

**藤沢市都市交通計画
「基本方針編」
(素案)**

令和6年●月策定

藤 沢 市

目 次

第1章 はじめに	4
1. 藤沢市都市交通計画策定の背景と目的	4
1-1 策定の背景・目的	4
2. 計画の位置付け	6
2-1 計画の位置付け、藤沢市都市交通計画とは	6
2-2 計画の構成	7
第2章 藤沢市をとりまく状況	9
1. 交通まちづくりを考える上で重要となる変化	9
2. 交通まちづくりに関わる上位計画・関連計画	11
2-1 国の動向	11
2-2 神奈川県計画	19
2-3 藤沢市の関連計画	22
3. 藤沢市をとりまく社会状況	34
4. 藤沢市の交通実態	46
4-1 藤沢市の交通の現状	46
4-2 藤沢市の交通サービスの現状	59
第3章 交通課題	63
1. 藤沢市をとりまく状況の整理・交通課題	63
1-1 上位・関連計画を踏まえた本計画の方向性	63
1-2 取り巻く現状を踏まえた交通課題	63
第4章 目指す将来交通像と基本方針	70
1. 目指す将来交通像	70
1-1 将来交通像	70
1-2 将来の交通像のイメージ	71
1-3 将来交通像を実現するための5つの重要な視点	72
1-4 交通体系	73
1-5 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	74
2. 基本方針	75
第5章 地域別の取組方針	82
1. 地域の類型化	82
1-1 類型化の考え方	82
2. 地域別の取組方針	84
2-1 6つの地域	84
2-2 6つの都市拠点	96

第6章 進行管理・推進体制	106
1. 進行管理・推進体制	106
【参考】 交通に関する市民意識調査	113
【参考】 用語集	119

第1章

はじめに

第1章 はじめに

1. 藤沢市都市交通計画策定の背景と目的

1-1 策定の背景・目的

●策定の背景

藤沢市は、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」、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。現行計画の策定から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。

また、全世界的な脱炭素の達成のため、環境にやさしい交通手段への転換を促すほか、市民活動・産業活動の交流・連携、また、観光都市としての魅力を支える広域交通網などの整備を進めつつ、都市の活力を持続させるなど交通には多くの役割が求められています。

本市では、2030年（平成42年）を見据えた中長期的な総合交通体系の方向性を示し交通施策を展開していく上で、基本的な指針となる「藤沢市交通マスタープラン」、交通マスタープランで位置付けた施策の中から、個別まちづくり計画との連携や整合を図り、短期（5年）・中期（10年）的に戦略的に実施していく施策を「戦略施策」として示した「藤沢市交通アクションプラン」の2つの計画より、進行・管理を行ってきましたが、社会状況の変化等により施策を見直す場合には、両計画の改定が必要となることから、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、2つの計画を統合・整理し、新たに「藤沢市都市交通計画」として策定を行ったものです。

●策定の目的

1. 総合交通体系の基本的な方針の設定

持続可能な移動環境の構築及び交通基盤整備による都市活力の創出を市民、交通事業者、行政など協働・連携し進めるため、総合交通体系の基本的な方針を定めま

す。

2. 地域交通の維持・強化

人口減少により、公共交通の利用者が減少し、交通事業者をとりまく状況がより厳しくなることが見込まれる一方で、移動ニーズが多様化する中で、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を構築する方向性を定めます。

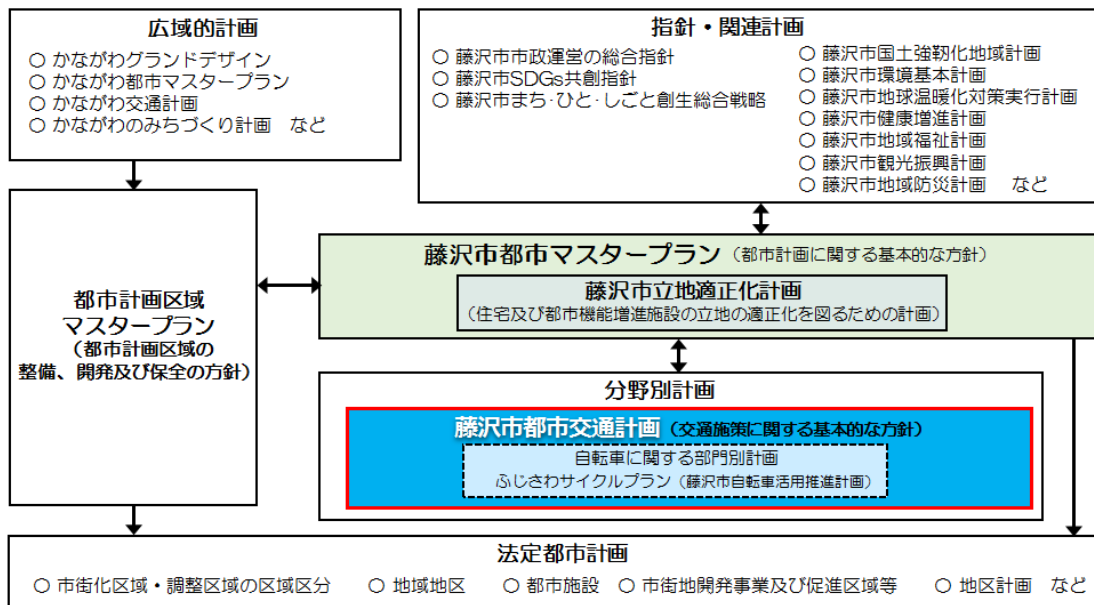
3. 社会変化に応じて、短・中期的に柔軟かつ重点的に実施していく「重点施策」の設定

個別のまちづくり計画との関連や整合を図り、重点的に実施していく「重点施策」を設定するとともに、新型コロナウイルスの拡大といった社会状況を劇的に変化させる事象にも柔軟に対応できるような計画の構成に変更します。

2. 計画の位置付け

2-1 計画の位置付け、藤沢市都市交通計画とは

本計画は、都市計画の基本的な方針である「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画で、交通に関する基本的な方針として定めます。また、上位・関連計画等と連携・整合を図り、総合的に交通施策を推進するため、現行の「藤沢市交通マスタープラン」が担う国が策定を促す「都市交通マスタープラン」としての役割及び現行の「藤沢市交通アクションプラン」が担う国が策定を促す「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通計画」の役割をすべて包含する計画として、新たに策定した計画です。なお、このうち、「地域公共交通計画」は、2020年（令和2年）の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、「地方公共団体は作成するよう努めなければならない」とされています。



■ 藤沢市都市交通計画の位置付け

2-2 計画の構成

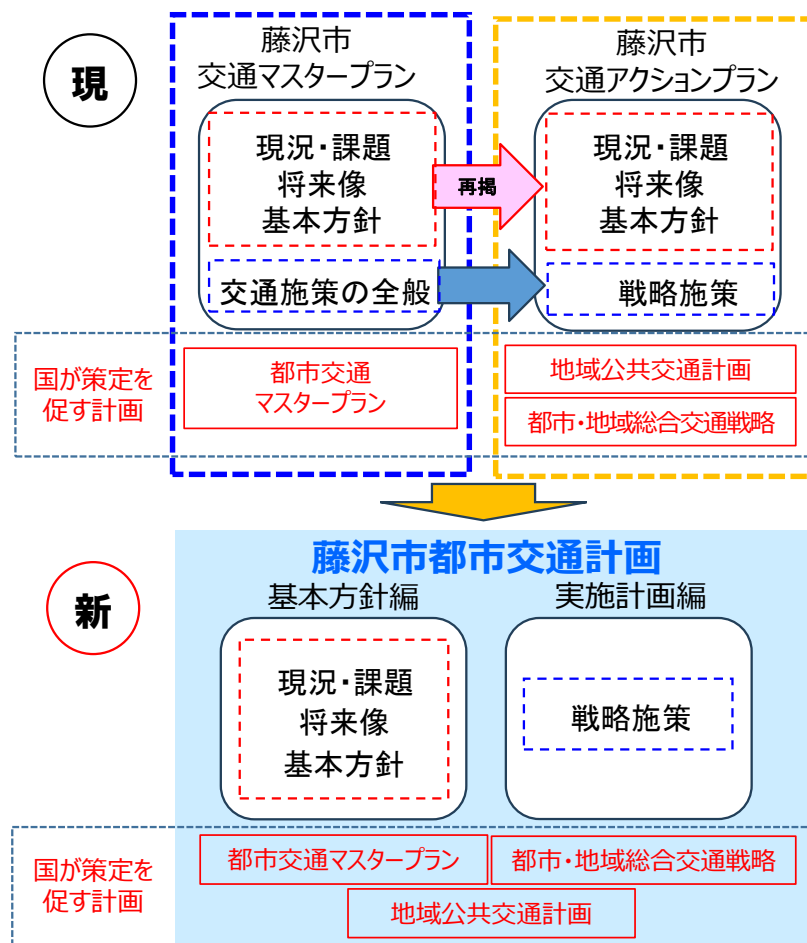
本計画は「基本方針編」と「実施計画編」で構成します。

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

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

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

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



■ 藤沢市都市交通計画の構成

第2章

藤沢市を

とりまく状況

第2章 藤沢市をとりまく状況

1. 交通まちづくりを考える上で重要となる変化

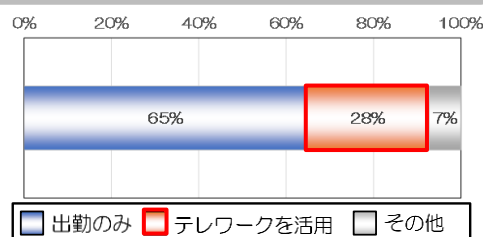
交通まちづくりを考える上で関連する計画や社会状況における重要な変化を整理しました。

Point

ライフスタイルの変化

テレワークや EC（電子商取引）等により、外出をしなくても仕事や買い物など一部の目的が達成可能になりました。

また、EC の拡大により宅配便取扱量が急激に増加しました。



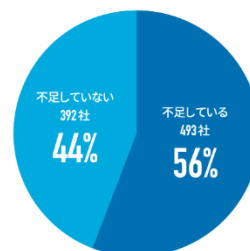
■ テレワークの実施状況

出典：令和4年度藤沢市交通に関する市民意識調査

Point

新たな社会問題の顕在化

働き方改革により、時間外労働時間の上限が設定されることで、さらなる運転手不足につながると言われる「2024年問題」や 65 歳以上の人口の割合が全人口の21%を占める「超高齢社会」のさらなる進展など、新たな社会問題が顕在化しています。



■ 運転者の充足状況調査 (R3. 7)

出典：日本バス協会

Point

新技術の開発と暮らし像の変化

「デジタル田園都市国家構想基本方針」が2022年（令和4年）6月に閣議決定されました。その中では、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」などがうたわれ、デジタル技術の活用が進められています。また、国民の幸福感や生活の質を重視するウェルビーイングの概念を政策に取り入れることが重要とされています。

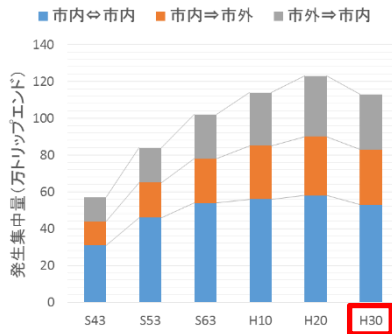


■ 自動運転の実証実験（江の島）

Point

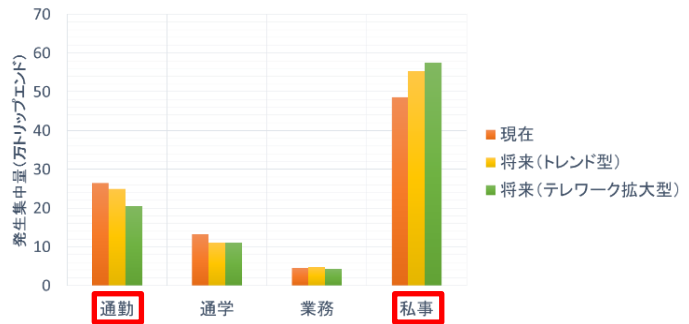
移動の量・質の変化

テレワークやECの進展等により、2018年（平成30年）の移動の総量（発生集中量）が1968年（昭和43年）の東京都市圏パーソントリップ調査（以下「東京PT調査」という。）開始以来、前回調査に比べて初めて減少し、将来的にも減少傾向であることが確認されています。また、将来的な移動の内訳は、超高齢社会の進展やテレワークの実施により、「通勤」目的の移動が減少する代わりに、比較的移動距離の短い「私事」目的の移動の増加が予想されています。



■ 移動の総量（発生集中量）の推移

出典：東京PT調査（S43～H30）



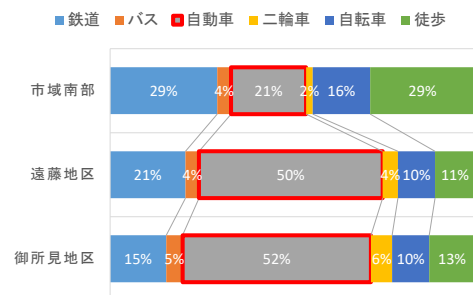
■ 市内の目的別発生集中量（現在・将来）

出典：令和3年度藤沢市将来需要推計

Point

地域別交通特性の傾向の顕著化

鉄道のサービス水準等に起因して、本市の西北部地域（御所見地区・遠藤地区）では自家用車の利用率が高く、市域南部の地域では徒歩や自転車での移動が多いなどの特徴があり、10年前に比べてその傾向が顕著化しています。このように地域によって交通手段別の利用実態・利用しやすさ等が異なることから、地域の実情に応じた、必要な交通施策を考えることがより重要になっています。



■ 代表交通手段分担率（2018年(平成30年)）

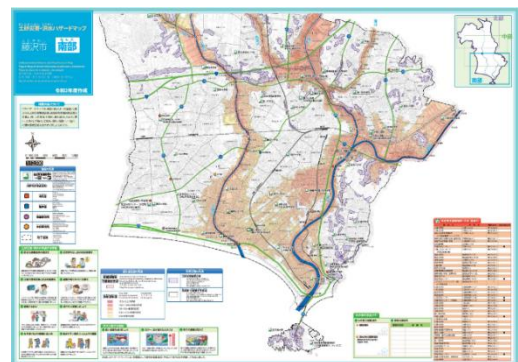
出典：東京都市圏PT調査

Point

脱炭素の動きへの変化、自然災害の激甚化・頻発化

2020年（令和2年）10月、政府は2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言するなど、全世界的に「脱炭素」への動きへと拡大しています。

また、大地震や津波の危険性だけでなく、近年では自然災害の激甚化・頻発化が叫ばれています。



■ 土砂災害・洪水ハザードマップ

出典：藤沢市

2. 交通まちづくりに関わる上位計画・関連計画

2-1 国の動向

(1) デジタル田園都市国家構想総合戦略

人口減少・少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うテレワークなどICT（情報通信技術）を活用した新たな生活様式の定着を踏まえ、デジタル技術を活用し、新たなサービスの創出、地域社会の持続可能性の向上、Well-being（ウェルビーイング）の実現等をするため、第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を抜本的に改訂し、「デジタル田園都市国家構想基本方針」（2022年6月）として閣議決定されました。

特に、以下の6分野の取組に重点が置かれており、交通においては地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を向上するための地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進しています。

<p>地域交通のリ・デザイン</p> <p>MaaS等のデジタル技術の活用等により、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークを再構築します。</p>  <p>自動運転バスの運行 — 茨城県境町</p>	<p>遠隔医療</p> <p>医療資源に限られた地域の医療提供体制の選択肢の幅を広げる観点等から、住民に身近な場所を活用したオンライン診療や服薬指導を推進します。</p>  <p>医療機器装備の移動診療車 — 長野県伊那市</p>	<p>こども政策</p> <p>地域間連携、デジタル化・オンライン化などにより、居住地に関わらず、切れ目のない医療と母子保健サービスが受けられる環境の実現を目指します。</p>  <p>保健師等とのオンライン相談 — 山梨県富士吉田市</p>
<p>地方創生テレワーク</p> <p>地方と都市の差を縮め、活力ある地域づくりにつながる地方創生テレワークの導入・定着、「転職なき移住」を推進します。</p>  <p>空き蔵を活用したサテライトオフィスの整備 — 福島県喜多方市</p>	<p>教育DX</p> <p>地域独自の学習コンテンツの開発、オンラインによる学校間交流・教育活動の実施などの教育DXを推進し、地方の子供の教育への不安を解消します。</p>  <p>オンラインによる遠隔合同授業 — 鹿児島県三島村</p>	<p>観光DX</p> <p>大阪・関西万博等の機会を捉え、日本全国への誘客を促進するため、受入環境の整備とともに、移動や購買データ等の高度活用など観光DXを進めます。</p>  <p>観光アプリを活用した混雑回避・人流分散 — 京都府京都市</p>

■ デジタル田園都市国家構想総合戦略の重点分野

出典：内閣府HP

コラム

地域公共交通の「リ・デザイン」

ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤ですが、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況にあります。加えて、新型コロナウイルスの影響により、公共交通を取り巻く状況が10年以上、時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況とも言われています。

こういった需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避け難い状況で、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」によって、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めることが急務となっています。

ローカル鉄道の再構築	3つの「共創」
鉄道の維持・高度化 <ul style="list-style-type: none"> ・設備整備・不要設備撤去 ・外部資源を活用した駅の活性化 ・GX・DX対応車両等への転換 ・事業構造の見直し  <p>軌道の強化(高速化) 駅舎の新改築・移設</p>	官民の共創 <ul style="list-style-type: none"> ・エリア一括運行事業 ・バスの上下分離 等 交通事業者間の共創 <ul style="list-style-type: none"> ・独禁法特例法を活用した共同経営 ・モードの垣根を越えたサービス 等 他分野を含めた共創 <ul style="list-style-type: none"> ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携
バス等への転換 <ul style="list-style-type: none"> ・BRT・バスへの転換 ・GX・DX対応車両等への転換  <p>BRT・バス等への転換</p>	 <p>住宅×交通 教育×交通 農業×交通 医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通</p>
交通DX	交通GX
自動運転  <p>自動運転バス 遠隔監視室</p>	GX対応車両への転換 
MaaS・AIオンデマンド交通 	交通のコスト削減・地域のCN化  <p>蓄電池・充電施設</p>

出典：「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」最終とりまとめ

Well-being (ウェルビーイング) とは

「Well-being (ウェルビーイング)」とは、個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念です。

