

議題 3

藤沢市の交通の方向性について



▶ 前回会議での主なご意見

【意見】

議題2：藤沢市の将来交通像について

急速なライフスタイルの変化により、外出しなくなった現状をどう計画に反映するのか。

テレワーク対応として、自宅から駅まで食事に行くなど、短いトリップを増やす施策を考えることも大切。

また、外出しない人を対象とするのか、外出している人の外出を促すのかということにも注意すること。

藤沢市の都市像の軸は、働きながら暮らしやすいに替わりつつあるのかもしれない。

「地域特性」の視点は、要素（“交流” “連携” “健康” “いきいき”）が多すぎる。細分化が必要ではないか。

生活の質、暮らしの質（豊かな暮らし）に向けた施策が増えるはずなので、考慮いただきたい。

“自動車に過度に頼らない（都市マス）” の内容が、将来像等にブレイクダウンされていない。



① 上位計画「都市マスタープラン」の整理

「藤沢市都市マスタープラン」＝藤沢市の都市計画に関する基本的な方針

将来都市像『**自立するネットワーク都市**』

将来都市像を実現する都市構造の5つの要素

- 1 『**交通体系**』 ...交流・連携の骨格
- 2 『**都市拠点**』 ...交流の場
- 3 『**自然空間体系**』 ...自然環境、地形
- 4 『**市街地構成**』 ...都市活動・産業活動の舞台
- 5 『**地区の構成と地区拠点**』 ...市民の身近なまちづくりの単位



② 改定に向け考慮すべき内容（暮らし像の変化）

- ◆ 豊かに暮らす・過ごしてもらうための視点が重要（前回会議でのご指摘）。
- ◆ Well-being（幸福・暮らしやすさ）が国の定めるあらたな指標となっている。

2 都市像・まちづくりコンセプト・基本目標に関する調査（実現度・重要度）

質問項目	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	わからない	無回答	実現度	未達成度	5点満点	重要度
誰もが快適に暮らせ、居心地の良いまちであること	237	1,800	408	102	164	31	80.0%	20.0%	3.65	47.7%
子どもが大人になっても愛着の持てるまちであること	363	1,610	364	74	303	28	81.8%	18.2%	3.76	18.2%
将来にわたって、多くの人に愛され住み続けたいと思えるまちであること	360	1,646	386	93	209	48	80.7%	19.3%	3.72	26.0%
人権が守られ、多様性を認め合う、支え合いのまちであること	161	1,225	546	137	631	42	67.0%	33.0%	3.35	24.1%
デジタル技術など、最先端のテクノロジーが活用されたまちであること	44	481	996	475	719	27	26.3%	73.7%	2.31	15.1%
災害に対して、市民が不安なく暮らせていること	124	1,217	823	188	344	46	57.0%	43.0%	3.11	50.7%
地域の歴史や文化が継承されていること	210	1,213	591	118	576	34	66.7%	33.3%	3.38	6.8%
まちと自然環境との調和がとれていること	357	1,569	476	109	186	45	76.7%	23.3%	3.63	13.0%
子どもを安心して育てられる環境があること	289	1,426	428	113	430	56	76.0%	24.0%	3.60	32.0%
保健、医療、福祉、健康などの生活環境が整い、暮らしやすいこと	356	1,478	497	169	198	44	73.4%	26.6%	3.54	51.2%
産業の活力があり、地域が元気であること	149	1,047	795	217	495	39	54.2%	45.8%	3.05	14.7%
道路や施設が誰でも利用できるものであること	262	1,366	603	196	279	36	67.1%	32.9%	3.37	12.2%
市民の意識が高く、市民参加型の地域づくりが進んでいること	114	775	822	242	763	26	45.5%	54.5%	2.84	6.1%

