
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

1	公共交通の利用	65.6%
2	歩道の歩きやすさ	34.4%
2	最寄り駅までの所要時間	34.4%



■ 買い物先

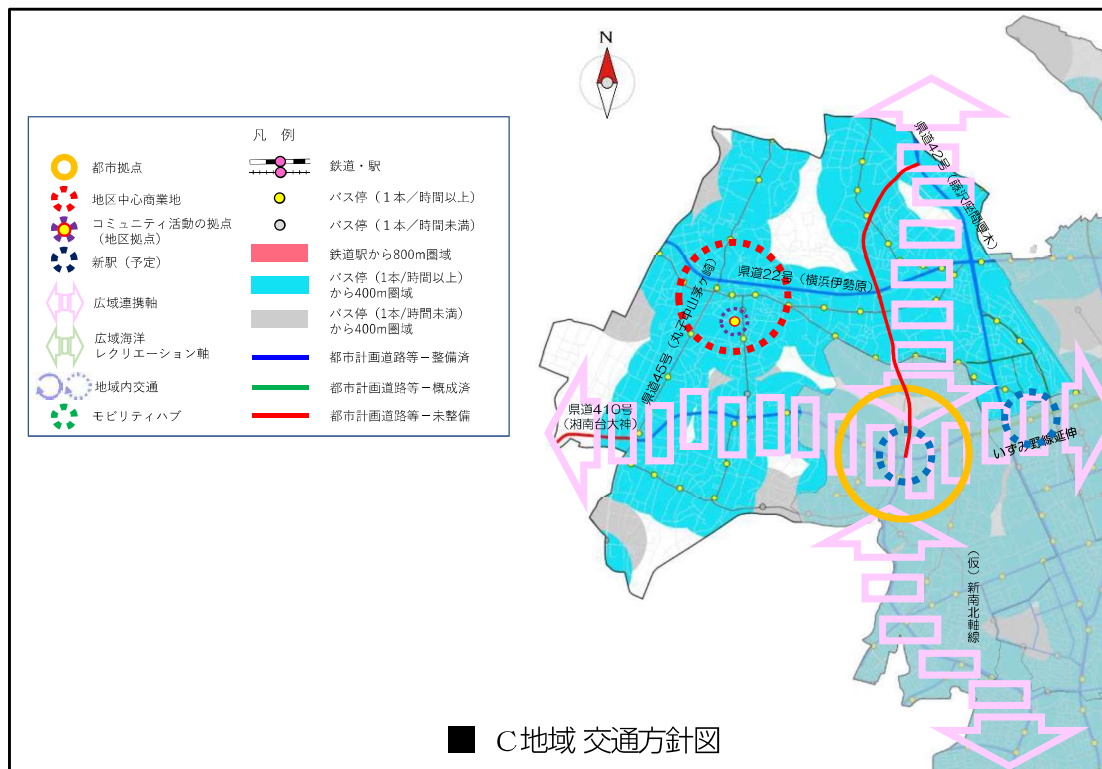
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域の
中の順位

公共交通の利用	2.37	⑥
自動車の走る道路	2.96	②
自転車の走りやすさ	2.07	⑥
駐輪施設の場所や設備	2.71	①
歩道の歩きやすさ	2.72	④
最寄り駅までの所要時間	2.40	⑥
高速 C までの所要時間	3.54	①



2-2 6つの都市拠点

藤沢駅周辺都市拠点(中心市街地)

【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流機能等が集積する藤沢の都心部として、市全体の活力をけん引する役割を担っており、成熟化・老朽化しつつある街の再活性化とともに、超高齢社会や成熟社会を見据え次の時代に対応した街への転換を目指します。
- 特に市内最大の利用者数を誇る藤沢駅から利用者を駅周辺に回遊させる魅力あるまちづくりを進め、市内だけでなく、広域的な吸引力を高め、市外からの来街者数を増加させていくため、建物の更新時期を捉えたエリアの顔となる大型商業機能等の強化を図るための基盤整備を進めるとともに、駅周辺の商店街の活性化を事業者等と連携して進めます。

【概況】

- 藤沢駅周辺都市拠点では、マンションなどの立地が進んでおり、本市の人口・世帯数増加の大きな要因となっています。
- また、藤沢駅周辺では、大型店が立地する一方で、小規模な敷地・街区が混在している状況です。
- 藤沢駅には、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線の鉄軌道3路線が乗り入れているほか、路線バスは計57路線乗り入れています。
- 藤沢駅及び駅前広場の整備から、40年以上が経過し、当時、整備・建設された南北デッキ等の公共施設や駅前街区の民間施設では老朽化が進んでおり、都心としての機能の低下や陳腐化によって人の流れが弱まりつつあります。
- 南口の商店街等で、荷捌きスペースが不足しており、荷捌き車両が路上駐車し作業することで、自動車をはじめ、歩行者や自転車の通行の妨げになっている様子がみられます。



■ 藤沢駅周辺の航空写真

● 藤沢駅周辺都市拠点(中心市街地)の取組方針

- 藤沢駅を中心にバス、歩行者、自転車等が円滑に連携する交通ターミナルとして、駅前広場再整備や運用改善を図るとともに、小田急改札口の橋上化や南北自由通路拡幅、地下通路再整備等により交通モード間をシームレス*につなぐとともに駅南北の連携、一体化を図ります。
⇒ 関係する基本方針：基本方針1 基本方針3
- デッキを介在した立体的な回遊空間の更新を図るとともに、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げる場づくりを通じて、居心地がよく、歩きたくなるまちを目指します。
⇒ 関係する基本方針：基本方針1 基本方針3

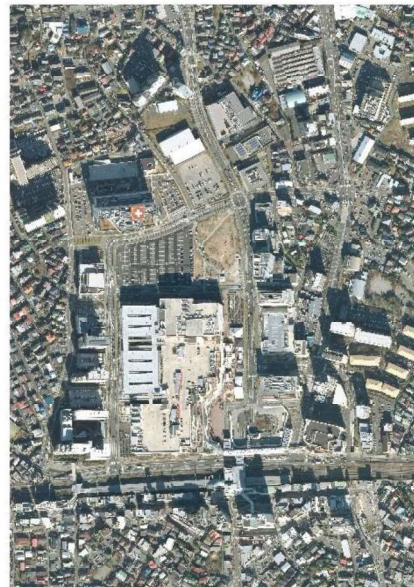
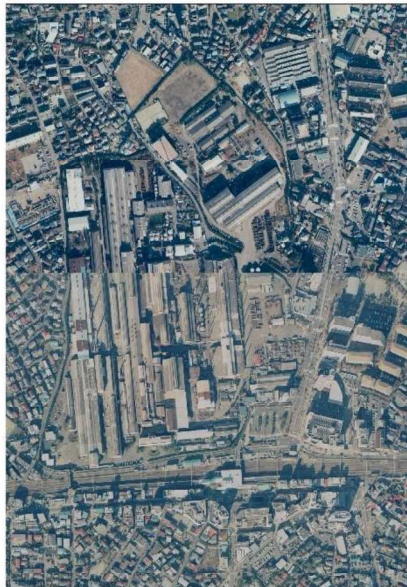
辻堂駅周辺都市拠点(広域連携・複合拠点)