近年では単に経済成長だけでなく、国民の幸福感や生活の質を重視する視点を持つための取組として Well-being の概念を政策に取り入れることが重要となっており、具体的な政策領域としては、教育、健康、福祉、労働環境、地域づくりなどが含まれ、これらの分野での施策を通じて人々の幸福感を向上させることを目指し、各種施策を評価する指標の基本的な考え方として利用されています。

出典：厚生労働省・内閣府HPを参考に作成

(2) SDGs 実施指針

2015年（平成27年）9月の国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が加盟国の全会一致で採択され、誰一人取り残さない持続可能な世界を目指す目標であるSDGs（Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標）の達成に向け、世界中の国々が取り組んでいくことが確認されました。我が国においては、2016年（平成28年）5月に総理大臣を本部長、官房長官・外務大臣を副本部長とし、全閣僚を構成員とする「SDGs推進本部」を設置し、同年12月には「SDGs実施指針」（2019年（令和元年）12月に改定、2023年（令和5年）12月に再改定を予定）を策定しました。この「SDGs実施指針」においては経済・社会・環境の三側面の課題を不可分のものとして統合的に取り組むこととしており、政府の具体的な取組をまとめた「SDGsアクションプラン」を毎年策定することで、様々な施策を実施しています。また、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の中で、「『日本のSDGsモデル』の方向性」を示すとともに、地方公共団体におけるSDGs達成に向けた取組の推進が、施策として位置付けられました。

	目標1 あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる		目標10 各国内及び各国間の不平等を是正する
	目標2 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する		目標11 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
	目標3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する		目標12 持続可能な生産消費形態を確保する
	目標4 すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する		目標13 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
	目標5 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う		目標14 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
	目標6 すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する		目標15 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
	目標7 すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する		目標16 平和と公正をすべての人に
	目標8 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する		目標17 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化
	目標9 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る		

■ SDGs（持続可能な開発目標）

出典：外務省 HP

コラム


藤沢市におけるSDGsの取組

本市では、2021年（令和3年）4月に策定した「藤沢市市政運営の総合指針2024」にSDGsの視点を取り入れ、新たに3つのまちづくりコンセプト「藤沢らしさを未来につなぐ持続可能な元気なまち（サステナブル藤沢）」、「共生社会の実現を目指す誰一人取り残さないまち（インクルーシブ藤沢）」、「最先端テクノロジーを活用した安全安心で暮らしやすいまち（スマート藤沢）」を設定しました。また、2021年（令和3年）10月には、SDGs推進のための方策をまとめた「藤沢市SDGs共創指針-「藤沢らしさ」を未来に引き継ぐ「みんな」で進めるSDGs-」を策定し、市内でSDGs推進に取り組む企業・団体を登録する「ふじさわSDGs共創パートナー制度」を創設するなど、さまざまな施策を実施しています。さらに、SDGs達成のために、毎日の生活のなかで取り組める内容をまとめたリーフレット「はじめよう！SDGs」を作成しました。

わたしたちにできること

マイバッグ、マイボトルを持ち歩こう

海に漂うプラスチックごみが、将来的には魚より多くなってしまう可能性が叫ばれています。マイバッグやマイボトルを持ち歩く習慣を付け、使い捨てのプラスチックをなるべく使わないようにしましょう。




運動する習慣を取り入れ、健康でいよう

生活にスポーツやウォーキングなどを取り入れて、健康な身体をつくりましょう。通勤・通学手段を自転車や徒歩にすることは、温室効果ガスの排出を抑えることにもつながります。




食品のむだを減らして、余った食品は寄付しよう

日本では、1日に1人あたりお茶わん1杯分の食品を捨てているとされています。冷蔵庫のなかを整理して、食品をむだなく使い切りましょう。また、お米や缶詰など、長く保存できる食品は、フードバンクなどに寄付することもできます。




日頃から災害に備えよう

地震や津波、台風などの災害はいつ起こるかわかりません。水や非常食、救急用品などを用意し、近くの避難場所を確認しておきましょう。家族の安否確認の方法を事前に話し合っておくことも大切です。




周りの人に思いやりをもち、親切にしよう

あなたの周りに、困っていたり、助けを求めている人はいませんか。積極的に声をかけ、いつでも助け合えるような関係をたくさんつくっていきましょう。



社会や環境にとって良い消費を心がけよう

買い物をするときには、その商品が長く使えるものか、どこでどのように作られたものなのか、少しだけ考えてみましょう。消費する側の行動が変わることで、世界は少しずつ良くなるはずですよ。



わたしたちにできること


藤沢産の野菜や果物などを食べよう

地元でとれた新鮮な食材を購入すれば、輸送距離を知ることができ、輸送時に排出される温室効果ガスを減らすことができます。また、藤沢の農水産業を盛り上げることも繋がります。



家庭の仕事を平等に分担しよう

掃除や洗濯、食事の用意などの家庭の仕事や育児が、誰かにかたよっていませんか。みんなで話し合って、平等に分担しましょう。そうすれば、誰もが活躍できる社会に近づけます。




水や電気を節約しよう

きれいな水や電気をつくるには、たくさんのエネルギーが必要です。お風呂の残り湯を洗濯に使ったり、部屋の明かりをこまめに消したりすることから始めてみましょう。




ワーク・ライフ・バランスを考えて、上手に働こう

仕事の忙しさに追われて疲れていませんか。ワーク・ライフ・バランスを保って健康を守り、趣味や地域活動に取り組む時間を待ちましょう。



SDGsについて周りの人に話してみよう

SDGsについて知っていることや、取り組んでいることについて、家族や友人に話してみましょう。行動を起こす人が増えればそれだけ、目標達成に向けた力が大きくなります。



今日から取り組んでみたいことを書いてみよう！

出典：藤沢市HP

-14-

■ 交通分野の取組内容と関連するSDGsの目標・ターゲット

関係する目標	交通分野の取組内容のイメージ	寄与するターゲット
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p> 	<p>交通安全対策を実施し交通事故の減少に寄与します。また、公共交通への転換や渋滞箇所を改善し、健康問題の要因となる大気汚染を減少に寄与します。</p>	<p>TARGET 3-6 REDUCE ROAD INJURIES AND DEATHS</p> <p>TARGET 3-9 REDUCE ILLNESSES AND DEATH FROM HAZARDOUS CHEMICALS AND POLLUTION</p>
<p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> 	<p>公共交通への転換や電気自動車の導入などを推進することで、環境負荷の低減やエネルギー効率の向上に寄与します。</p>	<p>TARGET 7-3 DOUBLE THE IMPROVEMENT IN ENERGY EFFICIENCY</p> <p>TARGET 7-A PROMOTE ACCESS TO RESEARCH, TECHNOLOGY AND INVESTMENTS IN CLEAN ENERGY</p>
<p>8 働きがいも経済成長も</p> 	<p>道路ネットワーク整備や自家用車で来訪する観光客を公共交通に転換することで、観光地へのアクセス性や回遊性の向上させ、魅力度の高い観光地の実現に寄与します。</p>	<p>TARGET 8-9 PROMOTE BENEFICIAL AND SUSTAINABLE TOURISM</p>
<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> 	<p>企業誘致施策と連携し、道路ネットワークの整備の整備を進め、ICへのアクセス性を高め、企業活動の活性化に寄与します。</p>	<p>TARGET 9-1 DEVELOP SUSTAINABLE, RESILIENT AND INCLUSIVE INFRASTRUCTURES</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p> 	<p>交通不便地域の解消や公共交通サービス水準の維持・確保を進めます。また、バリアフリー化を進め、誰もが安心して、移動できる社会の実現に寄与します。</p>	<p>TARGET 11-2 AFFORDABLE AND SUSTAINABLE TRANSPORT SYSTEMS</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p> 	<p>避難経路をはじめ、都市計画道路などの整備を進め、自然災害に強い都市構造に寄与します。また、環境負荷の低い交通手段によって、温室効果ガス等の削減を図ります。</p>	<p>TARGET 13-1 STRENGTHEN RESILIENCE AND ADAPTIVE CAPACITY TO CLIMATE RELATED DISASTERS</p> <p>TARGET 13-2 INTEGRATE CLIMATE CHANGE MEASURES INTO POLICIES AND PLANNING</p> <p>TARGET 13-3 BUILD KNOWLEDGE AND CAPACITY TO MEET CLIMATE CHANGE</p>
<p>17 パートナシップで目標を達成しよう</p> 	<p>市民、交通事業者等の関係機関、行政の3者が協働・連携するマルチパートナーシップによって、将来像の実現に寄与します。</p>	<p>TARGET 17-17 ENCOURAGE EFFECTIVE PARTNERSHIPS</p>

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

人口減少・高齢化に伴い、バスなどの公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、の不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。

一方で、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題となっている状況を踏まえ、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、2020年（令和2年）11月に施行されました。



■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

出典：国土交通省

コラム

ラスト（ファースト）ワンマイルとは

最寄りの鉄道駅やバス停などから、最終目的地までの区間（若しくは、自宅から最寄りの鉄道駅やバス停までへの区間）を示す概念です。

全国的に過疎化、高齢化が進展し、運転免許証返納も進む中、公共交通の不便な地域において、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保が課題となっています。

また、運輸業界の人手不足も深刻化しており、担い手の確保、効率的な運行や技術の活用が必要となっています。

GXに関する取組の方向性

・GXの取組について、関係省庁と連携し、**車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備等、必要な支援**を行う。



EVタクシー



燃料電池バス



電気スタンド



水素ステーション

・GXによるメリットを周知・広報していく。

優れた静穏性、少ない揺れにより、快適な乗り心地の実現（停車・発進を繰り返す路線バスの快適性向上・車内事故防止）

燃料費削減による経営効率改善



EVバス



EVタクシー

十分な航続距離（利便性向上）

災害時等に移動式電源として利用可能

LPガススタンドのない地域でも運用可

サービス面の取組の方向性

○キャッシュレス化



現金無しで運賃を受受
→お釣りの收受等の負担軽減

○タクシーの配車アプリの導入



スマートフォンによるタクシーの予約
→実車率・供給力の向上

○AIオンデマンド交通



AIを活用した効率的なルーティング
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

○バス乗降センサー



データ収集
→路線・ダイヤの効率化

○バス情報標準化(GTFS-JP)

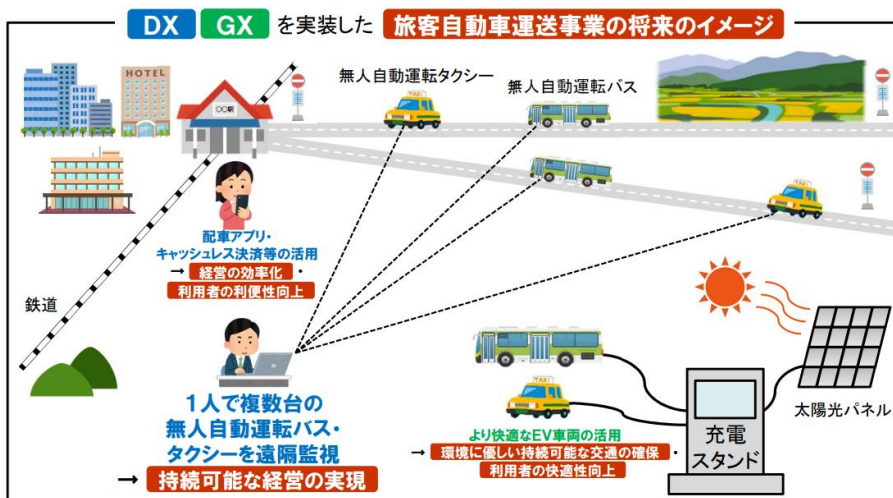


経路検索アプリ等によるバス路線や時刻の確認
→利用者の利便性が高い方法で情報を入手可能

○バス位置情報システム



バスの現在地の把握
→バスの遅れや発車時刻が確認可能



出典：ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

(4) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり ～ウォーカブルなまちなかの形成～

国土交通省が設置した「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、2019年（令和元年）6月に『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』がとりまとめられ、生産年齢人口の減少、社会経済の多様化に対応するため、新たな時代のまちづくりの方向性として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の創出により、イノベーションと人中心の豊かな生活を実現するべきとの提言しました。

上記の提言を踏まえ、国土交通省では「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）」（2020年（令和2年）9月）を施行し、市町村が、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出する官民の取組をまちづくり計画に位置付けることができるようになりました。

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。	
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたら、人は歩いて楽しくなる。	
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。	
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。	

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



駅前のトランジットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）





2つの開発の調整により
一体整備された神社と森（東京都中央区）



■ 「居心地がよく歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例
出典：国土交通省

2-2 神奈川県計画

(1) かながわ交通計画

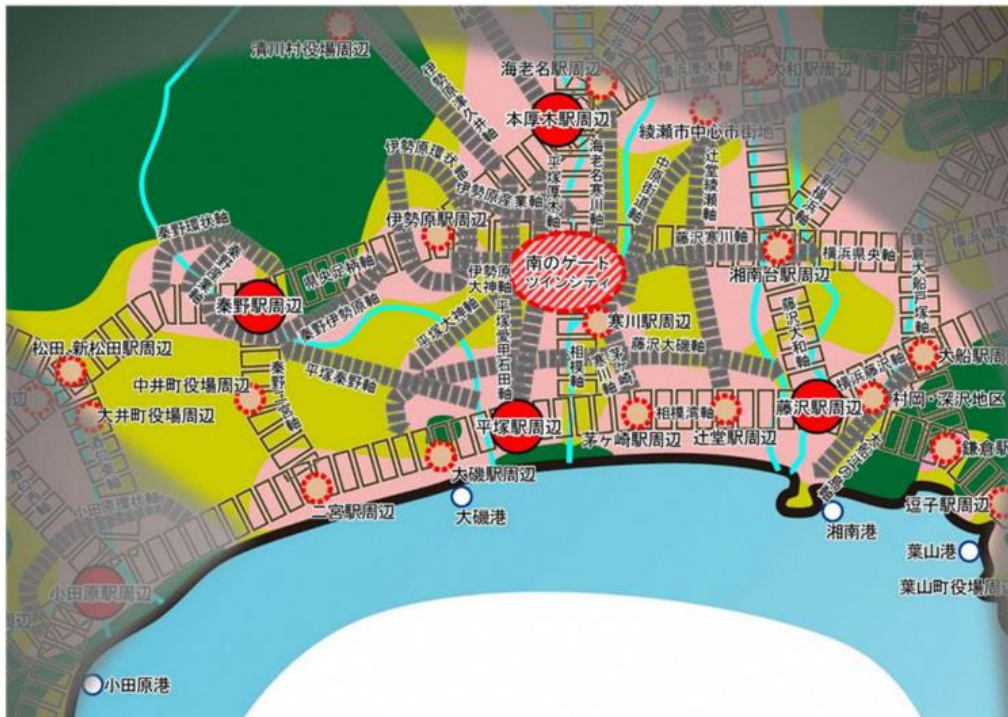
かながわ交通計画は、かながわ都市マスタープランの部門別計画として 1985 年（昭和 61 年）に策定され、2022 年（令和 4 年）3 月に 4 回目の改定がなされました。

今回の改定では、少子高齢化や人口減少といった社会構造の変化に加え、ICT 化の著しい進展や新型コロナウイルス禍に伴う新たな生活様式の定着が進む中で、あらゆる人が安全・安心に、自由に移動できるよう、身近な移動を支えるための地域の交通手段維持・確保の観点が強調されました。

かながわ交通計画 2022 年（令和 4 年）3 月改定	
都市交通の目標	
1.交通網の充実による県内外・地域間の連携強化	
	<ul style="list-style-type: none">・交流・連携を支える交通網の構築・既存の交通網を生かした公共交通の充実
2.地域交通ネットワーク	
	<ul style="list-style-type: none">・地域の移動を支える公共交通サービスの確保・地域のニーズに対応した移動環境の充実
3.利便性、快適性、安全性の確保	
	<ul style="list-style-type: none">・災害に強い交通基盤の構築と老朽化対策・誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり
4.環境負荷の低減	
	<ul style="list-style-type: none">・エネルギー利用の効率化・大気環境の保全・脱炭素化の加速

また、本市が分類される湘南都市圏では、交流連携と環境共生による新たな活力を生み出すことを目標としています。さらに、改定で新たに「都市圏域の自立を支える拠点」として「湘南台駅周辺」、「辻堂駅周辺」と「村岡・深沢地区」が位置付けられました。

都市圏域別の視点（湘南都市圏）
<ul style="list-style-type: none"> ・産業ポテンシャル向上に資する交通環境の整備 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>（前略）駅や観光地へ向かう道路の交通渋滞が課題となっており、産業ポテンシャルをさらに高めていく交通環境の整備が必要です。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・交流連携を促進する交通網の整備 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>「南のゲート」では、東海道新幹線新駅誘致地区を中心とした環境共生モデル都市ツインシティを整備し、（中略）「北のゲート」や周辺都市、新たな産業・研究拠点との連携によって、地域活力を高める必要があります。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用環境の整備 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>本都市圏域では自転車の利用が多く、（中略）安全・安心な自転車利用環境の整備や公共交通手段との接続性の向上が必要です。</p> </div>
都市交通の目標
<p>「湘南都市圏域」では、交流連携の中心となる広域的な交通網と拠点の整備を図るとともに、まちづくりと連動し、まちなかを安全・快適に移動ができる交通環境の整備を図ることで、交流連携と環境共生による新たな活力を生み出す都市交通を目指します。</p>
交通施策の方向性
<ul style="list-style-type: none"> ・経済・産業を支える交通網の整備 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>自動車専用道路の整備を進め、利便性の高い広域網を形成するとともに、インターチェンジへのアクセス道路などの整備を進め、駅や観光地等に向かう交通渋滞を緩和し、交通の利便性・円滑性の向上を図ります。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道網の整備及び連携の強化 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>鉄道網の整備や輸送力強化を促進するとともに、乗り換えのシームレス化（中略）「東海道新幹線新駅」の誘致を図るとともに、「南のゲート」を生かした交流連携と、都市圏域内外の経済、産業を活性化させる南北方向の交通軸の強化（中略）全国との交流連携を県内全域へと拡大させていくための交通施策を進めます。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段の混在を解消した多様で安全な交通手段の確保 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>自転車通行空間を充実（中略）多様な交通手段の連携を図ることで、公共交通、自転車、徒歩を中心とした安全・安心な交通システムの構築を図ります。</p> </div>



凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

■ 県土連携軸と都市連携軸—湘南都市圏域—

出典：かながわ交通計画

2-3 藤沢市の関連計画

(1) 藤沢市市政運営の総合指針 2024

藤沢市では総合計画に替わるものとして、長期的な視点に立ちつつ、課題の緊急性・重要性を踏まえた基本方針を示し、直近の4年間で重点的に実施する施策を位置付けた重点方針としてまとめた「市政運営の総合指針」を策定しています。

最新の「藤沢市市政運営の総合指針 2024」は、目指すべきまちの姿の明確化を図るため、SDGsの視点を取り入れるとともに、8つの基本目標に共通する「3つのまちづくりコンセプト」を追加し、2021年（令和3年）4月に改定が行われました。

藤沢市市政運営の総合指針 2024 -2040年に向けた持続可能なまちづくりへの転換- 2021年（令和3年）4月策定	
【目指す都市像】	
郷土愛あふれる藤沢 ～松風に人の和うるわし 湘南の元気都市～	
【3つのまちづくりコンセプト】	
1 藤沢らしさを未来につなぐ持続可能な元気なまち（サステナブル藤沢） 2 共生社会の実現を目指す誰一人取り残さないまち（インクルーシブ藤沢） 3 最先端テクノロジーを活用した安全安心で暮らしやすいまち（スマート藤沢）	
【8つの基本目標】	
1 安全な暮らしを守る 2 文化・スポーツを盛んにする 3 自然を守り豊かな環境をつくる 4 子どもたちを守り育む 5 健康で安心な暮らしを支える 6 地域経済を循環させる 7 都市基盤を充実する 8 市民自治・地域づくりを進める	
取組の考え方	
<ul style="list-style-type: none"> ・マルチパートナーシップの推進 ・「藤沢らしさ」を大切に「藤沢にしかないもの」を生かす ・横断的連携 	
まちづくりテーマと重点施策	
1 安全で安心な暮らしを築く 2 健康で豊かな長寿社会をつくる 3 笑顔と元気あふれる子どもたちを育てる 4 都市の機能と活力を高める 5 未来を見据えてみんなではじめる	
交通に関係する主な方針・施策など	
まちづくりテーマ1「安全で安心な暮らしを築く」 ・防犯・交通安全対策の充実（歩道と自転車の利用環境の整備推進等） まちづくりテーマ4「都市の機能と活力を高める」 ・都市基盤の充実と長寿命化対策の推進 ・住生活環境の向上と誰もが移動しやすい交通体系の構築	

(2) ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン

(第2期藤沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略)

まち・ひと・しごと創生総合戦略は、2014年（平成26年）5月に日本創成会議・人口減少問題検討分科会から「ストップ少子化・地方元気戦略」が提言され、人口減少社会が加速する中で活力ある持続的な社会の構築を図るための「地方創生」の計画となります。

2022年（令和4年）12月に、国が「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を抜本的に改訂した「デジタル田園都市国家構想総合戦略」を策定しました。また、2023年（令和4年）3月には、神奈川県が「第2期神奈川県まち・ひと・しごと創生総合戦略」の一部改訂したことを踏まえ、「藤沢市市政運営の総合指針2024」との整合を図りつつ国・県の総合戦略を勘案し、重点的に推進を図る事業を取りまとめた、『ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン（第2期藤沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略）』として2021年（令和3年）10月に全部改定しました。

ふじさわ「まち・ひと・しごと」ビジョン 第2期藤沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略 2021年（令和3年）10月改定	
基本方針	
2050年まで人口40万人を維持し、高齢化率40%になっても都市と市民生活の質的低下を招くことなく、都市を『元気に』持続する。	
基本目標	
基本目標1	魅力あふれる元気な都市を創る（まち）
基本目標2	あらゆる世代の市民の元気を創る（ひと）
基本目標3	元気で活力ある地域と経済を創る（しごと）
基本目標4	共に支えあう元気なつながりを創る（つながり）
横断的な目標1	次世代に引き継ぐ元気な未来を創る（みらい）
横断的な目標2	地域経済を循環させる
交通に関する主な方針・施策など	
基本目標1	魅力あふれる元気な都市を創る（まち）
主要な施策1	多彩な都市拠点の創出と交通ネットワークの整備 ・藤沢都心部の再整備及び活性化 ・総合交通体系整備の推進
主要な施策4	安全と安心が実感できる対策の充実 ・交通安全対策の充実

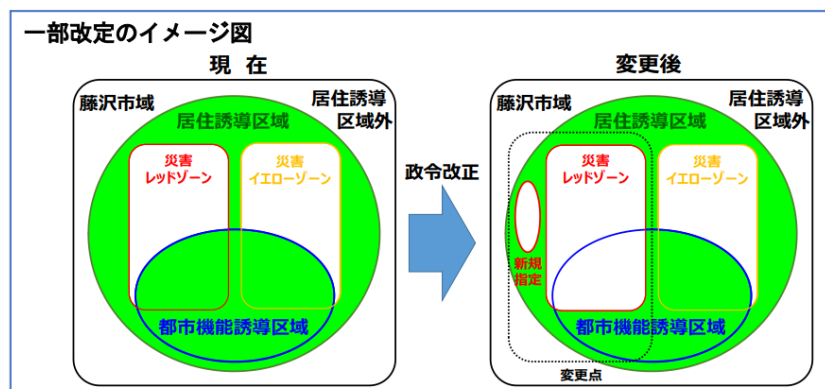
(3) 藤沢市国土強靱化地域計画

2011年（平成23年）に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、2013年（平成25年）12月に、「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行され、2014年（平成26年）6月には、国土強靱化に関する国の計画等の指針となる国土強靱化基本計画が閣議決定されました。

また、国が策定した「SDGs実施指針」では、日本における8分野の優先課題の一つとして、「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」を掲げている他、2021年（令和3年）2月には本市が表明した「藤沢市気候非常事態宣言」を踏まえ、近年の地球温暖化の影響とみられる、大型化した台風や局地的な集中豪雨など、大規模自然災害が起きても機能不全に陥らず、災害から迅速に復旧をすることを目的とする藤沢市国土強靱化地域計画が2022年（令和4年）3月に策定されました。

根拠法令等	区分	現在	改正後
都市再生特別措置法	居住誘導区域に定めない	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域 ・災害危険区域(住宅建築禁止) ・農用地区域 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域 ・災害危険区域(住宅建築禁止) ・農用地区域 など ・土砂災害特別警戒区域 ・地すべり防止区域* ・急傾斜地崩壊危険区域*
同法施行令			
都市計画運用指針	原則、居住誘導区域に含まないこととすべき	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害特別警戒区域 ・地すべり防止区域 ・急傾斜地崩壊危険区域 ・津波災害特別警戒区域 ・災害危険区域(上記以外) 	
	災害リスク、災害防止施設の整備状況等を総合的に勘案して判断	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域 ・津波災害警戒区域 ・浸水想定区域 など 	
	区域に含めることを慎重に判断	<ul style="list-style-type: none"> ・工業専用地域等、法令による住宅建築制限区域 など 	

※ 地すべり等防止法や急傾斜地法に基づく工事等の地すべり・崩壊を防止する措置等が講じられている土地の区域を除く。



■ 新たな災害レッドゾーンの指定の考え方

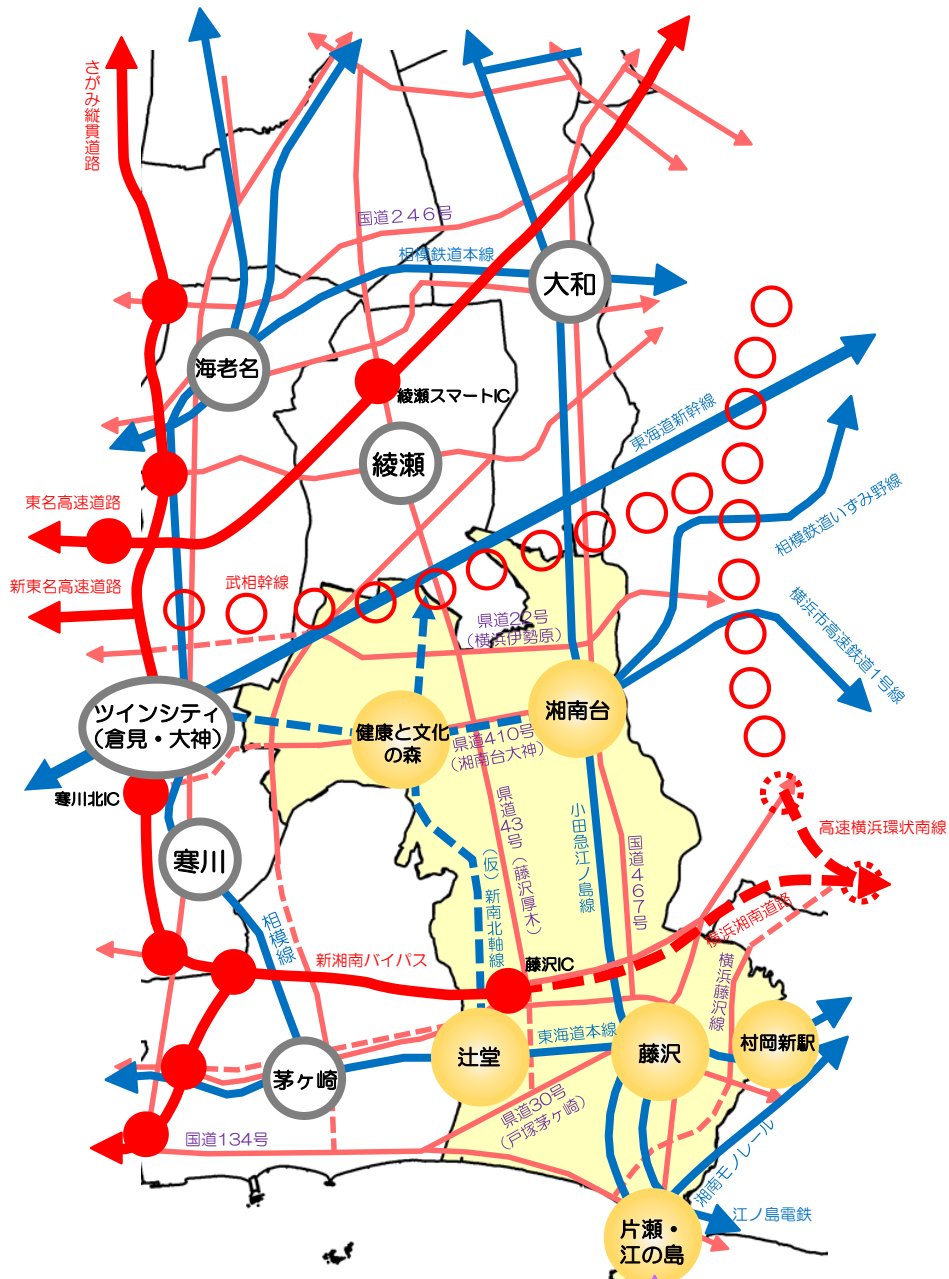
出典：藤沢市HP

(4) 藤沢市都市マスタープラン

都市マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に位置付けられる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、市民の意見を踏まえた都市づくりの方針を示す計画として策定されました。また、「藤沢市都市交通計画」は都市マスタープランの分野別計画にあたり、交通まちづくりの観点から本市の目指す将来像の実現を図る計画となります。

「藤沢市都市マスタープラン」は 1999 年（平成 11 年）に策定され、策定から 12 年が経過した 2011 年（平成 23 年）に改定を行い、まちづくりを進めてきました。加えて、津波浸水想定区域の見直しや立地適正化計画の制度化などの社会状況等の変化を反映するため、2011 年（平成 23 年）に改定した都市マスタープランの考え方を基本としつつ、2018 年（平成 30 年）3 月に部分改定を行っています。

藤沢市都市マスタープラン 2018 年（平成 30 年）3 月改定	
都市づくりの主要課題	
1	中心市街地の再生・活性化
2	産業構造の変化への対応
3	広域連携・交流のさらなる促進
4	人口減少・超高齢社会の到来への備え
5	都市空間の質の維持・向上
6	防災・防犯の強化
7	環境負荷低減に向けた、さらなる取組
8	地区別まちづくりの新たなステージへの移行
将来都市像	
「自立するネットワーク都市」	
1	市民ひとりひとりが、自由に交流連携しながら、自立して、健康にいきいきとくらす都市
2	市民と行政の協働により、きめ細かなまちづくりをすすめ、個性ある地域で構成される都市
3	近隣都市と連携しながら開かれた都市機能の強化をはかり、持続的に活力を創造できる都市
4	自然環境の保全・創出とともに、低炭素型都市構造の構築や個人の環境行動により、エネルギーや食について自立的な取組をすすめ、地球環境と共生する都市
将来都市構造	
藤沢市の将来都市像『自立するネットワーク都市』を実現する都市構造として、交流・連携の骨格となる『交通体系』、交流の場となる『都市拠点』、自然環境、地形が醸し出す『自然空間体系』、さまざまな都市活動・産業活動の舞台となる『市街地構成』、市民の身近なまちづくりの単位としての『地区の構成と地区拠点』の 5 つの要素で構成します。	
さらに、少子超高齢社会等に対応するため、「立地の適正化に関する基本的な方針」を定め、各都市拠点を中心とした都市機能の高密度化を進めるとともに、拠点間及び拠点までの公共交通等のネットワークの維持・向上を図り、市街地と自然空間が調和した集約型都市構造の構築を目指します。	
都市づくりの基本方針	
1	13 地区別のまちづくり
2	活力を生み出す都市づくり
3	低炭素社会構築に向けた都市づくり
4	災害に強く安全な都市づくり
5	美しさに満ちた都市づくり
6	広域的に連携するネットワークづくり



凡 例			
	都市拠点		鉄(軌)道
	近隣都市		自動車専用道路
	藤沢市域		一般幹線道路
			海上交通

■ 広域的に連携するネットワークづくり方針図
 出典：藤沢市都市マスタープランを一部更新・変更

(5) 藤沢市立地適正化計画

人口減少と高齢化が進行する中で、各世代が、安心して健康・快適な生活環境を実現するとともに、財政的・経済的に持続可能な都市経営を可能とすることが全国的な課題となっています。このような課題背景から、平成26年に都市再生特別措置法の改正が行われ、「立地適正化計画」制度が創設されました。

「立地適正化計画」は、居住や商業・医療・福祉などの生活を支える都市機能を誘導し、地域交通との連携によりこれらの生活利便施設へのアクセス性を高める『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えを基に、持続可能なコンパクトなまちづくりを推進・具体化することを目的とし、都市全体を見渡す（都市計画区域を対象とした）市町村マスタープランの一部として位置付けられており、藤沢市においても、平成27年3月に藤沢市立地適正化計画が策定されました。

その後、令和2年6月の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画に防災対策を定める「防災指針」の作成が新たに追加されたことを受け、これまでの評価等を行うとともに、本市の災害ハザードエリアにおける災害リスク分析により、防災対策等について検討を行ったことを踏まえ、「防災指針」を位置付けるかたちで、2024年（令和6年）3月に改定されました。

藤沢市立地適正化計画 2024年（令和4年）3月改定
○まちづくりの方針 「市民の誰もが、住み慣れた地域で、安全・安心に暮らせる、少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくり」 ○都市構造 ・コンパクトな都市構造の核となる6の「都市拠点」 ・市民の身近なまちづくりの単位としての13の「地区拠点」 ・それら拠点を結ぶ、交流・連携の骨格となる「交通体系」
立地の適正化に関する基本的な方針
本市では、今後20年間で少子化、高齢化がさらに進行していくため、都市拠点及び地区拠点を中心に、現在の市街地環境の維持・向上を図ります。 立地適正化計画策定の本来の趣旨の一つに、人口の増加に併せ拡大した市街地を今後の人口動向に併せ緩やかに集約していくということがあります。本市においては、今後も現在の人口規模が維持されることが想定されることから、市街地の集約という観点ではなく、各拠点における都市機能の維持・向上及び大規模自然災害に対する安全性の向上を図っていきます。 各拠点における都市機能の維持・向上に関しては、少子超高齢社会を踏まえ、各拠点間における公共交通等によるネットワーク形成を図るとともに、歩行空間の整備・改善による自家用自動車交通のみに依拠しない日常生活圏域の形成等を図ることでコンパクトシティ化を推進します。 なお、日常生活圏域については、藤沢型地域包括ケアシステムの考え方を踏まえ、住まいを中心に、徒歩で概ね30分以内で移動できる身近で住み慣れた地域を基盤に、総合支援拠点である市民セ

ンター・公民館を中心とした13地区を基本とします。

また、大規模自然災害に対する安全性の向上に関しては、津波浸水想定区域や土砂災害警戒区域といったハザードエリアを明確にし、避難計画等の防災情報や被害想定等の周知を行い、都市の安全性の向上を図ります。

これらの取組により、市民の誰もが住み慣れた地域で安全・安心に暮らせる少子超高齢社会等に向けた持続可能なまちづくりを進めます。

(6) 藤沢市気候非常事態宣言及び藤沢市環境基本計画・藤沢市地球温暖化対策実行計画

地球温暖化の影響による大規模な自然災害、気候変動が発生しています。そのため、国は2020年（令和2年）に、2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとする「2050年カーボンニュートラル」を宣言しました。

本市では藤沢市気候非常事態宣言及び藤沢市環境基本計画・藤沢市地球温暖化対策実行計画に基づき環境対策を進めています。

藤沢市気候非常事態宣言 2021年（令和3年）2月
<ol style="list-style-type: none"> 1 脱炭素社会の実現に向け、2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指します。 2 気象災害から市民の安全な暮らしを守るため、風水害対策を強化します。 3 気候変動の危機的状況を市民、事業者、行政などあらゆる主体が広く情報共有し、協働して気候変動対策に取り組みます。

藤沢市環境基本計画 2022年（令和4年）3月改定
総合環境像
地域から地球に広がる環境行動都市
5つの環境像
<ul style="list-style-type: none"> ・ 快適な環境が将来にわたって適切に保全されるまち ・ 地域資源を活用し自然とふれあえるまち ・ 資源を持続可能な形で循環し利用していくまち ・ 次の世代の中心となって活躍する人が育つまち ・ 環境にやさしく地球環境の変化に適応したまち
交通に関する主な方針・施策
環境像1 快適な環境が将来にわたって適切に保全されるまち 環境目標 1-1 大気の保全 環境汚染のない、きれいな空気の中で健康的に暮らせること <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動発生源への対策 環境像5 環境にやさしく地球環境の変化に適応したまち 環境目標 5-3 環境にやさしい都市システムの構築 環境への負荷を低減した都市システムにより、脱炭素社会が実現されていること <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境にやさしい移動手段の促進