- 「令和3年度 市政運営の総合指針 2024 に関する市民意識調査」からも暮らしやすさに関する内容が重要となっていることが確認できる。

③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画策定時以降の新たな視点）

1. 地区ごとに異なる交通特性への対応

2. テレワーク・Eコマースの進展への対応

3. 移動の質の変化への対応

4. 物流対策の必要性の高まりへの対応

5. 新技術の進展への対応（自動運転・空飛ぶクルマ等）



③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

1. 地区ごとに異なる交通特性への対応

人口動態や公共交通の利用実態や利用しやすさ等が地区で異なる

A地域	<p>人口密度：中～高 駅端末交通手段：「徒歩」主体 私事移動時の主な交通手段：「徒歩」「自動車」「鉄道」「自転車」主体 重要度：「歩道の歩きやすさについての満足度」の重要度が高い など</p>
B地域	<p>人口密度：低～中 駅端末交通手段：「バス」主体 私事移動時の主な交通手段：「自動車」「徒歩」「自転車」主体 重要度：「公共交通の利用についての満足度」の重要度が高い など</p>
C地域	<p>人口密度：低 駅端末交通手段：「バス」「自動車」主体 私事移動時の主な交通手段：「自動車」主体 重要度：「公共交通の利用についての満足度」の重要度が高い など</p>