まちづくりの方向性(立地適正化計画より)

- 新たに創出する広域連携拠点として、引き続き産業関連機能、医療健康増進機能、広域連携機能、複合都市機能等の集積・維持を進め、多様な交流を育む拠点を目指します。
- 辻堂駅南側との連携を強化するとともに、本市西部や西北部、茅ヶ崎市東部への交通ターミナルとして充実を図ります。

●概況

- 産業ゾーンがかつては形成されましたが、工場撤退によって土地利用転換が進み、辻堂駅周辺は、「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たに都市拠点が創出されました。
- 地区への新たな活力・交流創出のため、広域連携機能や複合都市機能等が計画的に誘導・集積が進められています。
- 辻堂駅には、JR東海道本線が乗り入れているほか、湘南ライフタウン方面への連節バス(BRT)をはじめ、路線バスは計 30 系統乗り入れています。
- 交通結節機能の強化に向け、北部方面への新たな交通システムの導入が検討されています。
- 辻堂駅周辺では南北の往来が不便で、駅周辺で渋滞が発生しています。また、休日では、大規模商業施設へ市内外から自動車交通が集中するために、交通渋滞が発生しています。



■ 辻堂駅周辺の航空写真(左:2001年(平成13年)、右:2015年(平成27年))

● **辻堂駅周辺都市拠点(広域連携・複合拠点)の取組方針**

- 本市の西部、西北部、茅ヶ崎市東部を結び新たな産業・ビジネスの創出拠点として、回遊性やアクセス性の高い交通結節点としての機能強化を目指します。
⇒ 関係する基本方針：基本方針1 基本方針3
- 駅周辺の大型商業施設等に集中する市内・外からの自家用車利用の転換・分散を目指します。
⇒ 関係する基本方針：基本方針2 基本方針3



■ 辻堂駅北口周辺の写真

湘南台駅周辺都市拠点(文化・交流拠点)

【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用・充実しながら、本市北部地域における商業・業務、行政サービス機能中心地として充実させるとともに、質の高い都市空間形成を図り、市民や大学・北部工業系市街地へ向かう人々等が交流するのにふさわしい賑わい・文化・交流の創出を目指します。

【概況】

- 湘南台駅周辺では、計画的に都市整備が行われたため、駅を核として良好な市街地が形成されています。
- 湘南台駅周辺には商業・業務・サービス機能が集積しており、地域だけでなく本市北部の拠点となっています。
- 湘南台駅には、小田急江ノ島線、横浜市高速鉄道1号線や相模鉄道いずみ野線が乗り入れているほか、遠藤地区方面への連節バス(BRT)をはじめ、路線バスは計23系統が乗り入れています。
- また、多摩大学湘南キャンパスや慶応大学湘南藤沢キャンパスなどの最寄り駅であるため、学生をはじめ若者の利用が多くなっています。
- 連節バスの導入等が図られていますが、北部の交通ターミナルとしての機能を一挙に担うため、特に、朝・夕のピークの時間帯では、バス交通の定時性・速達性が損なわれています。



■ 湘南台駅西口周辺の写真

● 湘南台駅周辺都市拠点(文化・交流拠点)の取組方針

- 駅にアクセスするバスの定時性や利便性向上を目指します。
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**
- 本市の北部と藤沢駅方面、横浜・東京方面を結ぶ交通結節点として、交通モード間をシームレスにつなぐ機能の強化を目指します。
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**

健康と文化の森都市拠点(学術文化新産業拠点)

【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術・研究機能を核に、産学公連携によるビジネス育成や国際交流の拠点の形成を目指し、広域にわたる本市の新たな活力創造の場を創出します。
- また、新たに創出する都市拠点にふさわしい、田園空間に囲まれた環境のもと質の高い拠点空間を形成します。
- まちづくりを担う様々な主体が連携して展開される環境共生や健康・医療、農業等に関する活動や取組によって、活力が創造されるまちを目指します。

【概況】

- いずみ野線延伸に伴う新駅の設置が計画されており、新駅を中心とした拠点整備が予定されています。新駅設置の動きを見据えながら、新駅を中心とした公共交通のネットワークの再編も必要になります。
- 健康の森には、豊かな自然環境と慶應義塾大学看護医療学部が立地しています。また、文化の森には、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス、未来創造塾、慶應藤沢イノベーションビレッジが立地しています。
- いずみ野線延伸が完了するまでの間の広域・地域の交流や連携を促進する都市機能・交通機能が不足しています。



■ 健康と文化の森の航空写真

● 健康と文化の森都市拠点(学術文化新産業拠点)の取組方針

- いずみ野線延伸の状況を踏まえつつ、駅にアクセスするバスの定時性や利便性向上を目指します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2** **基本方針3**
- 本市の北部と藤沢駅方面、横浜・東京方面を結ぶ交通結節点として、交通モード間をシームレスにつなぎ、環境共生・学術・研究機能の強化を目指します。
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2** **基本方針3** **基本方針4**



■ 健康と文化の森のまちづくりの方針

村岡新駅周辺都市拠点(研究開発拠点)

【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- まちの将来像を「みどりあふれる活力と魅力に満ちたまち“湘南村岡コンパクトタウン”」と位置付け、御霊神社から村岡城址につながる鎌倉古道の名残や緑豊かな自然環境に包まれた地形や立地を活かし、みどりあふれる環境で多様な人々が快適に暮らし、憩い、訪れ、働き続けられる、新駅を中心とした、活力と魅力に満ちた、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成を目指します。
- 村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成を目指すとともに、地域サービスの充実を図ります。

【概況】

- 村岡新駅周辺には、現在、神戸製鋼所や湘南ヘルスイノベーションパーク等の産業施設が立地しているほか、御霊神社等の地域資源や緑地があります。
- 2018年(平成30年)12月に、神奈川県、鎌倉市と、藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区のまちづくりと村岡新駅設置に関する合意を取り交わしました。2021年(令和3年)2月には、神奈川県、鎌倉市及び東日本旅客鉄道株式会社と、村岡新駅設置等に関する覚書を締結しました。
- 鎌倉市深沢地区において、湘南モノレール湘南深沢駅周辺のまちづくりが進められており、本地区と一体となって、ヘルスケア・ニューフロンティアなどの最先端の新たな地域の拠点の形成を進めています。