藤沢市地球温暖化対策実行計画 2022年（令和4年）3月策定
<ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネルギー対策の推進 ・ エネルギーの地産地消 ・ 環境にやさしい都市システムの構築 ・ 循環型社会の形成
交通に関する主な方針・施策
基本方針3 環境にやさしい都市システムの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境にやさしい移動手段の促進

(7) 藤沢型地域包括ケアシステム及び元気ふじさわ健康プラン藤沢市健康増進計画

「藤沢型地域包括ケアシステム」では子どもから高齢者、障がい者、生活困窮者等、誰もが住み慣れた地域で、その人らしく安心して暮らし続けることができるよう、13地区ごとの地域特性を活かし、「支えあいの地域づくり」を進めています。

また、「元気ふじさわ健康プラン藤沢市健康増進計画」では、「私たちの藤沢 健康都市宣言」を基本理念に、「健康寿命の延伸と健康格差の縮小」の実現に向けた取組を進めています。

藤沢型地域包括ケアシステム	
目指す将来像	
「誰もが住み慣れた地域で、その人らしく安心して暮らし続けることができるまち」	
3つの基本理念	
(1) 全世代・全対象型地域包括ケア 子どもから高齢者、障がい者、生活困窮者等、すべての市民を対象とし、一人ひとりが地域社会の一員として包み支えあう、心豊かな暮らしを実現します。	
(2) 地域の特性や課題・ニーズに応じたまちづくり 13地区ごとに、地域で培った文化・歴史等の特性を活かしつつ、人口構造の変化や社会資源の状況に応じたまちづくりを進めます。	
(3) 地域を拠点とした相談支援体制 支援を必要とする人が、身近な地域で確実に支援を受けることができる相談支援体制を確立します。	
交通に関する主な方針・施策	
環境整備等 ・外出しやすい環境づくりの推進	

元気ふじさわ健康プラン藤沢市健康増進計画(第2次) 2015年(平成27年)3月策定	
基本理念	
「私たちの藤沢 健康都市宣言」(2010年(平成22年)10月1日)を基本理念とし、すべての人が生涯を通じ、いつまでも住み慣れた地域で、からだも心も元気で、いきいきと暮らし続けるために、市民・地域と行政がともに手を携え、健康を育むしくみをつくり、今も未来も生きがいや夢の持てる充実した健康都市を実現することを目指します。	
基本方針	
1 市民一人ひとりが自ら取り組む健康づくりをすすめます 2 みんなで取り組む健康づくりをすすめます～ソーシャルキャピタルの活用～ 3 健康づくりのための社会環境を整えます 4 ライフステージごとの健康課題に応じた健康づくりをすすめます	
交通に関する主な方針・施策	
行動目標 ・通学などで積極的に歩く・自転車を利用する(乳幼児期・青少年期) ・通勤や買い物などで積極的に歩く・自転車を利用する(成人期) ・積極的に歩く・地域の活動に参加する(高齢期)	

(8) 藤沢市地域福祉計画 2026、ふじさわ障がい者プラン 2026、

いきいき長寿プランふじさわ 2026 及び第 2 期藤沢市子ども・子育て支援事業計画

「藤沢市地域福祉計画 2026」は、藤沢型地域包括ケアシステムの考え方や方向性を踏まえ、地域共生社会の実現に向けた地域福祉を総合的に推進していけるよう、高齢者、障がいのある人、児童等の福祉の各分野における共通的な事項を整理し、理念の共有を図るための計画として 2021 年（令和 3 年）3 月に策定されました。

また、個別の分野計画として「ふじさわ障がい者プラン 2026」、「いきいき長寿プランふじさわ 2023」、「第 2 期藤沢市子ども・子育て支援事業計画」を策定しており、「地域共生社会」の実現に向けた施策の推進が図られています。

藤沢市地域福祉計画 2026 2021 年（令和 3 年）3 月策定
目指すべき将来像
一人ひとりが主役 共に支えあい 安心して暮らせるまち ふじさわ
基本目標
基本目標 1 地域に関心を持ち、行動できる人材づくり 基本目標 2 お互いが見守り、支えあい、つながる地域づくり 基本目標 3 誰もが安心して暮らせるしくみづくり

ふじさわ障がい者プラン 2026 2021 年（令和 3 年）3 月策定
基本理念
すべての人が、障がいの有無にかかわらず、お互いに助け合い、自分らしく、生活できるまちへ
目指す社会像
●一人ひとりが、地域の中で、共に理解し、つながることができる社会 ●一人ひとりが、地域の中で、安心して生活できる社会 ●一人ひとりが、地域の中で、生きがいをもって生活できる社会
基本目標
基本目標 1 尊厳を守り合う社会づくりの推進【共生の基盤づくり】 基本目標 2 支援体制の強化【支援の基盤づくり】 基本目標 3 地域での生活を支える支援の充実【日常生活の支援】 基本目標 4 子どもの育ちを支える支援の充実【療育・教育等】 基本目標 5 社会参加を支える支援の充実【参加・活躍の支援】 基本目標 6 生活の安心を支える社会づくりの推進【安心の基盤づくり】
交通に関する主な方針・施策
基本目標 1 尊厳を守り合う社会づくりの推進【共生の基盤づくり】 1-1. 共生のための環境づくり ・合理的配慮の推進（交通バリアフリーの推進等） 基本目標 5 社会参加を支える支援の充実【参加・活躍の支援】 5-3. 活動の手段や環境の確保 ・外出・移動支援の充実

いきいき長寿プランふじさわ 2026 2021年（令和3年）3月策定
基本理念
一人ひとりの想いに寄り添えるまち ふじさわ
目指す社会像
<ul style="list-style-type: none"> ●いつまでも健やかな生活を続けることができるよう支援します ●住み慣れた地域で自分らしい生活ができるよう支援します ●お互いに支えあい、助け合う地域づくりを推進します ●個人の尊厳を保持し、状況に応じた日常生活の維持・継続ができるよう支援します
基本目標
基本目標1 自分らしく過ごせる生きがいつくりの推進 基本目標2 誰ひとり取り残さない地域づくりの推進 基本目標3 健康づくりと介護予防、自立支援・重度化防止に向けた支援 基本目標4 認知症施策の総合的な推進 基本目標5 医療・介護及び福祉連携による生活支援の充実 基本目標6 介護保険サービスの適切な提供 基本目標7 地域に根差した相談支援の充実 基本目標8 安心して住み続けられる環境の整備
交通に関する主な施策
基本目標8 安心して住み続けられる環境の整備 【施策1】 住まいなどの生活環境の整備 ・人にやさしいまちづくりの推進

第2期藤沢市子ども・子育て支援事業計画 2020年（令和2年）3月策定
基本理念
未来を創る子ども・若者が穏やかに成長する子育てにやさしいまち ～だれひとり取り残さないあたたかい地域共生社会の実現に向けて～
目指す社会像
<ul style="list-style-type: none"> ●子どもの幸せを第一に考え、最善の利益が実現されるまち ●安心して子どもを産み健やかに育てることができるまち ●社会全体で子ども・若者を支援し、自立することができるまち
基本目標
基本目標1 子育て支援の充実 基本目標2 親子の健康の確保及び増進 基本目標3 豊かな心を育む教育環境の整備 基本目標4 子育てしやすい生活環境の整備 基本目標5 仕事と家庭との両立の推進 基本目標6 だれひとり取り残さない地域共生の推進
交通に関する主な施策
基本目標4 子育てしやすい生活環境の整備 柱1 生活・居住環境の整備 ・歩行空間等整備事業 ・藤沢市道路特定事業計画の推進

(9) 藤沢市観光振興計画

「藤沢市観光振興計画」は、上位計画である国の「第四次観光立国推進基本計画」や神奈川県「神奈川県観光振興計画」を踏まえ、「藤沢市市政運営の総合指針2024」の理念や施策の方向性との整合を図り、持続可能な観光と社会経済情勢や新たな観光需要の顕在化などの様々な変化に適応すべく、2024年（令和6年）3月に改定されました。

藤沢市観光振興計画 2024年（令和6年）3月策定	
将来像・なるべき姿	
共創し選ばれ続ける観光都市	
重点的視点	
(1) 持続可能な観光の推進 (2) 満足度の高い観光の追求 (3) デジタル技術やデータ活用による観光DXの推進 (4) 多様性を受け入れる観光の推進 (5) 強靱性の向上 (6) 共に創る観光都市の実現 (7) 独創性の追求	
大柱（基本方針）と中柱（戦略プロジェクト）	
(1) 選ばれ続ける持続可能な観光魅力づくり ア 付加価値の高い観光コンテンツの創出・磨き上げ イ 多様な主体による観光資源を活用した新たな観光魅力づくり ウ 広域での観光魅力づくり (2) 魅力あふれる情報発信と戦略的な誘致活動 ア 地域ブランディング向上による誘客促進 イ 多様な主体と連携したプロモーションの推進 ウ 観光データを活用した戦略的なマーケティング (3) ホスピタリティの深化と居心地の良い観光空間の創出 ア 国内外の観光客が快適に過ごせる環境の整備 イ 観光人材の育成と地域ホスピタリティの向上 ウ 観光課題対策の強化 (4) 観光振興と市民生活の豊かさ向上の両立 ア 市民生活と観光の調和の推進 イ 市民・観光産業事業者の理解醸成 ウ 観光課題対策の強化	
交通に関する大柱・中柱	
(3) ホスピタリティの深化と居心地の良い観光空間の創出 ア 国内外の観光客が快適に過ごせる環境の整備 (4) 観光振興と市民生活の豊かさ向上の両立 ウ 観光課題対策の強化	

3. 藤沢市をとりまく社会状況

(1) 土地利用状況

都市と自然の共生と調和

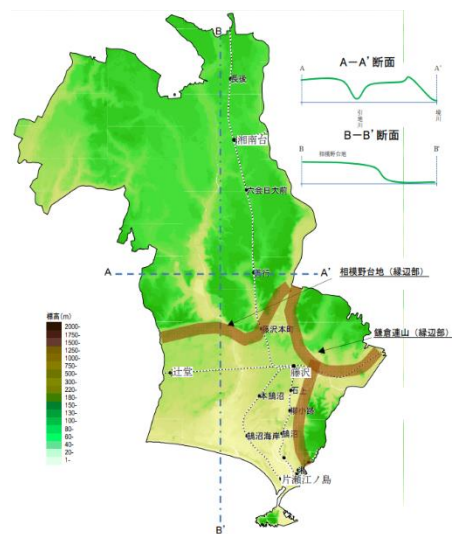
都市的土地利用と自然的土地利用のバランスを保ったまちづくり

本市の北部には、相模野台地が広がっており、南部は相模川の運んだ砂礫が堆積した平地と江の島によって構成され自然が豊かで温暖な気候の住みやすい都市となっています。

また、首都圏への交通利便性等から、住宅都市、商・工業都市、農水産業都市といった多彩な側面を持った都市となっており、本市の人口は増加傾向にあるほか、近年では、研究開発型施設の進出、大型ショッピングモールの開業も見られます。

産業、住居、都市基盤施設といった都市的な土地利用と自然空間の保全、活用と緑地空間のネットワーク化といった自然的土地利用の調和によりコンパクトで持続可能なまちづくりを進めています。

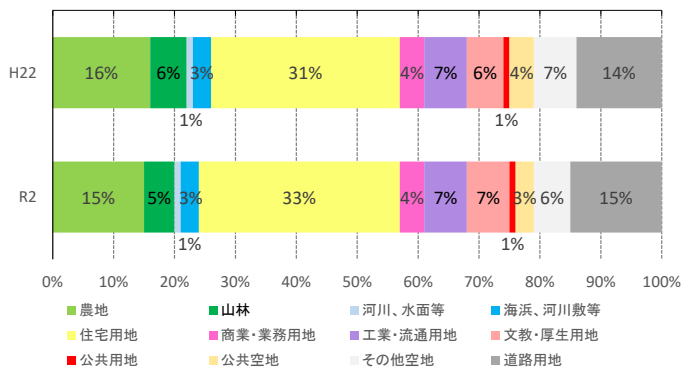
土地利用状況は、本市の人口増加に合わせて、住宅用地の割合は緩やかに増加している一方で、自然環境の保全・再生・創出を図る農地・山林の割合の減少が見られました。また、産業構造の変化に伴い、工業用地も減少傾向にあります。



■ 藤沢市の地形



■ 都市拠点とネットワーク



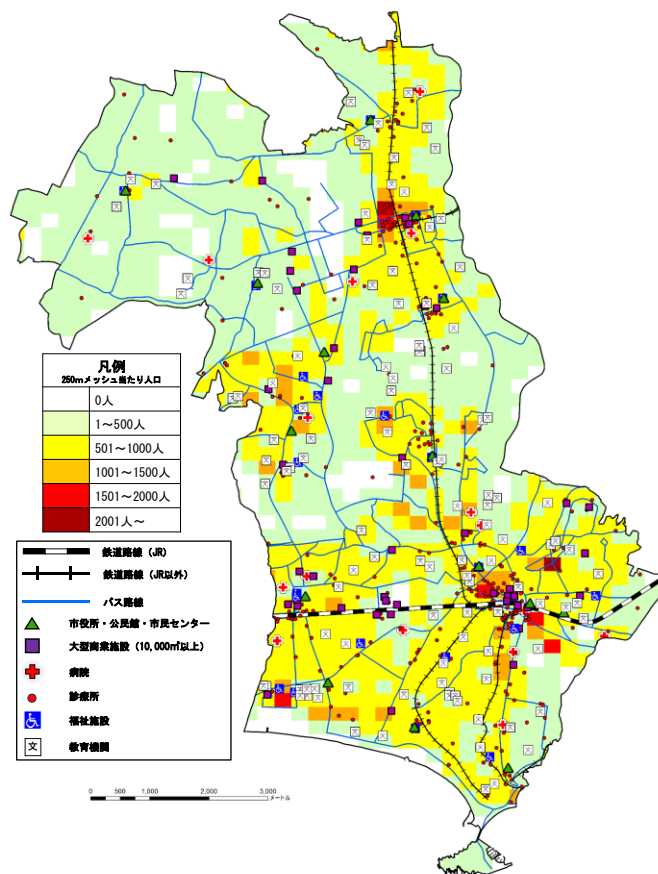
■ 土地利用構成割合の推移 (藤沢市全体)

(2) 施設立地

活力を生み出す「都市拠点」、身近な暮らしを支える「地区拠点」

都市拠点や幹線道路沿いに高度・大規模な施設が集積

大型の商業施設や病院等は都市拠点や幹線道路沿いに立地しています。また、日常的な買い物のできる中小規模の商業施設や診療所は市内全域に立地していますが、西北部地域では、人口密度の比較的低い地域が広がるため、日常的なサービスを提供する施設の立地もまばらとなっています。



■ 病院、商業施設等の立地状況

出典：藤沢市HP・国土数値情報・全国大型小売店舗総覧

● 魅力あるまちづくりの推進

本市は、コンパクト（シティ）・プラス・ネットワークの都市構造を構築し、各種サービスの集積を図り、誰もが容易にサービスを楽しむことができる持続可能なまちづくりを進めています。また、本市ではコンパクトな都市構造の核となる、6の「都市拠点」と市民の身近なまちづくりの単位としての、13の「地区拠点」を設定しています。

● 都市全体の活力を創造する都市拠点

多様化する市民生活や産業活動を支え、本市の活力を創造する場として、都市拠点の周辺には、主要施設が集積しているほか、市内外を結ぶ鉄道や市内の各拠点間を結ぶ幹線系バスの交通結節点となっています。また、都市活力の維持・創出に向けて、交通結節機能の充実とともに、それぞれの都市拠点が担う役割を明確にし、各拠点にふさわしい都市機能の集積を高めています。

● 身近な暮らしを充実させる地区拠点

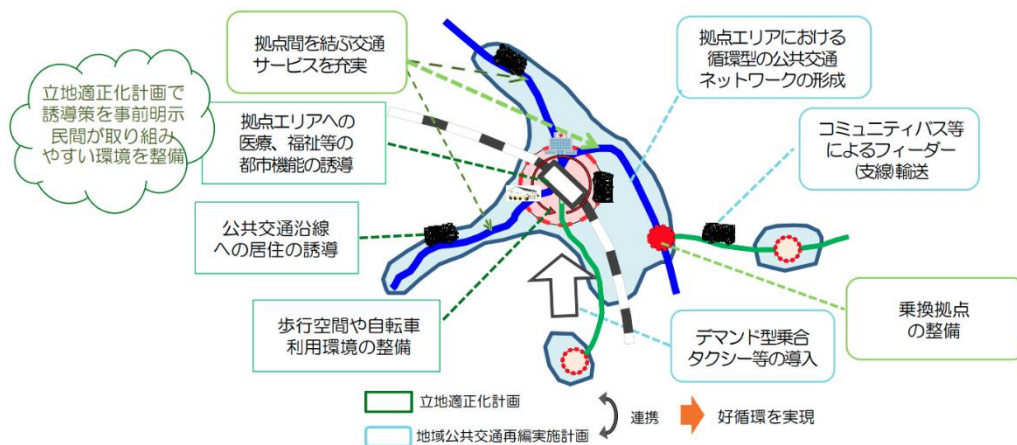
地区拠点は、各種サービスを効率的に提供し、市民の暮らしを高めるため、行政サービスや地域コミュニティを中心に設定し、周辺に中小規模の医療施設、商業施設等の誘導を図っています。

コラム

コンパクト（シティ）・プラス・ネットワークとは

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める概念（コンパクト＋ネットワーク）です。

2014年（平成26年）8月に都市再生特別措置法の一部改正法、11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正法がそれぞれ施行され、生活拠点などに、福祉・医療等の施設や住宅を誘導し、集約する制度（立地適正化計画制度）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられました。都市全体の構造を見渡しなが、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、コンパクト＋ネットワークの実現を図ることが求められています。



■ コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

出典：国土交通省

(3) 人口動態

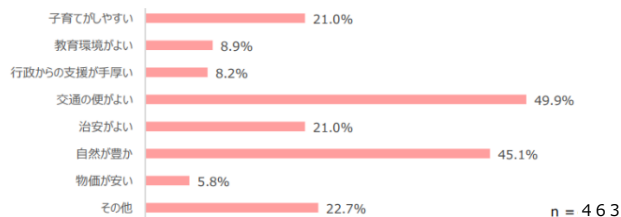
多様な世代から選ばれるまち

● 転入超過に伴う人口増加

本市は、2012年（平成24年）に県内で政令市を除き、人口が最も多い自治体となりました。

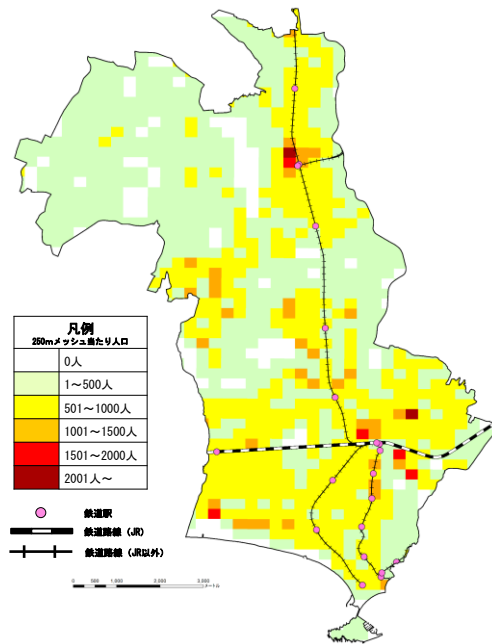
2020年（令和2年）の国勢調査では43万人を超え、全国的に人口減少が進む中で、引き続き人口は増加傾向にあります。特に、藤沢駅や湘南台駅等の都市拠点に存する鉄道駅周辺に人口が集中しています。

特に、ファミリー世帯の転入が多く、転入理由としては、「交通の便が良い」、「自然が豊か」が上位となっているほか、本市に転入して良かったとの回答が8割以上となっています。



■ 藤沢市への転入において重視した点

出典：令和4年度 藤沢市「広報シティプロモーションアンケート」

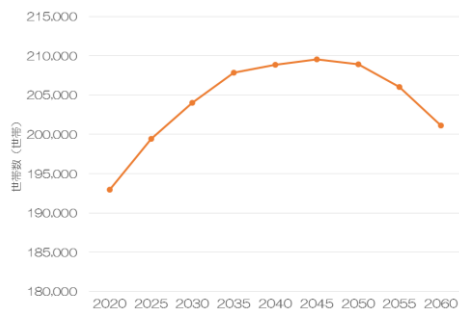


■ 250mメッシュ当たり人口
出典：令和2年国勢調査

高齡化の進展と単身世帯の増加への対応

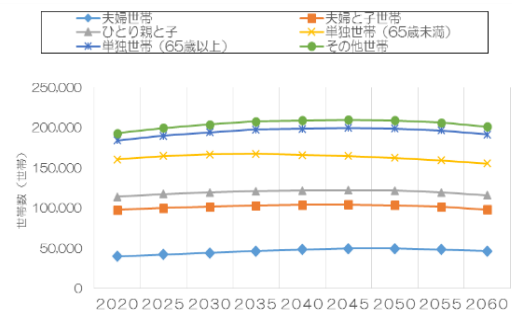
「令和4年度藤沢市将来人口推計」では、現状の人口増加傾向から、前回推計結果よりも、5年遅くなった2035年（令和17年）に約45万人という人口のピークを迎えます。

高齡化の進行度合いも全国と比較し緩やかではありますが、確実に高まっています。また、世帯構成も変化しており、今後は単身高齡世帯の増加が見込まれているため、社会的な孤立への対策も重要となっています。



■ 一般世帯数の推計

出典：藤沢市将来人口推計（2023年（令和5年）3月）



■ 家族類型別一般世帯数の推計

出典：藤沢市将来人口推計（2023年（令和5年）3月）

(4) 健康

「健康寿命日本一のまち」を目指して

● 市民・地域の健康を支えるまちづくり

● 新型コロナウイルスによる運動不足

新型コロナウイルスの影響により、ECやテレワーク等が定着し、全国的に、外出機会の減少がみられています。本市においても、市民意識調査の結果からは、市民の約3割がテレワークなどを活用していることが確認されました。

また、民間調査会社の報告によれば、テレワークを実施している人は平日だけでなく、休日においても歩行距離が減少しており、運動不足に陥っているとも指摘されています。

● 市民自らが取り組む健康づくり

現代社会においては、様々な要因から運動不足になりがちですが、適度な身体活動により生活習慣病等の予防効果が期待されます。

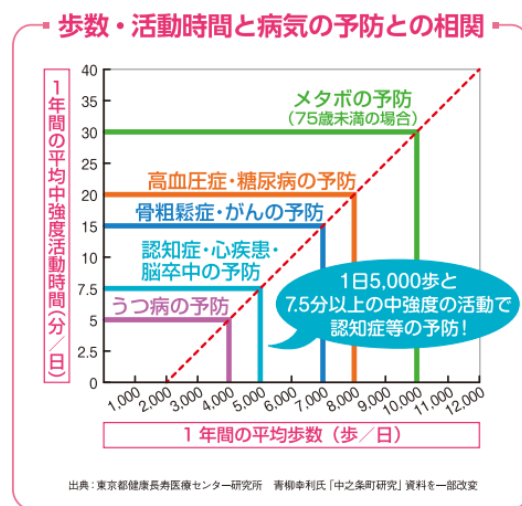
「元気ふじさわ健康プラン」では市民の方が、住み慣れた地域でからだも心も元気で、いきいきと暮らし続けてもらうための取組を進めており、通勤・通学や買い物といった日常生活の中で、徒歩や自転車を利用し、からだを動かすことを推奨しています。

ライフステージごとのめざす姿	乳幼児期・青少年期	成人期	高齢期
分野と行動目標	～健やかな成長のために～ 生活習慣の基礎を身につけるとともに、健康的な生活習慣を自ら選択し実践できる力をつけます。家庭や学校など地域で育みます。	～いきいきとした生活のために～ 定期的に健康診断を受けると自らの健康状態を確認するとともに、生活習慣病予防のために、自ら健康づくりに取り組み、健康的な生活習慣を実践します。	～充実した生活のために～ 自分の健康状態に合わせた生活習慣を実践するとともに、社会とのつながりを持ち、積極的に地域活動に参加します。
栄養・食生活	1日3回、規則正しく食事をする	バランスのよい食事をする よく噛んで味わって食べる	塩分を控えめに、野菜を多く摂る
身体活動・運動	日常生活の中で、意識してからだを動かす	通勤や買い物などで積極的に歩く・自転車を利用する	定期的な運動をする
歯・口腔	定期的な歯科健康診断を受ける	デンタルフロスや歯間ブラシ等を使って、健康な歯を守る	口の機能を保つために、お口の体操等を行う
喫煙	タバコについての正しい知識を身につける 喫煙をしない 受動喫煙を受けない	タバコについての正しい知識をもつ 喫煙者は禁煙にチャレンジ 受動喫煙をさける	
飲酒	飲酒について正しい知識を身につける 飲酒をしない	飲酒について正しい知識をもつ お酒を飲む人は適量の飲酒をする	
休養・こころ	心の健康について正しい知識を身につける 早寝・早起きをする	ストレス解消法をもつ 良い睡眠でしっかり休養をとる	
生活習慣病予防の取組	規則正しい生活を身につける やせすぎや太りすぎにならない 定期的な健康診断を受ける	適正体重を維持する 1年に1回定期健康診断や特定健康診断等を受ける	定期的ながん検診を受ける

■ 健康に向けライフステージに合わせた身体活動

出典：元気ふじさわ健康プラン

藤沢市健康増進計画（第2次）中間評価報告書



■ 身体活動と病気の関係性

出典：健康・体づくり事業財団

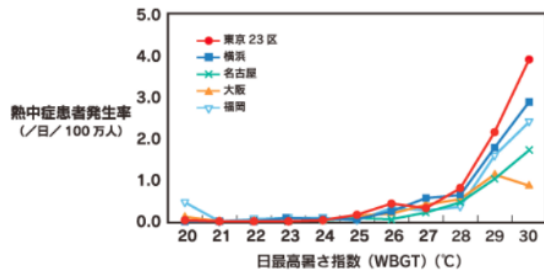
(5) 環境

地域から行動を起こす環境対策

環境にやさしく地球環境の変化に適応したまちづくり

●地球温暖化の影響

地球温暖化に伴い、異常気象や自然災害の激甚・頻発化が確認されています。また、高齢化の進展と相まって、熱中症患者も増加傾向にあります。

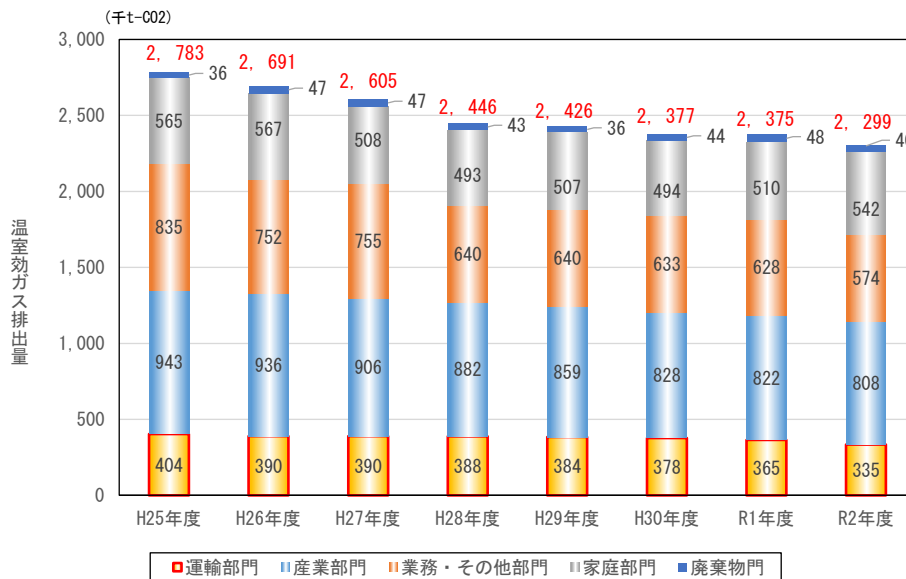


■ 暑さ指数(WBGT)と熱中症の関係
出典：環境省

●温室効果ガス排出量は減少・運輸部門においても減少

2021年(令和3年)2月に「藤沢市気候非常事態宣言」を表明し、本市は、2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指すこととしております。また、これに基づき、「藤沢市地域温暖化対策実施計画」において、2030年における温室効果ガス排出量を平成25年度比で46%削減することを目標に掲げています。

本市の温室効果ガス排出量は基準の平成25年度比で約17.4%削減(令和2年度時点)しています。また、運輸部門においても、乗用車・貨物自動車の保有台数は増加していますが、温室効果ガスの排出量は減少しています。排出量の減少については、車両の平均燃費が年々改善されていることが要因と考えられますが、直近では、新型コロナウイルス感染症の影響による、外出の自粛などの影響もしているものと考えられるため、注視が必要です。



■ 部門別温室効果ガス排出量(藤沢市)の推移
出典：藤沢市環境部

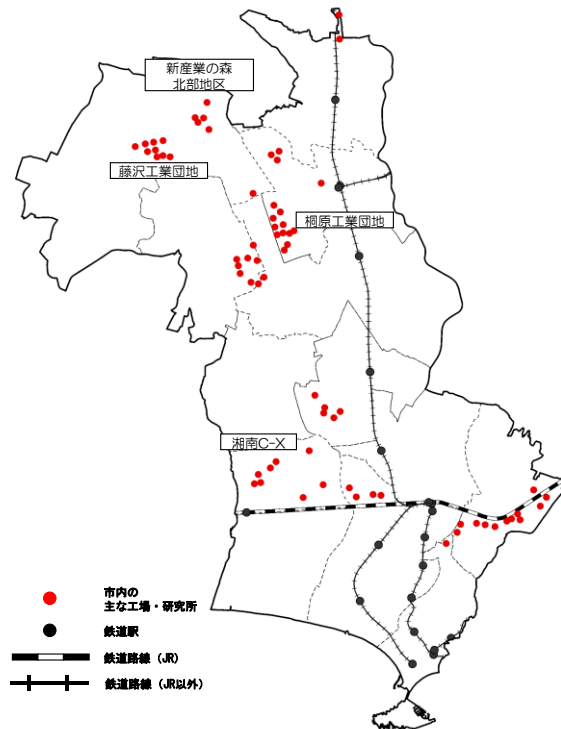
(6) 産業

地域経済の循環による、活力と魅力の創出

市内産業は再活性化の傾向

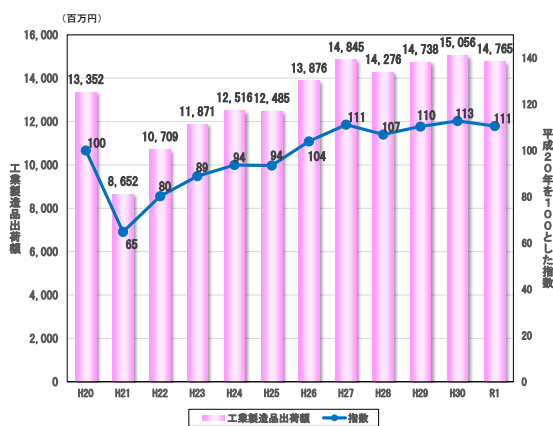
● 県内3位の製造品出荷額

工業製品出荷額は、2008年（平成20年）秋のリーマンショックに端を発した経済的不況により、平成20年代前半は一時的に大きく落ち込みましたが、その後順調に回復し、横浜市・川崎市に次ぐ県内第3位となっています。近年は、3つの特区（京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区・さがみロボット産業特区・東京圏国家戦略特別区域）の指定を受けたことや、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が進んだことなどにより、経済活動の再活性化の傾向が見られます。



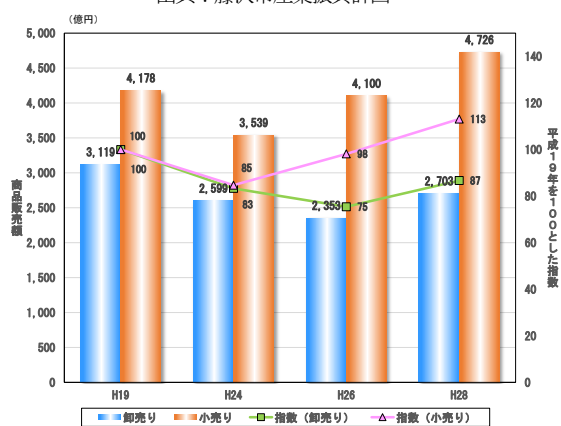
■ 主要な工場・研究所

出典：藤沢市産業振興計画



■ 工業製品出荷額の推移

出典：藤沢市産業振興計画



■ 小売商品出荷額の推移

出典：藤沢市産業振興計画

(7) 観光

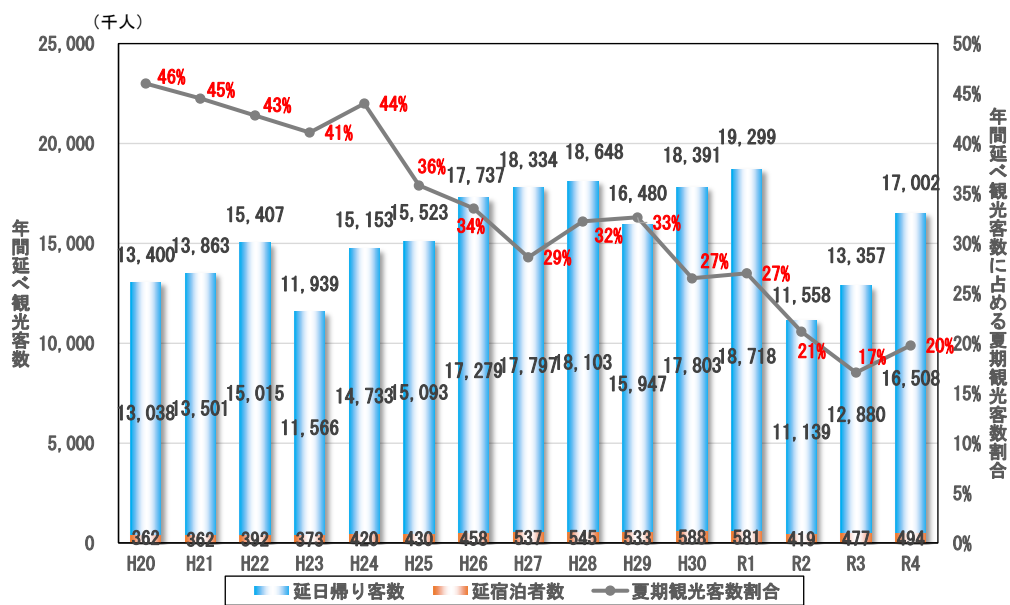
「ニューノーマルな観光地」へ

観光客は回復傾向

●新型コロナウイルスが観光客の増加傾向に影響

観光客は毎年増加していましたが、2020年（令和2年）に新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、減少に転じました。2022年（令和4年）では、観光客数が最も多かった2019年（令和元年）の9割近くまで回復しています。

また、年間延べ観光客数に占める夏期観光客数の割合は低下しており、本市への来訪目的は多様化していることがうかがえます。



■ 入込観光客数と夏期期間における割合

出典：藤沢市観光統計

(8) 災害

人命被害を限りなく減らす

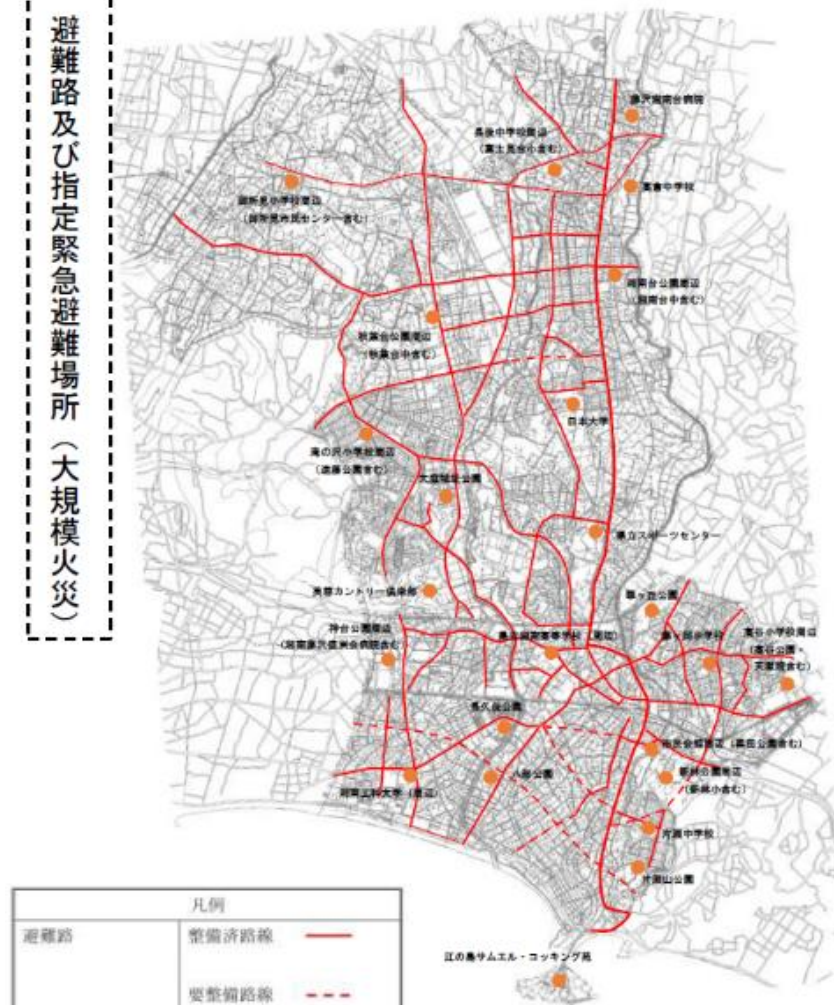
「強さ」と「しなやかさ」

●防災・減災の取組

藤沢市国土強靱化地域計画や藤沢市地域防災計画などに基づき、避難路及び緊急避難場所を定めています。災害時において、市民の安全及び都市機能を維持するために、未整備の都市計画道路の整備や道路の改修・舗装、狭隘道路の解消を進めています。