各地域の特色・課題に対応した交通体系の整備が必要

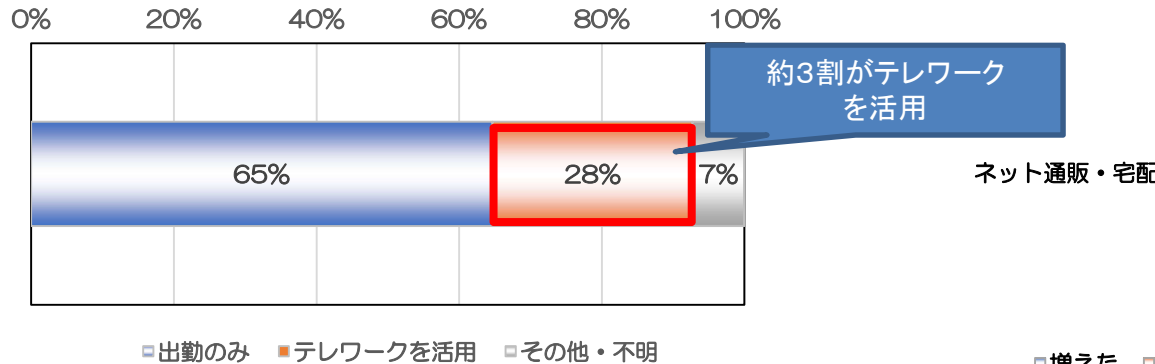


③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

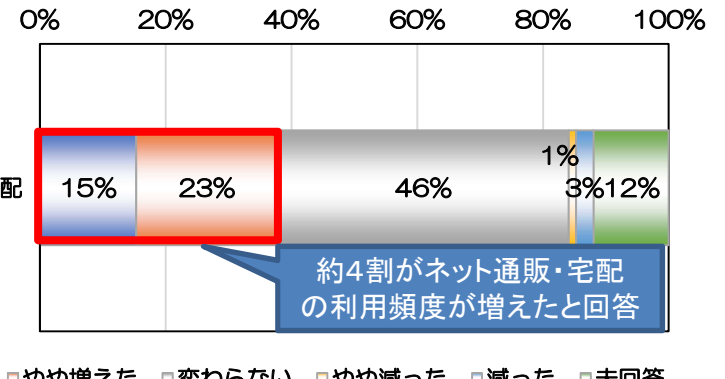
2. テレワーク・Eコマースの進展への対応

テレワークやEコマースにより移動しなくても目的を達成できるようになった

テレワークの実施状況及び今後の見通し
出典) 令和4年度交通に関する市民意識調査（速報）



ネット通販・宅配の利用頻度の変化
出典) 令和4年度交通に関する市民意識調査（速報）



出勤が増えるとの回答もあるが、以前の出勤状況に、完全には戻らない

コロナ後における出勤状況の変化
出典) 令和4年度交通に関する市民意識調査（速報）

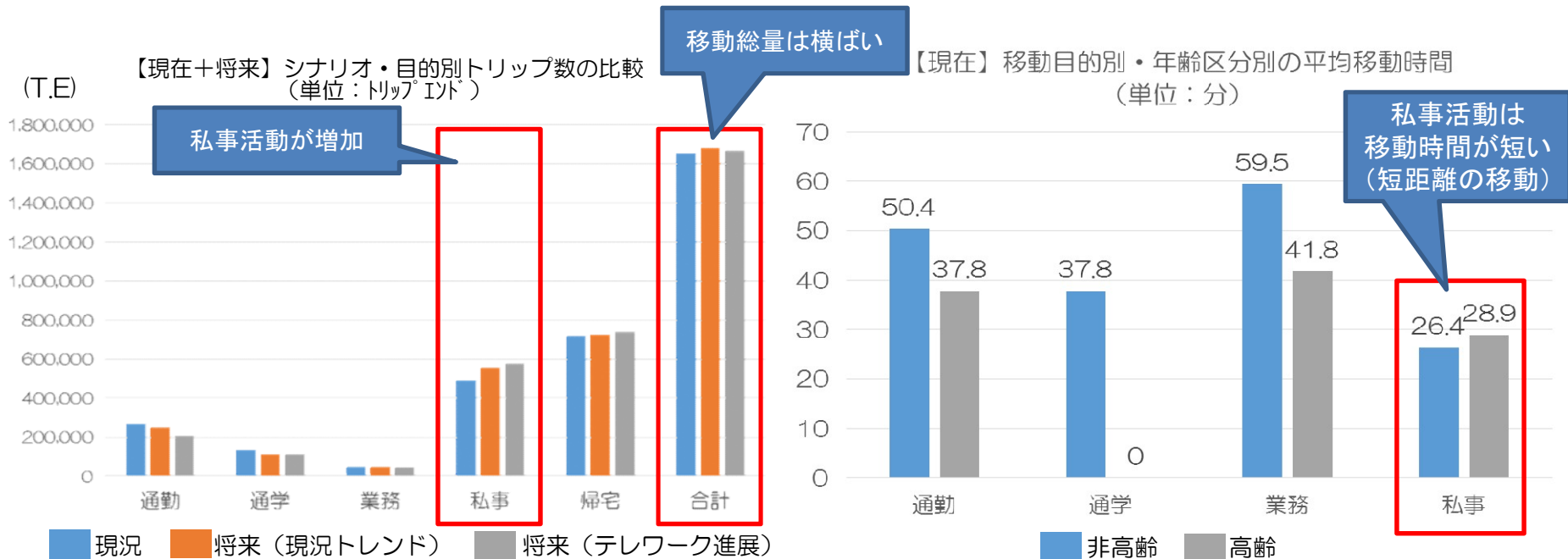
		出勤が増える	変わらない	テレワークが増える	わからない	不明
出勤のみ		2.5%	90.4%	1.4%	4.3%	1.4%
テレワークを活用	基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用	12.9%	75.8%	6.5%	4.8%	0.0%
	出勤中心（50%以上）で、定期的にテレワークを併用	35.9%	48.7%	12.8%	2.6%	0.0%
	テレワーク中心（50%以上）で、定期的に出勤を併用	22.6%	50.9%	11.3%	13.2%	1.9%
	テレワーク（自宅就業を含む）（ほぼ100%）	5.6%	63.9%	11.1%	19.4%	0.0%
合計		7.1%	78.3%	3.8%	5.8%	5.0%