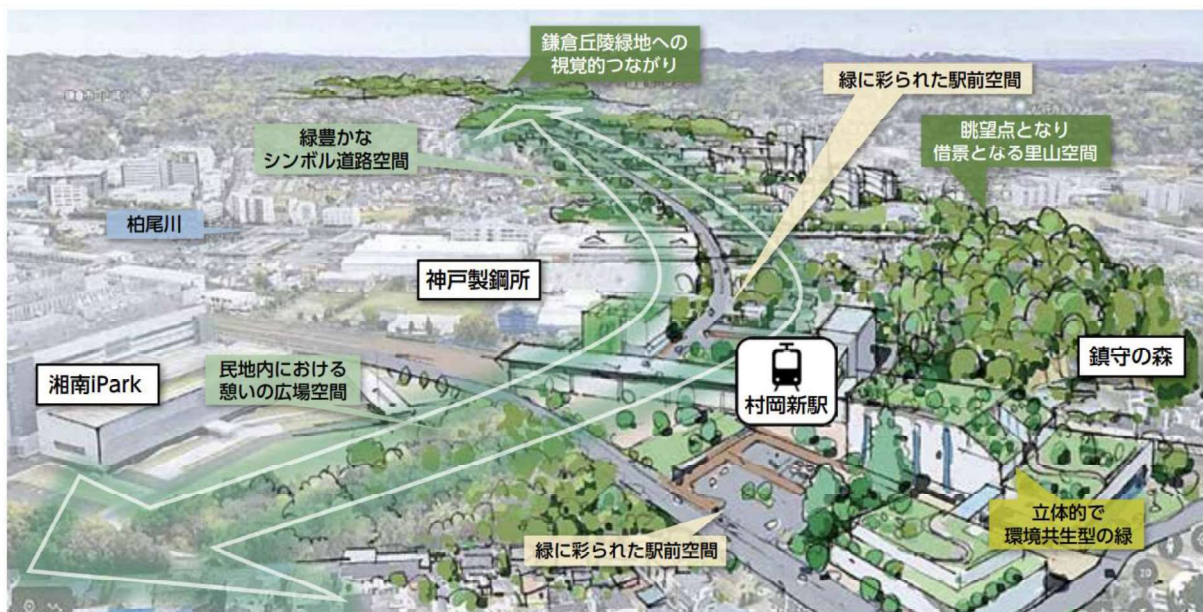


■ 村岡新駅の周辺状況

出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針

● 村岡新駅周辺都市拠点(研究開発拠点)の取組方針

- 村岡新駅設置の取組を推進します
⇒ 関係する基本方針： 基本方針2 基本方針3
- 新駅周辺のまちづくりに合わせ、新駅へのアクセス手段としてのバス路線の再編を推進し、鉄道を軸とした交通体系の骨格形成を目指します
⇒ 関係する基本方針： 基本方針2
- 地域特性に応じたモビリティの導入及び多様な連携による事業性・経済性・持続性を持った交通ネットワークの構築を目指します
⇒ 関係する基本方針： 基本方針1 基本方針2



■ 村岡新駅周辺のイメージ
出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針

片瀬・江の島都市拠点(広域海洋リゾート・レクリエーション拠点)

【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 片瀬地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「歴史の薫りと潮の香りがただよふふれあいのまち 片瀬・江の島」としており、地域の歴史や湘南の自然環境を活かした、首都圏有数の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、片瀬・江の島の観光交流機能の充実を図りつつ、日常の住民の暮らしが息づき、共存する地区を目指します。

【概況】

- 湘南海岸や江の島の自然環境を活かした首都圏の海洋リゾート・レクリエーション拠点であり、近年、観光施設のリニューアルや漁港整備等が進められ、多くの観光客が訪れています。
- 小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールの3路線があるほか、路線バスは計6系統が運行されています。
- 休日を中心に、鉄軌道を利用して訪れる観光客、江の島島内に訪れる自家用自動車の交通渋滞や居住地域への通過交通が流入するなど、人や車の交通混雑が発生しています。



■ 片瀬東浜海水浴場及び江の島弁財天仲見世通り
出典：藤沢市観光公式HP

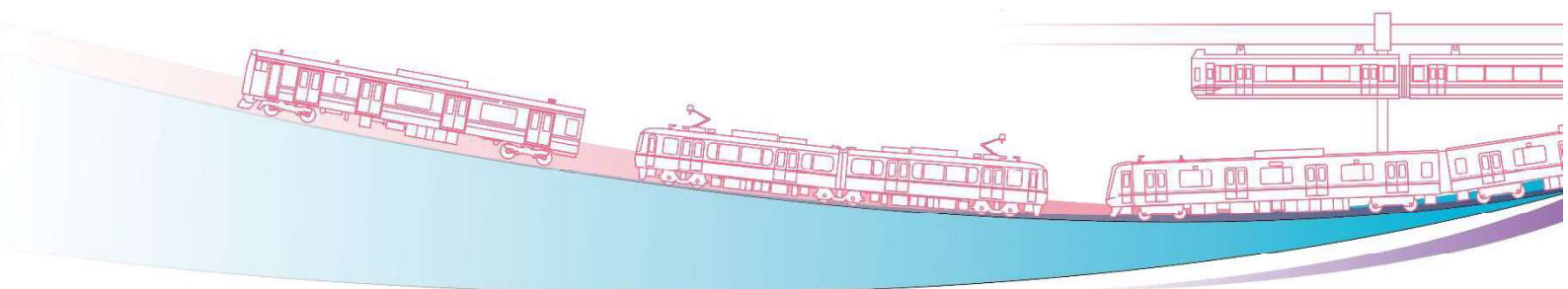
● 片瀬・江の島都市拠点 (広域海洋リゾート・レクリエーション拠点)の取組方針

- 首都圏でも有数の海洋レクリエーション拠点として、誰もが円滑に・快適に移動できる交通機能の強化として、拠点周辺の周遊環境の向上を目指します。
⇒ 関係する基本方針：基本方針1 基本方針3
- 休日を中心に、鉄軌道を利用して訪れる観光客、江の島島内を訪れる自家用車の交通渋滞等市民の生活環境に影響を及ぼすオーバーツーリズム*対策に寄与する取組を推進します。
⇒ 関係する基本方針：基本方針2 基本方針3

第6章

進行管理

・推進体制



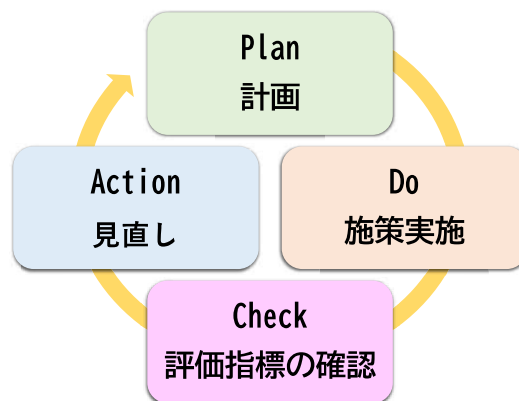
第6章 進行管理・推進体制

1. 進行管理・推進体制

(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。



■ PDCAサイクルのイメージ

【進行管理体制】

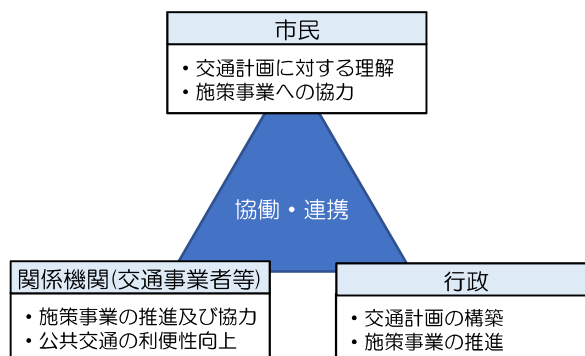
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての「藤沢市交通政策推進会議*」の中で、市民、関係機関、学識経験者等と行政により、計画の進行管理や評価、見直しの検討に関する協議を行います。