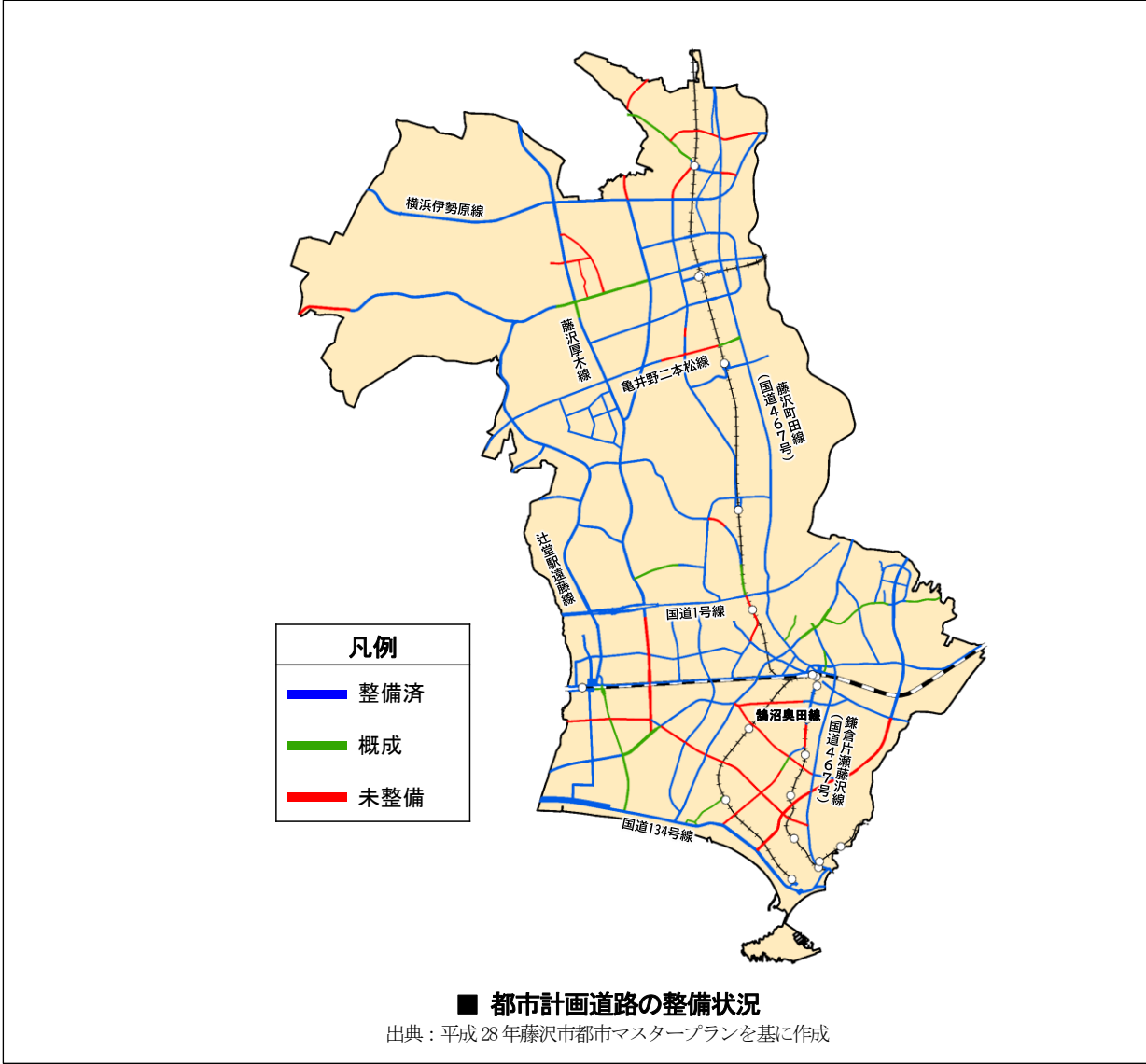
また、藤沢市津波避難計画（令和5年3月修正）において、津波避難路を指定し、津波からの迅速・円滑な避難に向けて、指定道路沿いの建築物の耐震化、狭隘道路の解消、危険ブロック塀の除去についても推進しています。

避難路及び指定緊急避難場所（大規模火災）



■ 避難路及び指定緊急避難場所（大規模火災）

出典：藤沢市地域防災計画 資料編



4. 藤沢市の交通実態

4-1 藤沢市の交通の現状

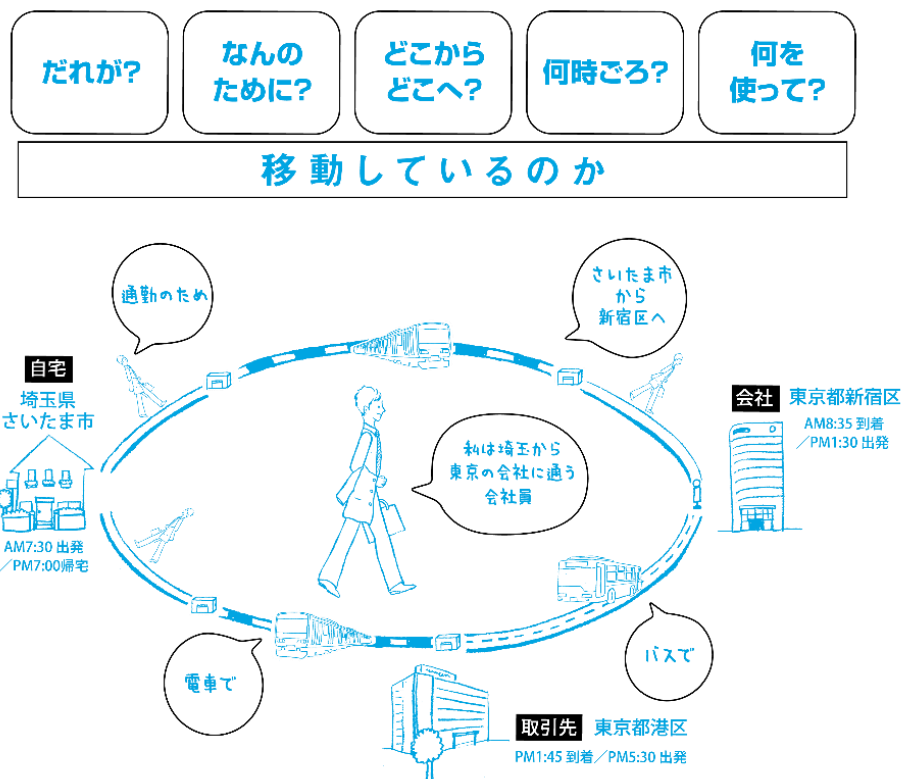
(1) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査から見た交通実態

第6回東京PT調査から本市の交通実態を分析しました。

※ 第6回東京PT調査は2018年（平成30年）に実施されたもので、新型コロナウイルスによる行動変容が生じる前のデータです。

●パーソントリップ調査とは

あらゆる移動のものは、「人の動き」にあり、パーソントリップ調査では、この人の動きに着目し、平日のある1日にどのような人が、どのような目的（用件）で、どこからどこへ、どの時間帯に、どのような交通手段を用いて動いたかについて、アンケートによる調査を実施し、日常生活の「人々の動き」の実態を捉え、都市における交通行動を把握するものです。



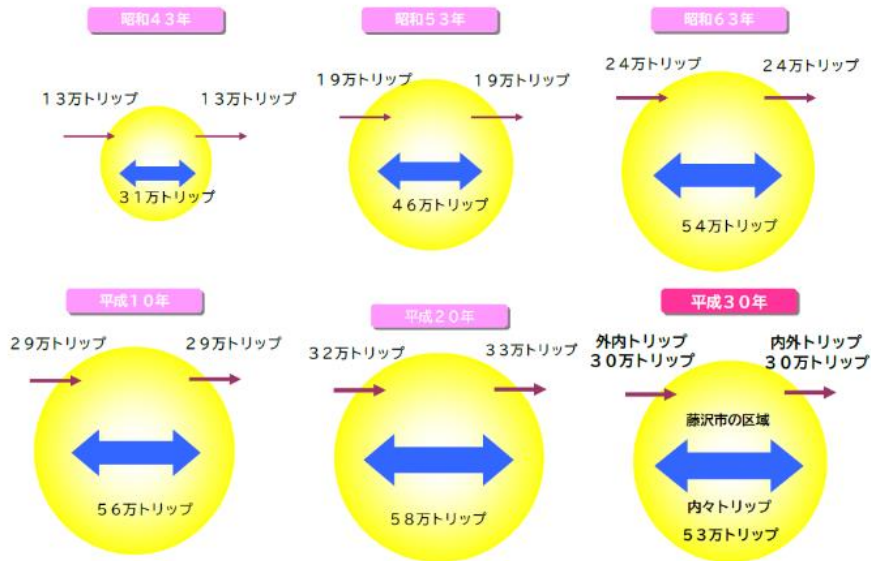
出典：東京都市圏交通計画協議会

● 移動量（総トリップ数）が減少

● 調査開始以降、初めての減少傾向

本市の移動量は、2008年（平成20年）に約123万トリップでしたが、2018年（平成30年）に約113万トリップとなり、この10年間で約8%減少しました。

また、これまで移動量は継続して増加傾向にありましたが、今回の調査で初めて、移動量は減少に転じました。市内の移動、市外との移動ともに約1割程度減少しています。この減少傾向は本市だけでなく、東京都市圏全体で同様にみられています。



■ 藤沢市の交通量（総トリップ数）の変化

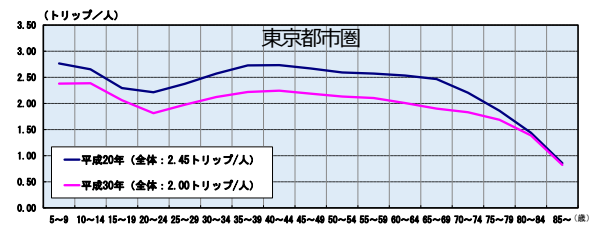
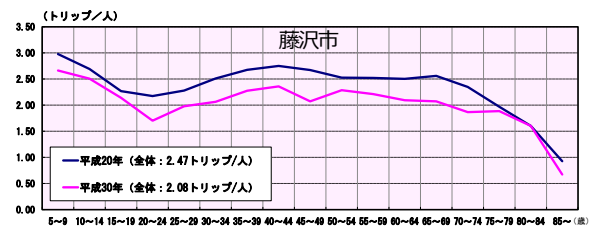
出典：東京PT調査（S43～H30）

● 全年代で1人あたりトリップ数が減少

本市の1人あたりトリップ数は、この10年間で、2.47から2.08と減少しました。

年齢構成別の傾向としては、ほぼ全年代で減少しており、高齢者を除くと、20歳代の1人あたりのトリップ数が、2.0を下回っています。

また、東京都市圏全体においても、同様に全年代で1人あたりトリップ数は減少傾向となっており、外出率の減少に起因しているものと考えられます。



■ 1人あたりトリップ数

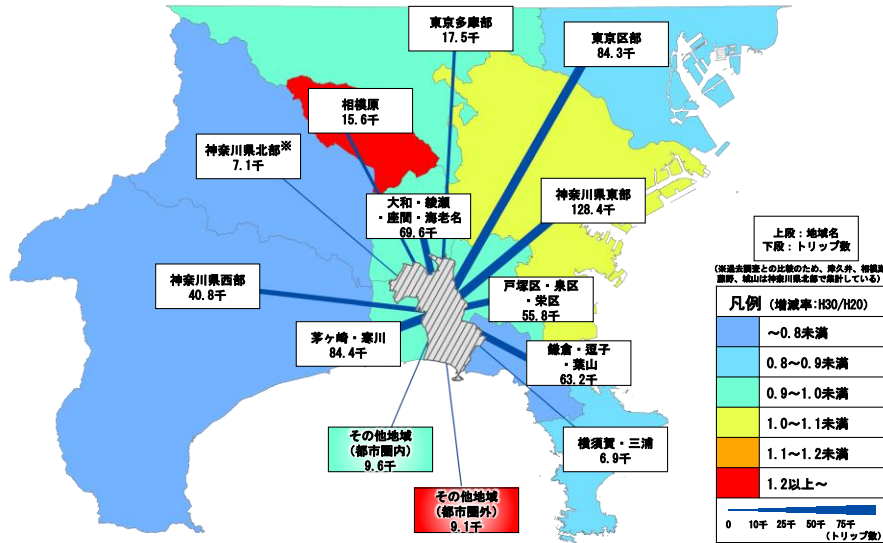
出典：平成20・30年東京PT調査

● 移動傾向に変化なし、移動量減少が影響

● 神奈川県東部（横浜市、川崎市など）や東京区部への移動が多い

市外との人の動きでは、近隣とのトリップ数が多くなっています。特に、神奈川県東部（横浜市、川崎市など）や東京区部とのトリップ数が多くなっています。

また、この10年間で増減率をみると、交通量自体が減少傾向に転じたことから、ほとんどの地域間とのトリップ数が減少傾向を示しています。



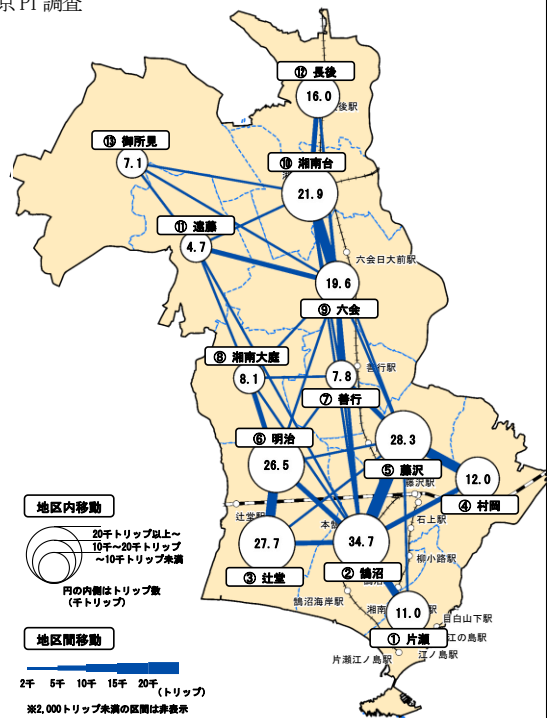
■ 市外との移動量

出典：平成20・30年東京PT調査

● 藤沢・辻堂・湘南台駅周辺での移動が多い

市内の人の動きでは、本市の交通の玄関口である藤沢駅を有し、商業・業務機能などが集積する「藤沢」や藤沢駅の南側に位置し、居住者の最も多い「鵠沼」、辻堂駅の南北に位置する「明治」、「辻堂」を中心に交通量が多くなっています。

また、本市の北側では、「湘南台」を中心とした移動が多くなっています。



■ 市内の移動量

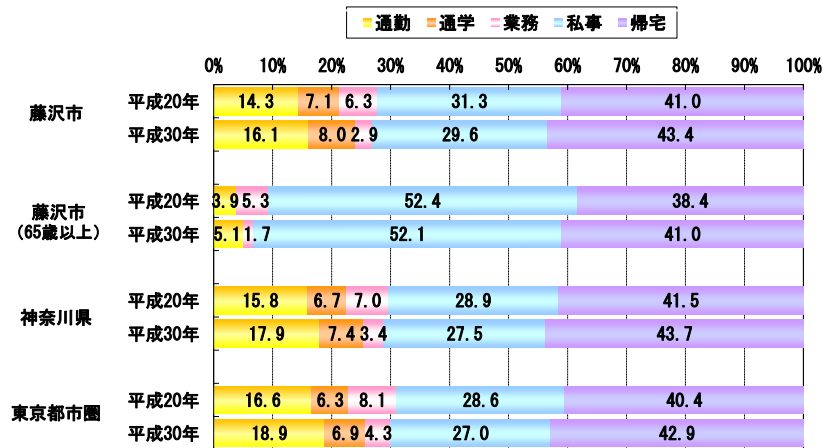
出典：平成30年東京PT調査

● 技術の進歩が移動に影響

● 「業務」「私事」目的が減少

本市に発着する移動の目的構成は、都市圏や神奈川県と同様に通勤目的の占める割合が増加し、業務目的や私事目的の占める割合が低下しています。

その要因として、インターネットや電子メールなど ICT 技術の発展やネット通販の拡大が影響していると考えられ、新型コロナウイルス以前より移動が減少傾向にあったことが伺えます。