テレワーク・Eコマースは、生活の充実・時間のゆとりが増えるなどWell-beingにつながるものであり **余暇活動の活発化につながる**

③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

3. 移動の質の変化への対応

- 年齢構成割合の変化等により、「通勤」目的の移動が減少し、「私事」目的の移動が増加。
- 将来予想においても「移動総量」自体は減らない予想。移動時間の短い「私事」目的の移動が増加する予想であることから、将来的に移動時間が短い短距離の移動が増加。



出典) 令和3年藤沢市将来需要推計

③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

3. 移動の質の変化への対応

- 「私事」目的の移動は、市内の移動（地元生活圏）が多い傾向
- しかし、超高齢化の進展やテレワークの進展等に伴う余暇時間の増加は、「趣味」・「人々の交流」等の時間の増加など「私事」活動の多様化につながる

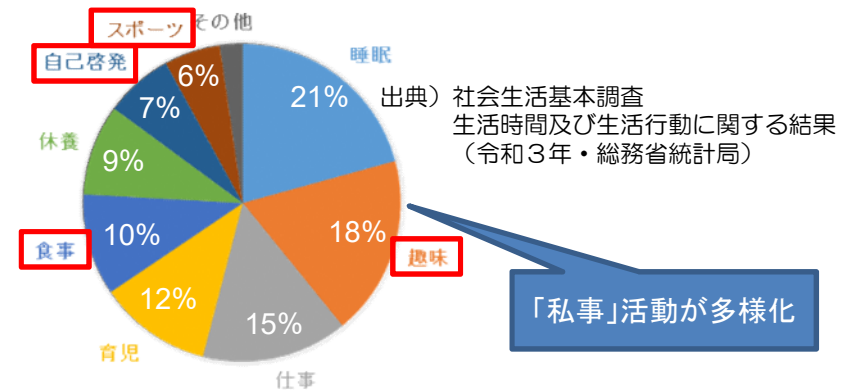
私事移動の目的地の比率（市内発のトリップを集計）

	地区内	市内 (地区内々以外)	小計(市内)	市外
全年齢	19.1%	51.1%	70.2%	29.8%
非高齢	21.2%	46.7%	68.0%	32.0%
高齢	18.1%	53.0%	71.1%	28.9%

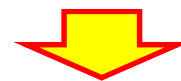
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

市内への移動が7割

テレワークの実施により増加した行動の割合



「私事」活動が多様化



- 「地元生活圏」の移動の増加に対応するため **身近な移動を担う交通モードが必要**
- 「私事」活動の多様化は、多様な移動を生み、**多様な移動を支えることが必要**
- 必要なときに必要な移動をするため、年齢に関わらず移動するための **自家用車に
依拠しない交通体系の整備が必要**