■ 藤沢市交通政策推進会議の構成

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

(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者による協働・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

基本方針ごとに評価指標を定め、各交通施策の実施による評価指標の目標に対する達成度を検証することで、施策の効果や成果を確認します。

アウトプット指標(各事業の実施状況)は「実施計画編」で管理しますが、アウトカム指標(各種事業によってもたらされる成果)は、将来交通像を達成するための方針ごとに評価を行うため、「基本方針編」で管理を行い、市民に分かりやすく、継続的に把握できる指標を設定します。

■ 基本方針に対応する評価指標(一覧)

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針1】 健康・幸福につながる 外出を促進する	1-1. 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%)	88% (77%)
	1-2. 週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上 (ふじさわサイクル プランに準ずる)
【基本方針2】 日々の移動を支える	2-1. 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)	80.9% (84.3%)	82% (88%)
	2-2. バスを週1回以上利用する人の割合	21.8%	23%
	2-3. 市内の主要な道路における 平均旅行速度	約27.0 km/h	改善
	2-4. 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	3-1. 都市拠点の駅の年間乗降客数	約213百万人	約315百万人
	3-2. 都市拠点の平均滞在者数 (※都市拠点の合計)	約1,145千人	約1,690千人
【基本方針4】 環境に負荷をかけない	4-1. 運輸部門における 温室効果ガス排出量	335千t-CO ₂	307千t-CO ₂
【基本方針5】 安心して暮らす	5-1. 市内の一人あたりの 交通事故発生件数	24.7件	20件以下
	5-2. 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

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針1】 健康・幸福につながる外出を促進する	1-1.週3回以上外出した人の割合 (※70歳以上の高齢者を対象とした割合)	85.8% (69.6%)	88% (77%)
	1-2.週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上 (ふじさわサイクルプランに準ずる)

■ 外出頻度について(全世代)

出典:令和5年度 交通に関する市民意識調査

週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	月1日未満	外出しない	総計
63.2%	22.6%	10.9%	2.4%	0.6%	0.3%	100.0%

⇒ 85.8% (「週5日以上」及び「週4~3日」の合計)

■ 外出頻度について(70歳以上)

出典:令和5年度 交通に関する市民意識調査

週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	月1日未満	外出しない	総計
36.9%	32.7%	23.0%	5.7%	0.5%	1.3%	100.0%

⇒ 69.6% (「週5日以上」及び「週4~3日」の合計)

■ 自転車の利用頻度について

出典:令和5年度 交通に関する市民意識調査

週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	月1日未満	外出しない	総計
12.0%	11.9%	11.4%	11.2%	11.1%	42.3%	100.0%

⇒ 35.4% (「週5日以上」、「週4~3日」及び「週2~1日」の合計)

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針2】 日々の移動を支える	2-1.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)	80.9% (84.3%)	82% (88%)
	2-2.バスを週1回以上利用する人の割合	21.8%	23%
	2-3.市内の主要な道路における平均旅行速度	27.0km/h	改善
	2-4.最寄り駅までの所要時間に関する満足度	39.5%	向上

■ バスの利用頻度について

出典:令和5年度 交通に関する市民意識調査

	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	月1日未満	外出しない	総計
総計	6.4%	5.7%	9.7%	21.3%	37.7%	19.2%	100.0%

⇒ **21.8%** (「週5日以上」及び「週4~3日」、「週2~1日」の合計)

$$\text{平均走行速度} = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{リンク}i\text{の旅行速度} \times \text{リンク}i\text{の交通量} \times \text{リンク}i\text{の延長})}{\sum_{i=1}^n (\text{リンク}i\text{の交通量} \times \text{リンク}i\text{の延長})}$$

■ 平均旅行速度の算出方法について

出典:都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き

⇒ **27.028 km/h** (出典:令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より算出)

■ 最寄り駅までの所要時間に関する満足度について

出典:令和5年度 交通に関する市民意識調査

満足	やや満足	普通	やや不満	不満	総計
26.1%	13.4%	39.8%	13.1%	7.7%	100.0%

⇒ **39.5%** (「満足」及び「やや満足」の合計)

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針3】 まちの賑わいを支える	3-1. 都市拠点の駅の年間乗降客数	約 213 百万人	約 315 百万人
	3-2. 都市拠点の平均滞在者数 ※都市拠点の合計値を記載	約 1,145 千人	約 1,690 千人

■ 都市拠点の駅の年間乗降客数の推移

出典:藤沢市統計年報

		R元年度			R2年度			R3年度		
		乗車	下車	計	乗車	下車	計	乗車	下車	計
藤沢駅 周辺	JR東	39,847,518	39,847,518	148,733,646	29,588,725	29,588,725	109,186,015	31,968,890	31,968,890	119,492,631
	小田急	29,999,393	30,633,033		22,127,462	22,414,188		24,382,167	24,768,014	
	江ノ電	4,376,130	4,030,054		2,711,789	2,755,126		3,177,435	3,227,235	
辻堂駅周辺	JR東	21,743,694	21,743,694	43,487,388	16,128,985	16,128,985	32,257,970	17,623,660	17,623,660	35,247,320
湘南台駅 周辺	小田急	16,905,338	16,794,091	61,779,079	11,998,816	11,950,410	44,273,729	13,436,311	13,362,488	49,430,348
	相鉄	5,197,479	5,305,459		3,765,689	3,829,332		4,047,018	4,112,566	
	地下鉄	8,876,042	8,700,670		6,416,649	6,312,833		7,294,713	7,177,252	
片瀬・ 江の島	小田急	3,836,703	3,420,249	12,576,337	2,514,842	2,342,530	7,709,662	3,046,200	2,822,887	9,351,933
	江ノ電	1,583,055	2,112,520		863,173	948,319		1,070,363	1,178,099	
	湘南モノ	735,395	888,415		523,046	517,752		617,043	617,341	
健康と 文化の森 (仮)村岡新 駅 周辺	相鉄			-			-			-
	JR東			-			-			-
総計		133,100,747	133,475,703	266,576,450	96,639,176	96,788,200	193,427,376	106,663,800	106,858,432	213,522,232