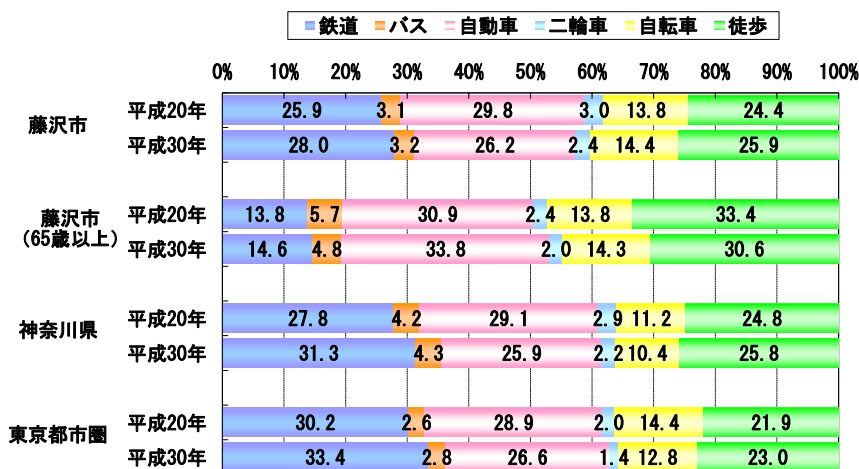
■ 交通の目的構成割合

出典：平成20・30年東京PT調査

● 「鉄道」利用の増加、「自動車」利用の減少

本市に発着する交通の代表交通手段分担率は、この10年で鉄道による移動の割合が約2%増加しました。一方、自動車による移動の割合は約4%減少しています。

また、65歳以上の高齢者の移動では、鉄道の割合も増加していますが、自動車の割合が約3%増加し、高齢者の移動において、自動車が重要な交通手段となっていることが伺えます。



■ 代表交通手段の構成割合

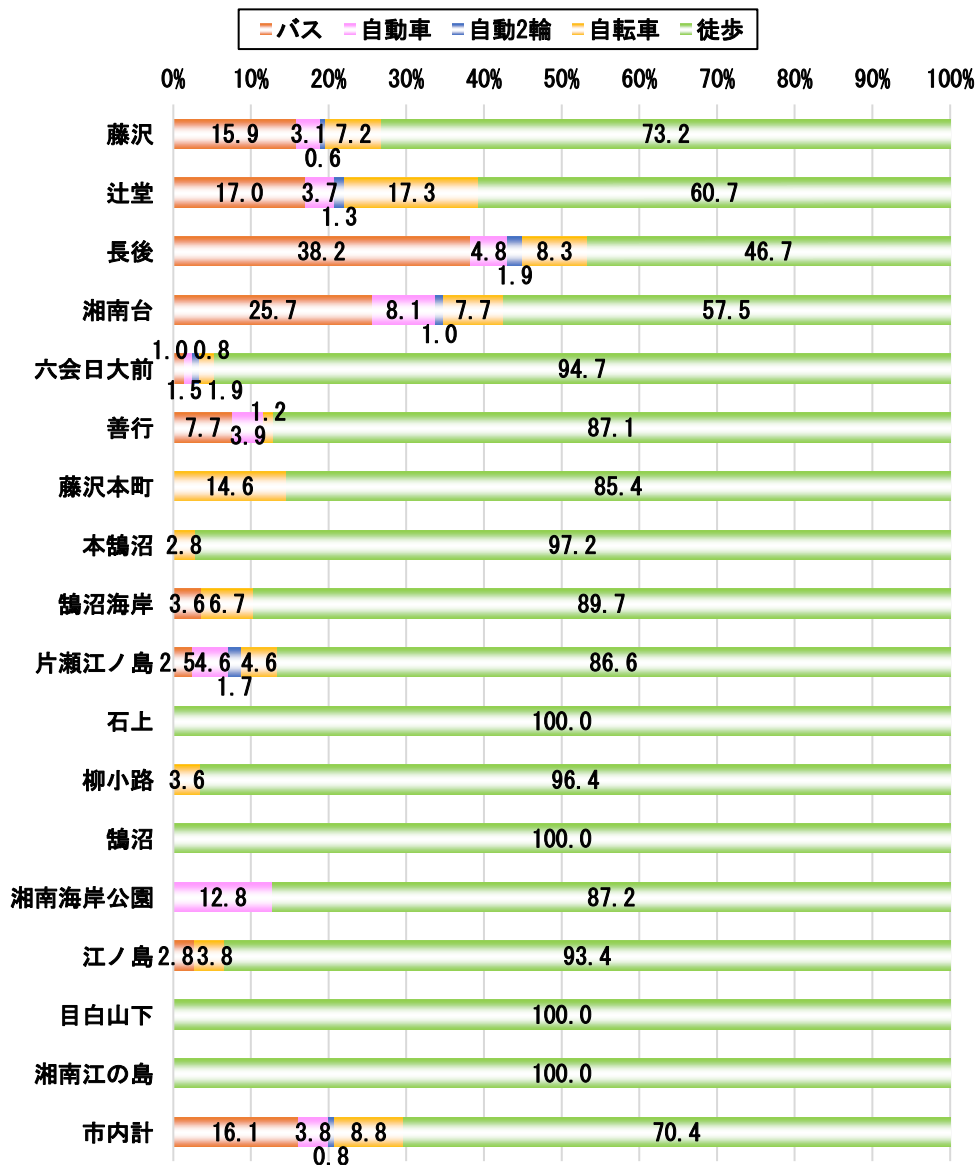
出典：平成20・30年東京PT調査

● 鉄道駅へのアクセスにおける地域差

● 市南部では「徒歩」、市北部では「バス」を利用

鉄道駅とのアクセス手段では、藤沢駅、「徒歩」、「自転車」、「バス」の利用が多くなっています。辻堂駅では、他の駅と比較し「自転車」の利用が多いのが特徴となっています。

また、湘南台駅や長後駅では、「徒歩」、に次いで「バス」の利用が多く、市北部の鉄道駅のない地域からバスでアクセスしていることが伺えます。



■ 交通の目的構成割合

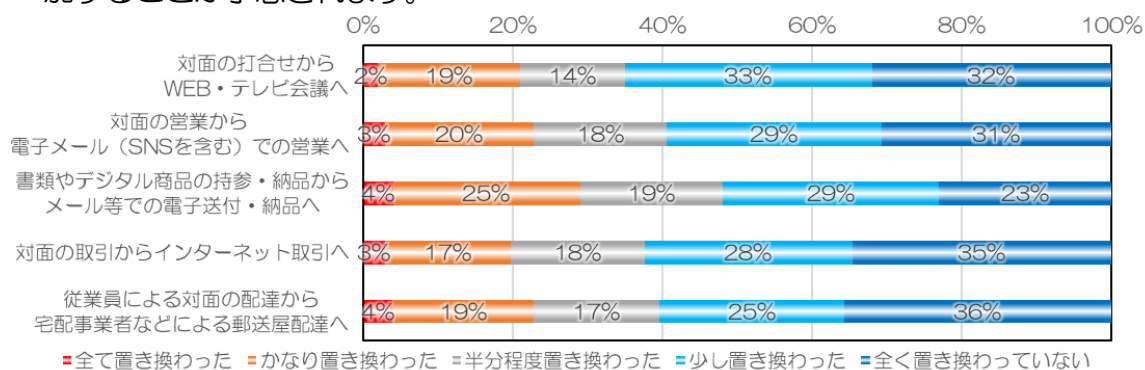
出典：平成 30 年東京 PT 調査

コラム

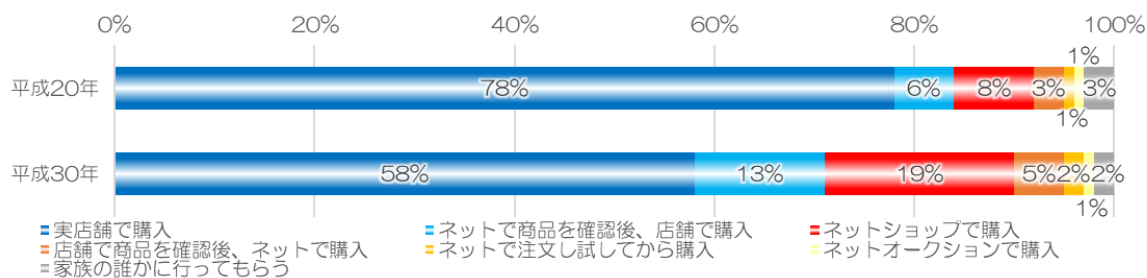
ICT（情報通信技術）の進歩に伴うライフスタイルの変化

東京PT調査で実施された補完調査から東京都市圏全体で次のような傾向が見られました。

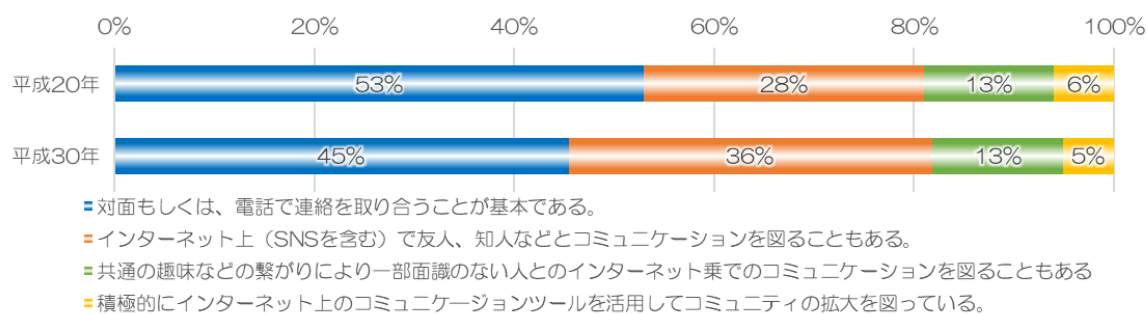
- 「打合せ」「商談」等において、約2～3割が「すべて・かなり置き換わった」と回答しており、移動を伴わない仕事の機会が増加しています。
- 買い物の仕方についてもこの10年で実店舗での購入割合が約20ポイント低下しており、新型コロナウイルスの拡大以前より、ネット通販などのECが利用されていることが伺えます。
- コミュニケーションの手段としては、対面などの割合が高い傾向ですが、SNS（ソーシャルネットワーキングサービス）を利用したコミュニケーションも今後増加することが予想されます。



10年間での仕事の仕方の変化



買回り品の買物スタイルの変化

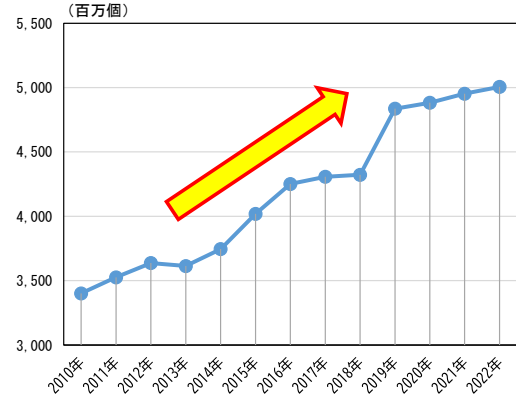
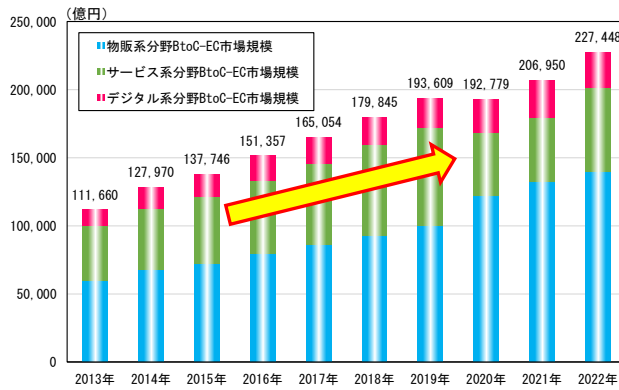


インターネットを使ったコミュニケーションの取り方の変化

出典：平成30年東京PT調査

EC（電子商取引）の拡大、2024年問題

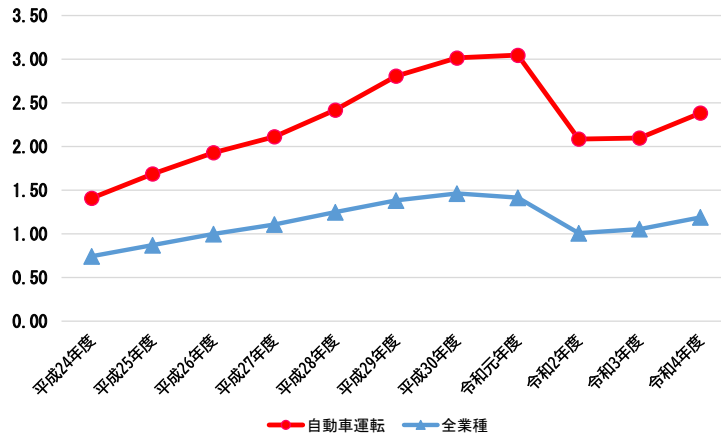
- ECの普及により、BtoC、BtoBの市場規模は増加し、約10年前の市場規模から2倍になっています。
- 宅配便取扱量も約10年前と比較し、1.5倍となっており、新型コロナウイルスの影響で急激に増加したことが伺えます。



■EC市場規模（左図）及び宅配便取扱量（右図）

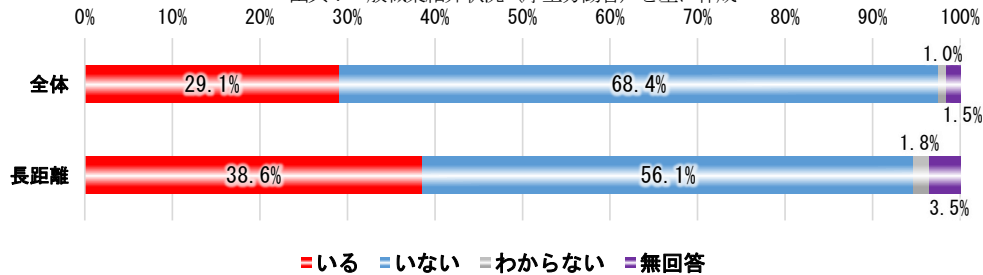
出典：令和4年度電子商取引に関する市場調査及び令和4年度宅配便・メール便取扱実績

- BtoCではラストワンマイルが課題となっており、2024年問題などと合わせて物流業界への負荷となることが予想されます。
- 2024年問題をはじめとし、少子超高齢社会が進展する中で、運輸・物流業界の人手不足は深刻化することが懸念されており、物流の効率化が求められています。



■業種（自動車運転）における有効求人倍率の推移

出典：一般職業紹介状況（厚生労働省）を基に作成

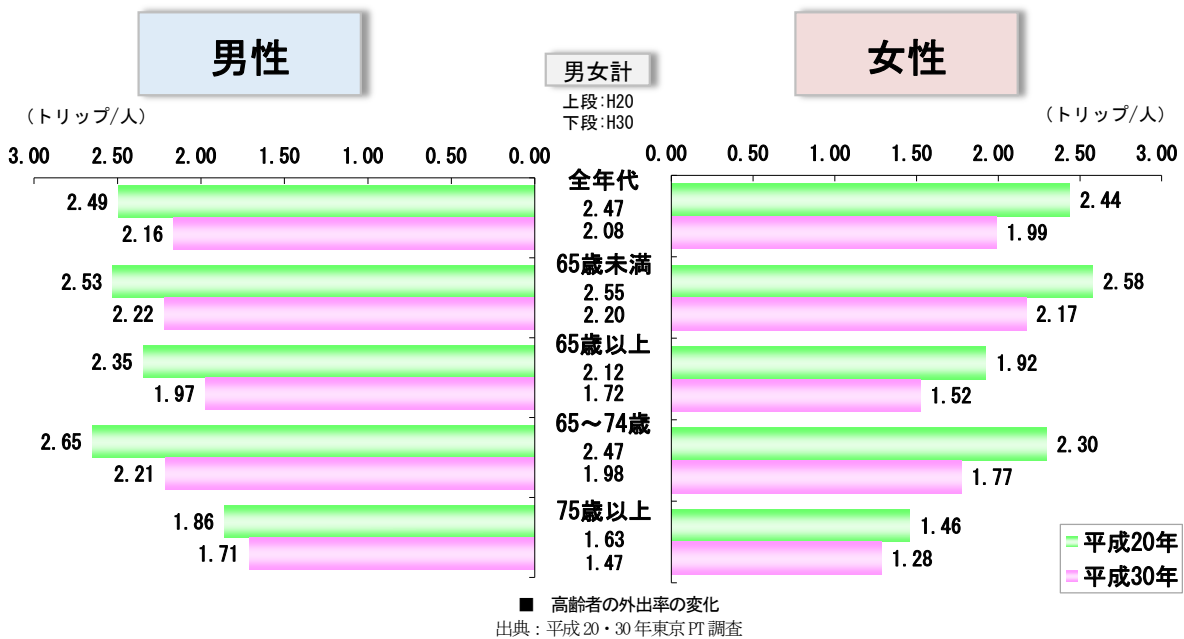
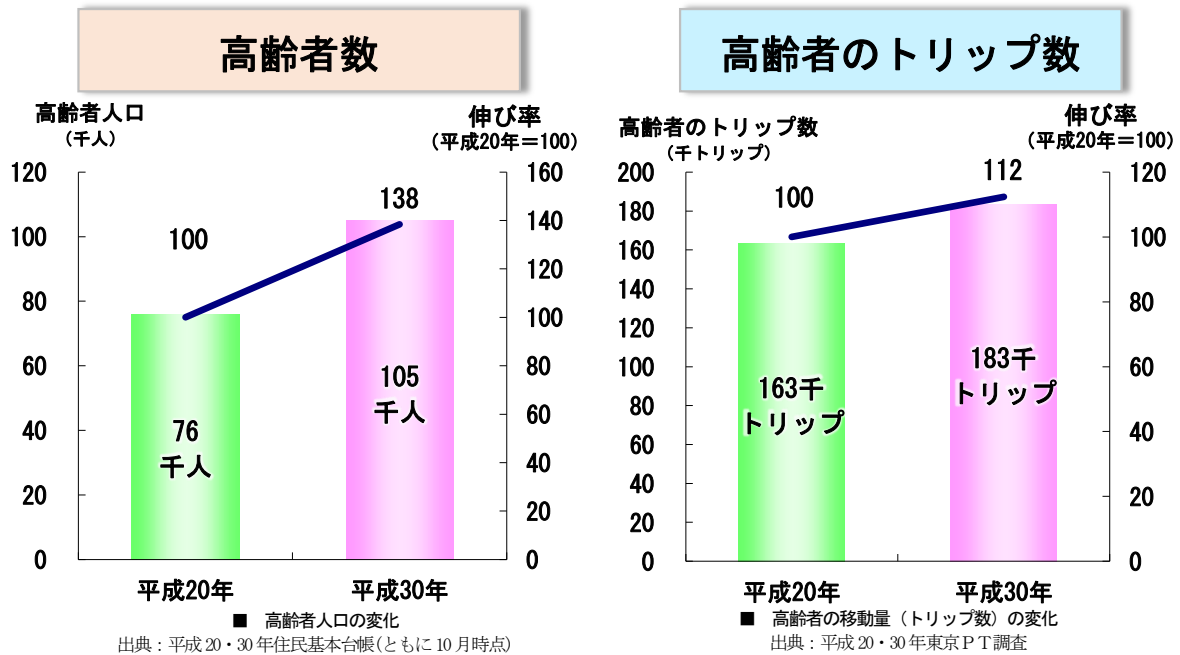