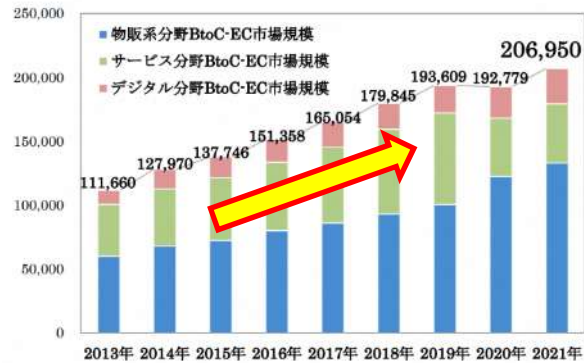


③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

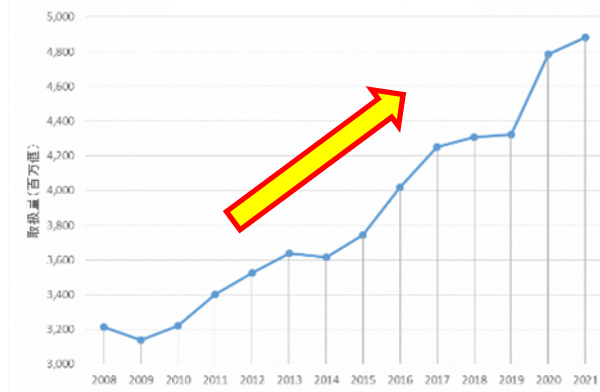
4. 物流対策の必要性の高まりへの対応

- Eコマースの普及等によりBtoC、BtoBともに市場規模が増加傾向。
- 宅配便取扱量は8年前との比較で約1.5倍に増加。コロナ下で急激に増加。
- BtoCでは物流のラストワンマイル（消費者に届く部分）が課題とされている。今後、さらなる物流への負荷が予想される。
- 物流業界としてもエンドユーザー側に配送拠点を作ることでラストワンマイルを縮めることや、再配達を減らす等の目的で多様な受け取り方法の提供などを実施。

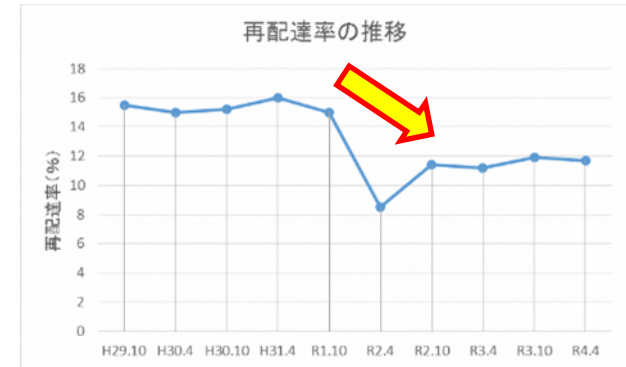
BtoC-EC市場規模の経年推移（単位：億円）



宅配便取扱量の推移



再配達率の推移



- 物流の効率化は、市民のWell-beingにつながるもの。脱炭素にもつながる。
- 物流業界での物流効率化の取組は進むが、行政としても**物流のラストワンマイルを中心に物流効率化に向けた取組が必要**である。

③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

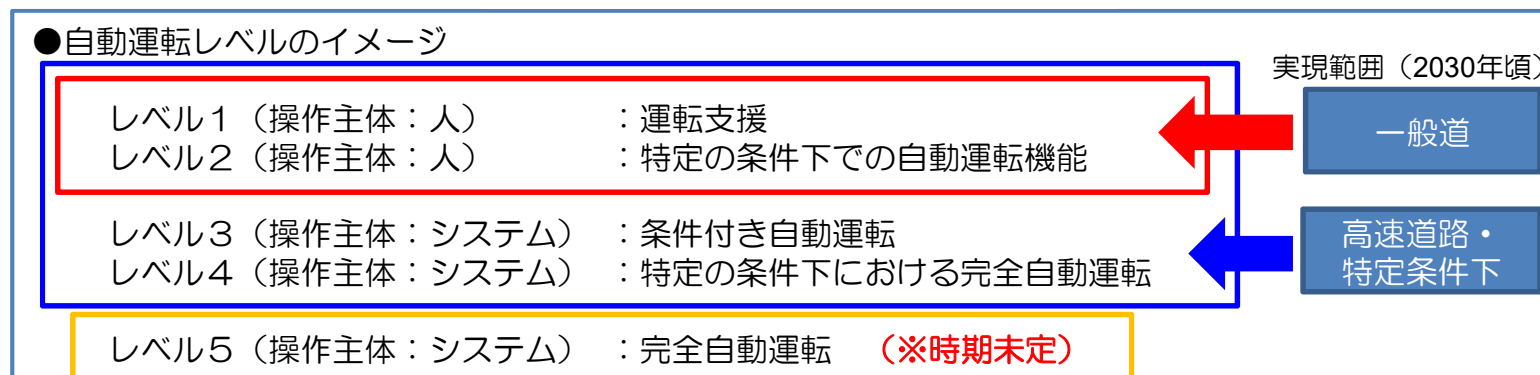
5. 新技術の進展への対応（自動運転技術、空飛ぶクルマ等）

- 自動運転化の実現により免許非保有者の移動や運転手不足の課題等に対応
- 空飛ぶクルマによりインフラ不要で自由な移動が実現



- 技術開発・法整備の課題や、現在の移動形態からの移行期間を要すると考えられ、これらの実現は超長期的にみる必要があり先を見通せない。
- 新計画の計画期間内では、いつか実現する社会に向けて環境整備を徐々に行っていく視点を盛り込む。