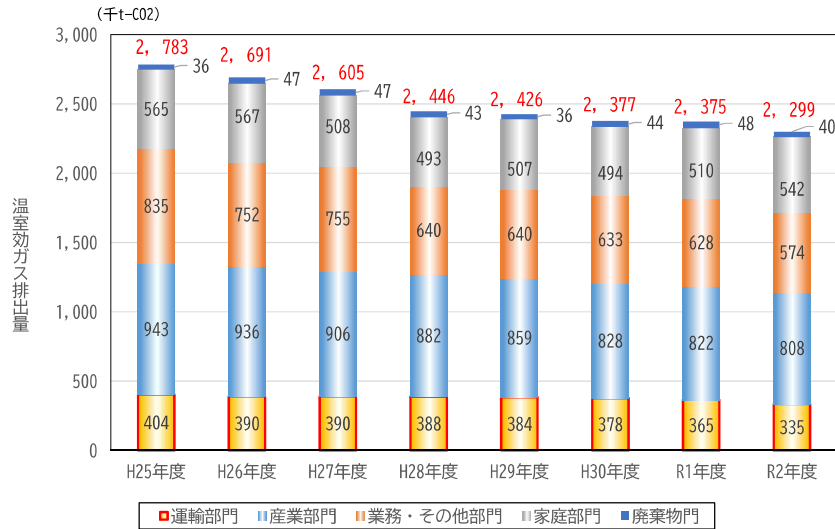
※JR 東日本は下車数非公開のため乗車数と同数とする

■ 都市拠点の平均滞在者数

出典:KDDI Location Analyzer

		藤沢駅周辺	辻堂駅周辺	湘南台駅周辺	片瀬・江の島周辺	合計
年間 平均	居住者	49,836	174,920	207,044	147,054	578,854
	勤務者	63,198	37,879	40,808	26,336	168,221
	来街者	143,267	104,720	82,481	67,127	397,595
	合計	256,301	317,519	330,333	240,517	1,144,670

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針4】 環境に負荷をかけない	4-1. 運輸部門における温室効果ガス排出量	335千t-CO ₂	307千t-CO ₂



■ 再掲 部門別温室効果ガス発生量

出典: 藤沢市環境部 ※R2年度については速報値。

■ 運輸部門の温室効果ガス発生量

出典: 藤沢市環境部

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
404	390	390	388	384	378	365	335

(千 t-CO₂)

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	現況	目標
【基本方針5】 安心して暮らす	5-1.市内の一人あたり の交通事故発生件数	24.7 件	20 件以下
	5-2.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している と感じているか)	57.2%	向上

■ 交通事故発生件数

出典:藤沢市事故統計

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
1182	1212	989	1009	1097

(件)

■ 1万人当たりの交通事故発生件数

出典:藤沢市事故統計及び国勢調査結果を基準とした推計値

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
27.4	27.9	22.6	22.9	24.7

(件/万人)

■ 「災害に対して、市民が不安なく暮らしていること」についての実現度

出典:令和4年度 市政運営の総合指針 2024 に関する市民意識調査

よくできている	だいたいできている	あまりできていない	できていない	総計
6.3%	50.9%	34.3%	8.5%	100.0%

⇒ **57.2%** (「よくできている」及び「だいたいできている」の合計)

【参考】資料編

1. 交通に関する市民意識調査の結果

本市では、市民の交通行動や市内の交通についての満足度等を把握するため、毎年「交通に関する市民意識調査」を実施しています。

令和4年度は、以下の通り調査を実施しました。

- 調査期間 2022年(令和4年)11月21日～12月9日
- 調査対象 15歳以上の藤沢市民 3,550名(完全無作為抽出)
- 調査方法 調査票を郵送し、調査票に記入したものを郵送で返送。若しくは、2次元バーコードで読み取ったWEBサイトから回答

■ 発送・回収状況

	総数	郵送	WEB
発送数	3,550		
回収数	1,363	948	415
回収率	38.4%		

● 免許・自動車保有状況について

- 免許の保有状況では、高齢者の約半分が免許を保有していません。(持っていない若しくは、返納している。)

■ 免許保有状況(高齢・非高齢別)

	持っている	返納した	持っていない	分からない	無回答	計
非高齢者	92.2%	0.4%	7.3%	0.1%	0.0%	100.0%
高齢者	55.9%	21.5%	21.9%	0.0%	0.6%	100.0%

- 20・30歳代と75歳以上の後期高齢者で車を保有していない世帯の割合が高くなっています。

■ 世帯の自動車保有台数×年齢

	0台	1台	2台以上	無回答	計
～19歳	4.3%	76.6%	19.1%	0.0%	100.0%
20～29歳	36.8%	46.1%	17.1%	0.0%	100.0%
30～39歳	26.6%	54.5%	18.2%	0.7%	100.0%
40～49歳	15.9%	61.4%	22.7%	0.0%	100.0%
50～59歳	17.0%	61.3%	21.7%	0.0%	100.0%
60～64歳	16.0%	69.8%	14.2%	0.0%	100.0%
65～74歳	22.1%	61.5%	14.1%	2.3%	100.0%
75歳以上	42.2%	43.9%	9.4%	4.5%	100.0%
不明	27.9%	53.5%	16.3%	2.3%	100.0%
合計	24.3%	57.6%	16.7%	1.4%	100.0%

- 藤沢地区や鶴沼地区、湘南台地区といった規模の大きい鉄道駅のある地区で、車を保有していない世帯の割合が高くなっています。

■ 自動車保有台数×地区

	0台	1台	2台以上	無回答	計
長後地区	16.8%	57.0%	24.3%	1.9%	100.0%
湘南台地区	33.3%	58.1%	7.5%	1.1%	100.0%
六会地区	15.0%	62.2%	21.3%	1.6%	100.0%
善行地区	29.0%	52.7%	16.1%	2.2%	100.0%
藤沢地区	41.5%	49.7%	7.6%	1.2%	100.0%
村岡地区	15.8%	69.5%	13.7%	1.1%	100.0%
片瀬地区	22.5%	64.8%	11.3%	1.4%	100.0%
鶴沼地区	34.2%	50.8%	12.8%	2.1%	100.0%
辻堂地区	18.9%	68.5%	12.6%	0.0%	100.0%
明治地区	24.4%	61.6%	14.0%	0.0%	100.0%
湘南大庭地区	14.8%	60.7%	23.0%	1.6%	100.0%
遠藤地区	12.5%	62.5%	25.0%	0.0%	100.0%
御所見地区	4.7%	37.5%	56.3%	1.6%	100.0%
不明	24.0%	56.0%	12.0%	8.0%	100.0%
合計	24.3%	57.6%	16.7%	1.4%	100.0%

● 自転車の保有状況について(電動アシスト付自転車保有の割合)

- 市南部の鶴沼、辻堂等ではアシスト有(電動アシスト付き自転車)の割合が低くなっています。一方でJR東海道本線以北の地区ではアシスト有の割合が約20%後半以上となっている地区が多くなっています。

	アシスト有
長後地区	31%
湘南台地区	24%
六会地区	28%
善行地区	27%
藤沢地区	27%
村岡地区	28%
片瀬地区	26%
鶴沼地区	15%
辻堂地区	15%
明治地区	15%
湘南大庭地区	35%
遠藤地区	33%
御所見地区	24%
不明	31%
合計	23%

■ 地域別アシスト付自転車保有割合

● 外出頻度について

- 外出頻度は、高齢者の方が通勤・通学といった日常的に外出する場面が少ない分、非高齢に比べ外出頻度が低いことが伺えます。

■ 外出頻度(高齢・非高齢別)

	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	外出しない	無回答	計
非高齢	73.1%	16.0%	8.0%	1.2%	0.5%	0.1%	1.1%	100.0%
高齢者	37.5%	29.4%	17.0%	5.5%	0.6%	0.4%	9.5%	100.0%

- 「週5回以上」利用する交通手段としては「鉄道」が最も高く、次に「自動車(運転)」「自転車」の順となっています。

■ 交通手段の利用頻度

	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	利用しない	無回答	計
自動車(運転)	14.5%	11.9%	19.1%	7.0%	3.0%	23.3%	21.2%	100.0%
自動車(同乗)	2.3%	3.7%	20.0%	14.1%	11.5%	21.4%	26.9%	100.0%
鉄道	15.8%	7.9%	10.1%	20.2%	17.5%	7.9%	20.6%	100.0%
バス	3.2%	3.9%	7.7%	13.6%	23.3%	23.7%	24.6%	100.0%
タクシー	0.1%	0.4%	0.9%	5.2%	23.9%	41.5%	28.0%	100.0%
バイク・原付	2.5%	1.3%	2.4%	1.7%	1.0%	62.9%	28.2%	100.0%
自転車	13.8%	10.2%	9.8%	7.8%	7.8%	27.1%	23.5%	100.0%
徒歩のみ	13.1%	11.2%	19.4%	13.2%	9.9%	8.4%	24.7%	100.0%

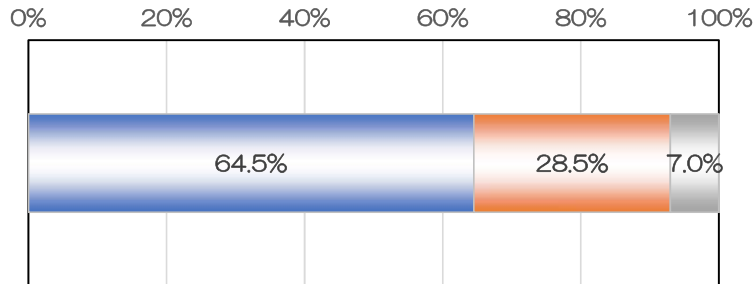
- 高齢者の移動手段と移動頻度を見ると、「徒歩」に次いで、「自動車(運転)」により外出する場面が多いことが伺えます。

■ 高齢者における交通手段の利用頻度

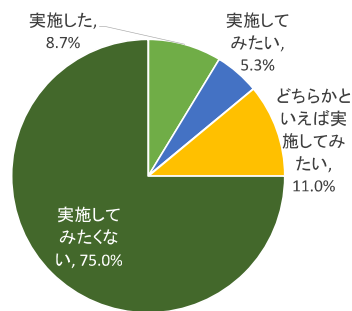
	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	利用しない	未回答	計
自動車(運転)	8.3%	13.8%	15.2%	4.9%	1.4%	18.8%	37.5%	100.0%
自動車(同乗)	1.4%	4.3%	13.8%	11.7%	8.3%	17.8%	42.7%	100.0%
鉄道	1.6%	5.5%	8.5%	18.4%	17.8%	9.7%	38.5%	100.0%
バス	1.4%	4.2%	9.7%	11.9%	15.2%	19.4%	38.3%	100.0%
タクシー	0.2%	0.6%	1.4%	5.7%	17.0%	30.2%	44.9%	100.0%
バイク・原付	1.2%	1.4%	1.6%	1.8%	0.4%	46.2%	47.4%	100.0%
自転車	6.9%	10.5%	6.9%	5.5%	3.4%	27.7%	39.1%	100.0%
徒歩のみ	12.8%	15.6%	17.6%	7.9%	3.0%	7.1%	36.0%	100.0%

● 出勤の状況について(就業者の方のみ対象)

- テレワークを活用している人(基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用～テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ100%)を集計)は約3割となっています。
- 2019年(令和元年)の総務省の全国調査ではテレワークを実施したとの回答は1割未満であったことを考えると、新型コロナウイルスの影響でテレワークが急速に定着したと考えられます。



■ 出勤状況・テレワークの活用状況



■ 【参考】新型コロナウイルスの拡大前のテレワーク実施状況
出典:情報通信白書(総務省・2019年(令和元年))

- テレワークを活用している人においては、「出勤が増える」との回答が一定数確認できるが、「変わらない」との回答が最も多く、アフターコロナにおいて、出勤は回復するものの、テレワークの定着により通勤移動は以前の水準並みにまでは戻らない可能性が想定されます。

■ 今後のテレワーク利用意向×出勤状況

		出勤が増える	変わらない	テレワークが増える	わからない	不明	計
出勤のみ		2.8%	90.3%	1.3%	4.1%	1.5%	100.0%
テレワークを活用	基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用	14.9%	71.6%	8.1%	5.4%	0.0%	100.0%
	出勤中心(50%以上)で、定期的にテレワークを併用	35.9%	48.7%	12.8%	2.6%	0.0%	100.0%
	テレワーク中心(50%以上)で、定期的に出勤を併用	21.4%	50.0%	12.5%	14.3%	1.8%	100.0%
	テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ100%)	5.1%	66.7%	10.3%	17.9%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	87.5%	0.0%	12.5%	0.0%	100.0%
不明		2.0%	26.5%	2.0%	4.1%	65.3%	100.0%
合計		7.3%	77.6%	4.0%	5.7%	5.5%	100.0%

● 買い物の状況について

- 新型コロナウイルスの影響やECの普及の影響から買い物状況の変化をみると、市内の買い物は「変わらない」との回答が約7割で、「増えた(増えた+やや増えた)」、「減った(やや減った+減った)」の割合はともに約15%程度となっています。
- 一方で、市外の買い物も「変わらない」との回答が約半数ではあるが、「減った(やや減った+減った)」が約4割となっています。
- また、ネット・通販の利用も「変わらない」との回答が約半数ではあるが、「増えた(増えた+やや増えた)」が約4割となっています。

■ 買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
市内買い物	5.9%	7.0%	68.0%	11.1%	4.7%	3.3%	100.0%
市外買い物	0.8%	1.2%	49.2%	13.9%	26.1%	8.8%	100.0%
ネット・通販	15.4%	22.2%	46.4%	1.2%	2.8%	12.0%	100.0%