自動運転技術の動向
出典）官民 ITS 構想・ロードマップより整理



※自動運転レベル2:衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの先進運転支援システム(ADAS)の実装

※本市をはじめ、全国で自動運転技術の実証事件が行われているが、いずれも特定条件・特定ルートの走行に限定（エリアを限定しない完全自動運転は、法整備・インフラ整備を踏まえた超長期的な視点が必要）



③ 改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

5. 新技術の進展への対応（自動運転技術、空飛ぶクルマ等）



○ 将来交通像（案）

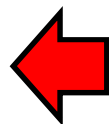
（仮）自由な移動がもたらす健幸都市 ふじさわ**-マルチモーダルでつなぐ 人・モノ・みらい-**

- 人口減少・超高齢化や技術の進展だけでなく、コロナ禍により、人の移動が劇的に変化した中で、藤沢市の都市の活力を維持していくために、都市拠点を結ぶ骨格的な交通網の形成をめざします。
- また、超高齢化や働き方・ライフスタイルの変化によって、通勤・通学の減少が想定され、横浜・川崎や東京方面への移動が減少し、市内で完結する移動が増加することが考えられます。したがって、都市拠点だけでなく、地区拠点や幹線系のバスへのアクセス性を高め、**だれもが、いつでも、どこにでも多様な手段で自由に移動でき、過度に車に頼ることなく住み慣れた地域で、健康で幸せに暮らし続けることのできる総合交通体系の実現をめざします。**



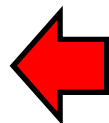
○ 重要視する視点の整理

暮らし



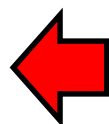
地元生活圏における生活のための移動（買い物・医療・行政手続き） 末端の物流 等

健康・幸福



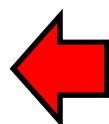
余暇活動における移動（趣味、人との交流）、外出促進による健康寿命の延伸 等

都市活力



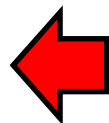
最寄りの都市拠点までの移動、産業・観光振興、市外への移動、都市拠点の回遊性・物流 等

環境













環境保全、脱炭素、自然との共生 等

安全・安心



防災、災害に対する強靱性、バリアフリー、交通安全 等



重要視する 5つの視点	対応するSDGsのゴールとターゲット			
暮らし	 <ul style="list-style-type: none"> 11 住み続けられるまちづくりを • 住宅や基本的サービスへのアクセスを確保改善する 			
健康・幸福	 <ul style="list-style-type: none"> 11 住み続けられるまちづくりを • 緑地や公共スペースへのアクセスを提供する • 持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する 			
都市活力	 <ul style="list-style-type: none"> 9 産業と技術革新の基盤をつくろう • 持続可能かつ強靱なインフラの開発 	 <ul style="list-style-type: none"> 11 住み続けられるまちづくりを • 持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する 		
環境	 <ul style="list-style-type: none"> 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに • 再エネの割合拡大 • エネルギー効率の改善率倍増 	 <ul style="list-style-type: none"> 13 気候変動に具体的な対策を • 気候変動対策を政策、戦略及び計画に盛り込む 		
安全・安心	 <ul style="list-style-type: none"> 3 すべての人に健康と福祉を • 交通事故死傷者半減 	 <ul style="list-style-type: none"> 9 産業と技術革新の基盤をつくろう • 持続可能かつ強靱なインフラの開発 	 <ul style="list-style-type: none"> 11 住み続けられるまちづくりを • 交通の安全性改善 	 <ul style="list-style-type: none"> 13 気候変動に具体的な対策を • 災害に対する強靱性と適応能力を強化