- テレワーク実施者(基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用～テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ100%)を集計)の傾向は全体の傾向と変わりませんが、ネット・通販の利用については「増えた(増えた+やや増えた)」との回答が半数を超える結果となっています。

■ テレワーク実施者の買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
市内	6.7%	8.7%	71.2%	10.1%	3.4%	0.0%	100.0%
市外	1.0%	1.9%	56.3%	14.9%	25.0%	1.0%	100.0%
ネット・通販	23.6%	28.8%	44.2%	0.5%	1.4%	1.4%	100.0%

- ネット・通販の利用に関して、高齢者による利用も増えていますが、非高齢者による利用の増加が目立ちます。

■ 年代別の買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
非高齢者	20.1%	26.8%	47.8%	1.1%	1.1%	3.1%	100.0%
高齢者	8.3%	14.6%	45.1%	1.2%	5.5%	25.3%	100.0%

- ネット・通販による購入品目を見ると「生活雑貨・日用品」、「衣類」の他、「食料・飲料」、「家電・電子機器」など多岐に渡りますが、高齢者(特に後期高齢者)は、「生活雑貨・日用品」、「食料・飲料」の利用以外は少なくなっています。

■ 年代別ネット・通販による購入品目(複数回答可)

年齢	衣類	食品・飲料	化粧品	生活雑貨・日用品	工具・資材	家電・電子機器	本	CD・DVD	文房具
～19歳	51.1%	2.1%	19.1%	40.4%	8.5%	12.8%	31.9%	17.0%	2.1%
20～29歳	52.0%	26.7%	38.7%	60.0%	5.3%	28.0%	24.0%	17.3%	8.0%
30～39歳	55.2%	46.9%	30.8%	67.8%	13.3%	30.8%	37.1%	16.1%	10.5%
40～49歳	61.8%	48.3%	32.9%	69.1%	17.9%	37.7%	42.5%	17.9%	15.0%
50～59歳	37.9%	47.7%	23.8%	58.7%	9.8%	25.5%	30.2%	15.7%	10.6%
60～64歳	39.0%	32.4%	22.9%	44.8%	10.5%	25.7%	25.7%	16.2%	7.6%
65～74歳	27.5%	41.2%	14.5%	42.4%	10.3%	25.6%	15.3%	7.6%	5.3%
75歳以上	17.2%	35.7%	11.5%	27.5%	1.2%	8.2%	6.1%	0.8%	0.4%
不明	27.9%	30.2%	9.3%	39.5%	4.7%	25.6%	23.3%	4.7%	7.0%
合計	38.6%	39.8%	22.0%	50.3%	9.6%	24.5%	24.8%	11.7%	7.6%

● 交通に関する満足度について

- 交通に関する満足度では、令和3年度と比較すると全ての項目で低下が見られました。令和2年度から経年的に比較すると、令和3年度の満足度が高く出ているように見えます。
- 一方で、大幅に低下している項目もあり、自由記載を確認すると「鉄道駅周辺での渋滞改善」や「人口増加に伴い混雑が著しい」との意見が見られました。また、新型コロナウイルスが一定の落ち着きを見せ、一人一人の利用者は「日常」を取り戻しつつある一方で、利用者の全体数は戻っていないため、個々のニーズと供給側での認識の違いが見られました。

■ 交通に関する満足度の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
公共交通の利用	33.5%	37.7%	30.0%
自動車の走る道路	13.5%	16.0%	14.0%
自転車の走りやすさ	11.4%	12.0%	11.9%
駐輪施設の場所や設備	11.3%	12.6%	11.6%
歩道の歩きやすさ	21.2%	17.6%	16.9%
最寄り駅までの所要時間	36.5%	42.3%	35.8%
高速 I C までの所要時間	23.4%	27.2%	24.4%

※指標算出と同様に「わからない」・「無回答」を除外した割合

■ (参考)満足度の集計結果

	満足度計			普通	不満度計			分からない	無回答
	満足	やや満足			やや不満	不満			
公共交通の利用	13%	14%	26%	37%	16%	8%	25%	8%	4%
自動車の走る道路	4%	7%	11%	36%	22%	12%	33%	14%	5%
自転車の走りやすさ	2%	6%	8%	24%	21%	14%	35%	26%	7%
駐輪施設の場所や設備	3%	4%	7%	23%	17%	14%	31%	32%	7%
歩道の歩きやすさ	6%	10%	16%	43%	22%	12%	34%	3%	4%
最寄り駅までの所要時間	24%	10%	33%	42%	12%	6%	17%	3%	4%
高速 I C までの所要時間	8%	7%	15%	33%	8%	5%	13%	34%	5%

※「わからない」・「無回答」も含む割合を計算

- また、重要と考える項目では、「公共交通の利用しやすさ」と「歩道の歩きやすさ」が特に高くなっています。

■ 重要と考える項目

公共交通の利用	47%
自動車の走る道路	35%
自転車の走りやすさ	35%
駐輪施設の場所や設備	26%
歩道の歩きやすさ	46%
最寄り駅までの所要時間	18%
高速 I C までの所要時間	7%

2. 用語の解説

行	用語	説明
あ	移動等円滑化の促進に関する基本方針	バリアフリー法に基づき、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、各種施設等のバリアフリー化の整備目標等を定めた基本方針のこと。
	インクルーシブ	「全てを包んだ／包括した／包み込むような／包摂的な」という意味。
	ウェルビーイング	幸福で肉体的、精神的、社会的すべてにおいて満たされた状態(Wellbeing)。
	ウォークアブル	まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変し、居心地が良く歩きたくなること。
	駅端末交通(鉄道端末交通)手段	出発地から鉄道駅、又は鉄道駅から目的地までに利用した交通手段。
	オーバーツーリズム	特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、地域住民の生活や自然環境、景観等に対して受忍限度を超える負の影響をもたらすことや、観光客の満足度を著しく低下させるような状況。
か	交通空白地	駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のこと。本計画では、鉄道駅から800m圏、バス停から400m圏から外れた地域を示す。
	交通政策基本計画	交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画(閣議決定事項)を定めたもの。
	交通政策基本法	豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通政策基本計画を閣議決定しなければならない旨を定めることにより、交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律。
	交通政策審議会	国土交通省設置法第6条に基づき設置された審議会。国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議等を取り扱う。
	交通DX	交通分野においてデジタル技術を用いた変革によってビジネスや人々の生活を発展させること。(デジタル・トランスフォーメーション)
	交通GX	交通分野において温室効果ガスの排出源である化石燃料から再生可能エネルギーへの転換に向け、社会経済を変革させること。(グリーン・トランスフォーメーション)
	サイクルアンドバスライド	自宅から自転車でバス停付近の駐輪場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かう行動。
さ	シェアモビリティ	カーシェアリング、シェアサイクル、電動キックボードなどのシェアなど。
	シェアサイクルポート	一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点。
	シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。
	持続可能な開発のための2030アジェンダ	2015年(平成27年)9月25日に、ニューヨーク・国連本部で開催された国連サミットで採択された2016年(平成28年)から2030年(令和12年)までの国際社会共通の目標で序文、政治宣言、持続可能な開発目標(SDGs:17ゴール、169ターゲット)、実施手段、フォローアップ・レビューで構成されている。
	シビックプライド	地域や自治体に対する住民の誇りや愛着、そして地域社会に貢献する意識を指す言葉。
	ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する。
	た	代表交通手段

行	用語	説明
		自動車、二輪車、徒歩の順。例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。
	都市交通マスタープラン	パーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市圏交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョンのこと。
	地域公共交通計画	地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定された法定計画。
	テレワーク	ICT(情報通信技術)を活用することによる、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。企業などが行う「雇用型テレワーク」と、個人や小さな会社などが行う「自営型テレワーク」に大別される。
	特定小型原動機付自転車	原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が0.6kW以下であって長さ1.9m、幅0.6m以下かつ最高速度20km/h以下のもの。
	都市再生特別措置法	都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、官民一体となって都市再生に取り組むことを目的として2002年(平成14年)6月1日から施行された法律。
	都市・地域総合交通戦略	都市交通マスタープランを踏まえ、短・中期的な政策目標を明示し、これを実現するための施策パッケージとその施策展開方針を定めるもの。
	トリップ	人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。
な	2024年問題	働き方改革関連法により2024年(令和6年)4月からバスやトラックなどの運転手の残業時間について、年950時間を上限とする罰則付き規制が適用される。慢性的な人手不足に拍車がかかると懸念されている。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。
は	パークアンドライド	自宅から自家用車等で最寄りの駅又は停留場まで行き、駐車・駐輪させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部などの目的地に向かう行動。
	パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査。東京都市圏では10年に1度実施。
	発生集中量	ある地域から出発する又は到着するトリップ(目的を持った移動)をその地域の発生量、集中量と呼び、発生集中量はその合計。
	フィーダーバス	フィーダーとは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことで、幹線道路に接続して、支線の役割をもって運行され、幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つバスのこと。
	藤沢市交通政策推進会議	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項に規定する協議その他の協議を行い、もって本市の交通政策を推進するための会議。
	藤沢市地域防災対策アクションプラン	地域防災計画に位置付けた地震や津波及び風水害対策に関する施策・事業を分かりやすく体系化するとともに、各事業の数値目標を定め、一体的な進捗管理を行う必要があるため、本市の地域防災計画の実施計画として策定したものの。
	藤沢市津波避難計画	津波災害から市民等の生命及び身体の安全を図ることを目的とし、津波対策の推進に関する法律、防災基本計画及び藤沢市地域防災計画等に基づき、市民等の迅速かつ円滑な避難を確保するために必要な事項等を定めたもの。
	藤沢市道路整備プログラム	未着手の都市計画道路等の幹線道路を対象として、今後のおおむねの着手時期等を示すもので、幹線道路整備の実施計画となるもの。
	藤沢市道路ストック白書	今ある道路ストックの状況を把握し、計画的な管理のあり方を検討していくための基礎資料。また、現状や管理の取組などを示したもの。

行	用語	説明
	藤沢市道路ストックマネジメント計画	少子超高齢化の進展、人口減少といった社会経済情勢の変化等を踏まえながら、道路ストックをマネジメントする視点にたち、目標及び各施設の管理方針等を示した総合的な計画。
	藤沢市無電柱化推進計画	2016年(平成28年)12月に定められた「無電柱化の推進に関する法律 第8条第2項」に基づき、国や県が策定した無電柱化推進計画を基本として、市町村が定める無電柱化の推進に関する施策に関する計画。
ま	モビリティ・ハブ	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
	モビリティ・マネジメント	一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通や自転車利用へ自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
ら	ラストワンマイル	交通結節点から最終目的地までの人や物の移動。
	ラダー型の交通軸	鉄道や幹線道路といった交通が、縦軸(南北)と横軸(東西)方向によるはしご型に配置された交通軸
B	BRT	バス高速輸送システム(Bus Rapid Transit)の略で、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムのこと。
	BtoB	企業がモノやサービスを企業に提供するビジネスモデル(Business to Business)
	BtoC	企業がモノやサービスを直接個人(一般消費者)に提供するビジネスモデル(Business to Consumer)
C	COOL CHOICE	CO ₂ などの温室効果ガスの排出量削減のために、脱炭素社会づくりに貢献する「製品への買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など、日々の生活の中で、あらゆる「賢い選択」をしていこうという取組。
E	EC	電子商取引(Electronic Commerce)。インターネットを用いて、財やサービスの受発注を行う商取引などのこと。
	EV	電気自動車(Electric Vehicle)の略称。
F	FCV	燃料電池自動車(Fuel Cell Vehicle)の略称。
I	ICT	情報通信技術(Information and Communication Technology)の略。コンピュータやデータ通信に関する技術をまとめた呼び方。
M	MaaS	一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの(Mobility as a Service)。
S	SDGs(Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標)	2015年(平成27年)9月25日に国連総会で採択された、持続可能な開発のための17の国際目標で、その下に、169の達成基準と232の指標が決められている。
	SNS	Social Network Service(ソーシャル ネットワーキング サービス)の略で、人と人とのつながりを基盤としたコミュニティ型の会員制 Web サービスのこと。
U	UD(ユニバーサルデザイン)タクシー	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両。誰もが普通に使い、運賃料金は一般のタクシーと同じ。

3. 藤沢市都市交通計画策定の経過

年月		交通政策 推進会議	意見聴取・ 調査・分析	市議会
2018年 (平成30年)			第6回 東京都市圏 PT調査実施	
2020年 (令和2年)			↑ PT調査 市内分析	
2021年 (令和3年)			↓	
2022年 (令和4年)	6月		↑ 6/15~8/23 13地区別 意見交換	
	7月	7/19 第1回会議		
	8月			
	9月			9/6 【今後の取組の報告】
	10月	10/4 第2回会議		
	12月		交通に関する 市民意識調査	
2023年 (令和5年)	2月	2/9 第3回会議		
	5月	5/17 第4回会議		
	8月	8/25 第5回会議		
	11月	11/22 第6回会議		
	12月		↑ 12/12・16・21 市民説明会	12/6 【素案の報告】
2024年 (令和6年)	1月		↓ 12/7~1/5 パブリックコメント	
	3月	3/4 第7回会議		3/1 【案報告】

藤沢市都市交通計画「基本方針編」

2024年(令和6年)3月策定

編集・発行／藤沢市 計画建築部 都市計画課
〒251-8601 藤沢市朝日町1番地の1
電話 0466-25-1111(代表)



藤沢市