○ 将来交通像（案）

暮らし 【生活を支える交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 自家用車に依存しなくても、徒歩・自転車・公共交通・シェアモビリティ等で生活に必要な日用品の買い物、医療機関の受診、行政手続き等ができる最寄りの地区拠点まで容易に移動でき、日々の生活を支える交通体系を目標とします。



○ 将来交通像（案）

健康・幸福 【体も心も豊かにする交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 余暇時間で行うスポーツ・観光など個人の趣味嗜好による活動や食事会など交流を伴う活動といった、多様な活動場所まで、必要なときに必要な移動ができ、その結果、外出が促進され、生活の質をより向上させる、健康で幸せに暮らせる交通体系を目標とします。

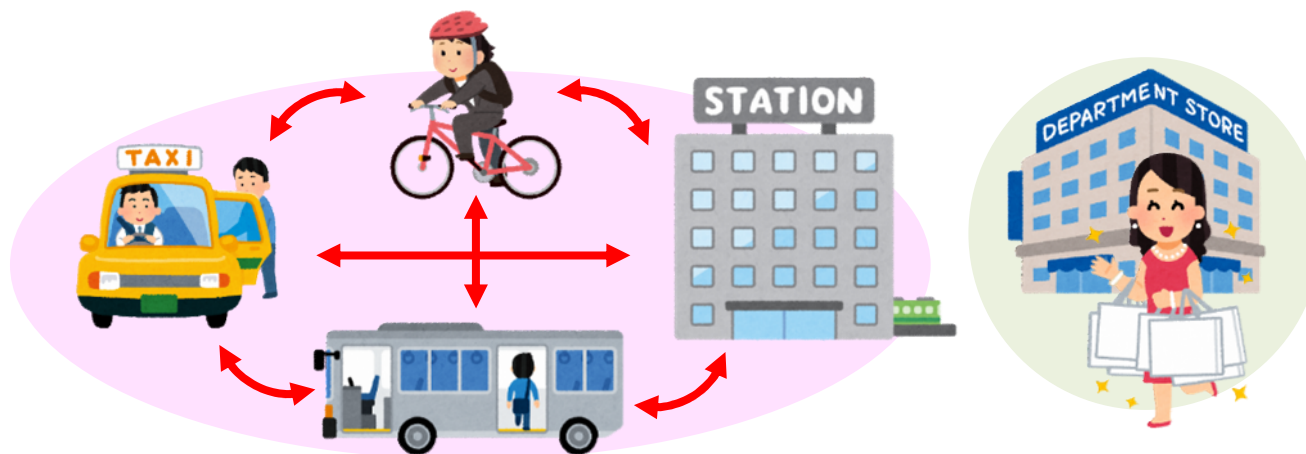


○ 将来交通像（案）

都市活力 【活力と賑わいを生み出す交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 「藤沢駅」、「辻堂駅」、「湘南台駅」をはじめとする最寄りの都市拠点周辺や、東京都心や横浜方面、広域的な交通網への人・モノのアクセス性が高く、都市拠点内の回遊性や交通結節機能を高め、本市の活力となる賑わいを生み出す交通体系を目標とします。



○ 将来交通像（案）

環境 【自然と調和する環境負荷の低い交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 環境負荷の低い交通モードの選択肢が増え、自家用車からの転換が進むとともに、環境にやさしい自動車の普及やグリーンインフラの導入など、交通全体としてカーボンニュートラルの実現に向けた環境負荷の低い交通体系を目標とします。



○ 将来交通像（案）

安全・安心 【人にやさしく災害に強い交通まちづくり】

【めざす交通体系】

- 災害に備えた強靱な交通環境を整備するとともに、日常の安心な移動を実現するための交通安全への取組や、交通施設のバリアフリー化等を進め、誰もが安全・安心に移動できる交通環境を目標とします。