■時間外労働年960時間超となるドライバーの有無について

出典：物流の2024年問題について（国土交通省）

高齢者の移動量は増加

本市も高齢化が進行しており、高齢者の人口は10年前に比べ1.38倍となっており、高齢者の移動量（トリップ数）も増加傾向にはありますが、高齢者の一人当たりトリップは、10年前と比較し男女ともに減少しています。そのため、高齢者のトリップ数の伸びは、高齢者の人口の伸びに比べて緩やかで、1.12倍となっています。

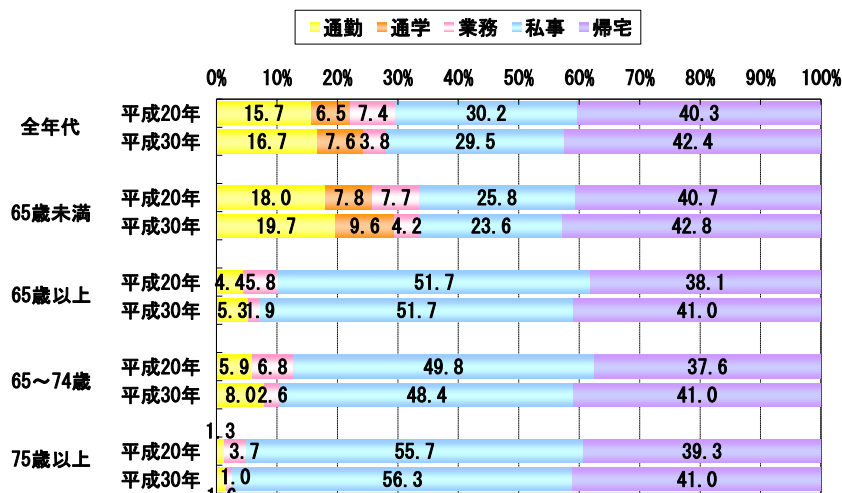


●高齢者の移動目的は「私事」、移動手段は「自動車」が多い

●高齢者の移動目的は、「私事」が半数

本市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。

この10年で、前期高齢者（65～74歳）の通勤の割合が高まっており、定年延長などの社会情勢の変化が影響しているものと考えられます。



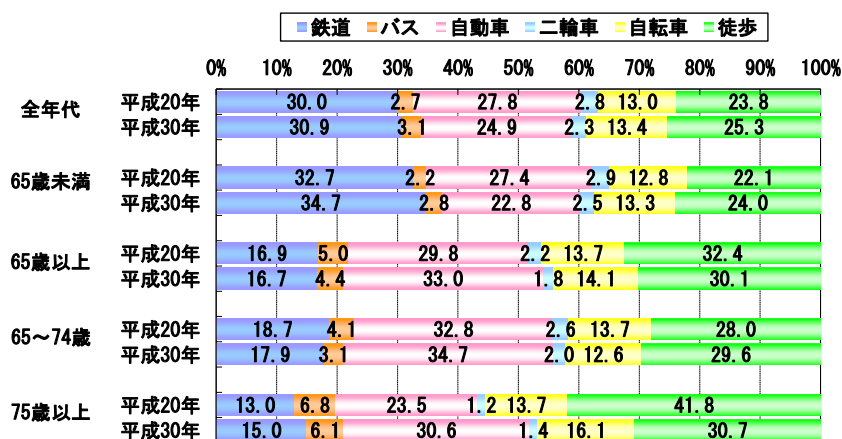
■ 高齢者の移動目的の構成比

出典：平成20・30年東京PT調査

●高齢者の「自動車」利用は依然として高い

本市に居住する高齢者の移動手段は、「自動車」の割合が最も割合が高く 3分の1を占め、この10年で自動車の割合がより高まっています。

また、75歳以上の自動車の割合の高まりが顕著であり、徒歩移動の割合が減少しています。



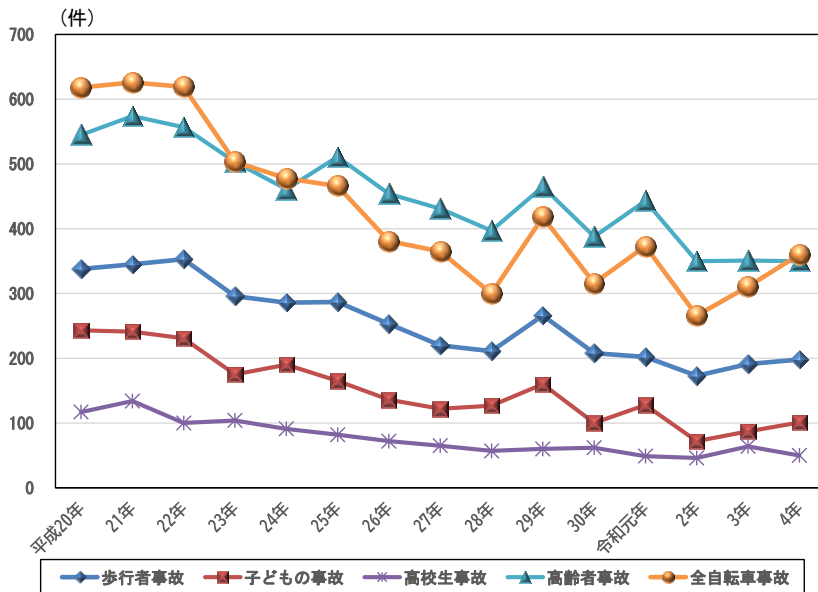
■ 高齢者の移動手段の構成比

出典：平成20・30年東京PT調査

● 事故発生数は減少、高齢者・自転車事故の割合が増加

● 事故発生件数は減少傾向

本市の事故発生件数は年々減少しており、2008年（平成20年）は約2,400件の事故が発生していましたが、2022年（令和4年）では、1,097件と半数以下まで減少しています。また、いずれの種別の事故も減少していることが伺えます。

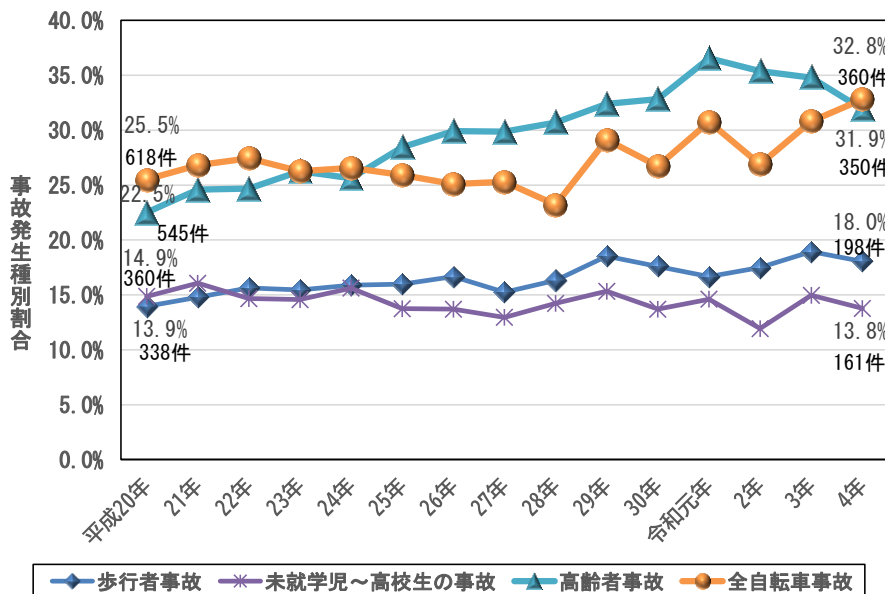


■ 交通事故種別発生件数の推移

出典：藤沢市事故統計

● 高齢者・自転車事故の割合の高まり

事故の種別では、高齢者事故や自転車事故の割合が高まっていることが伺えます。



■ 交通事故種別割合の推移

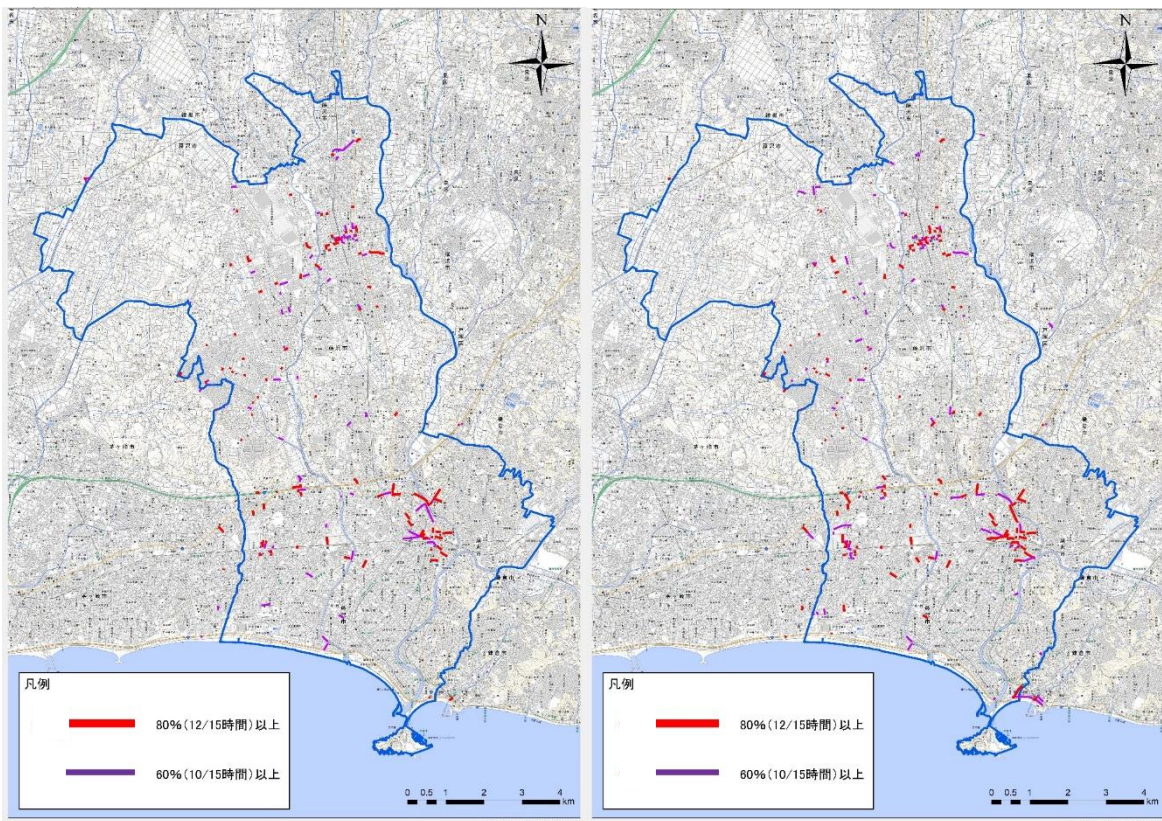
出典：藤沢市事故統計

●都市拠点周辺で渋滞が発生

●藤沢駅等の核となる鉄道駅周辺で渋滞

本市は、公共交通への転換促進や道路整備によって、渋滞の解消に取り組んで来ましたが、依然として、藤沢駅をはじめ、本市の核となる鉄道駅周辺では慢性的に渋滞が発生している状況です。

また、休日・祝日では、江の島をはじめ、観光地や大型商業施設周辺で渋滞が発生しています。



■ 渋滞が発生している可能性のある箇所（2019年(令和元年)11月3日(木)、10日(日)）

出典：令和2年度藤沢市交通実態分析等業務委託 Honda インターナビプロープより作成

(参考) 抽出方法について

曜日	平均速度	集計時間	分類
平日	10 km/h 以下	6 時台～20 時台 (15 時間)	80% (12/15 時間) 以上
			60% (9/15 時間) 以上
休日・祝日	10 km/h 以下	9 時台～18 時台 (10 時間)	80% (8/10 時間) 以上
			60% (6/10 時間) 以上

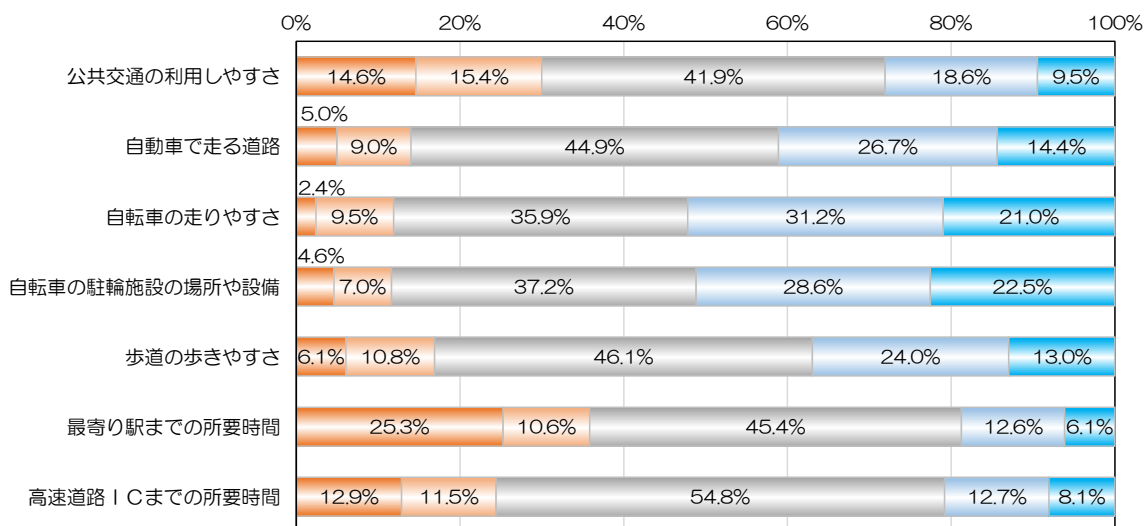
(2) 交通に関する市民意識調査から見た交通実態

●公共交通の利用しやすさ、道路空間に関する重要度が高い

●藤沢市の交通に関する満足度と重要度

令和4年度に実施した交通に関する市民意識調査から、「公共交通の利用しやすさ」や「最寄り駅までの所要時間」に関する満足度（満足+やや満足の回答割合）は高くなっていますが、「自転車の走りやすさ」や「歩道の歩きやすさ」といった道路空間に関する項目の満足度は低くなっていることが伺えます。

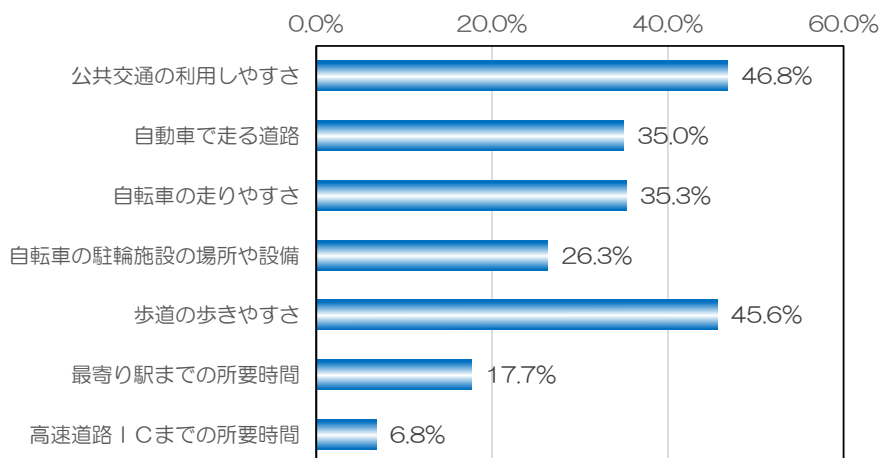
また、重要度（重要と回答した回答割合）では「公共交通の利用しやすさ」や「歩道の歩きやすさ」が高くなっています。



■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 ■ 不満

■ 交通施策に関する満足度

出典：令和4年度 交通に関する市民意識調査



■ 交通施策に関する重要度

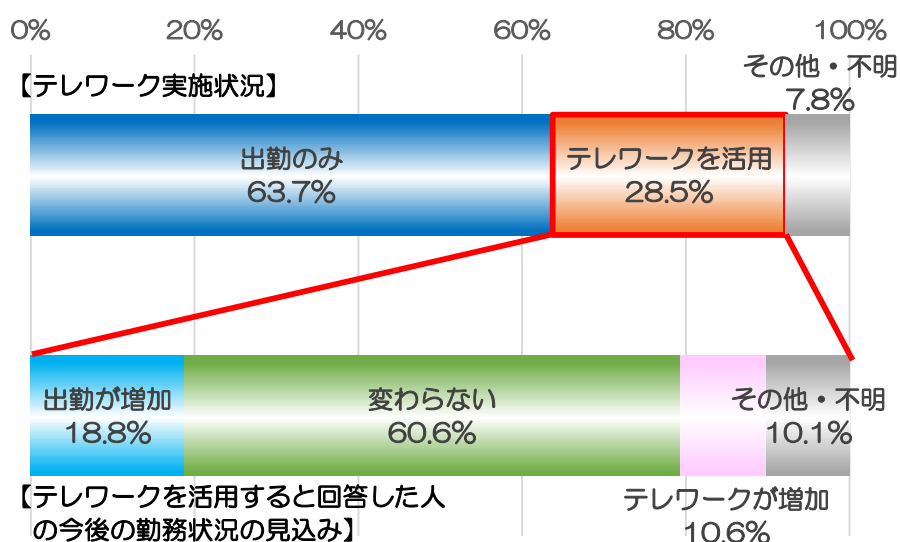
出典：令和4年度 交通に関する市民意識調査

●テレワークの定着

2022年（令和4年）に実施した藤沢市交通に関する市民意識調査において、「テレワークを活用」していると回答した人は、約3割でした。2019年（令和元年）の総務省の全国調査ではテレワーク実施率が1割未満であったことから、新型コロナウイルスの拡大によって、テレワークの活用が進んだことが伺えます。

また、「テレワークを活用」していると回答した人のうち、約7割が、今後の勤務状況の見込みとして「変わらない」・「テレワークが増加」と回答しています。

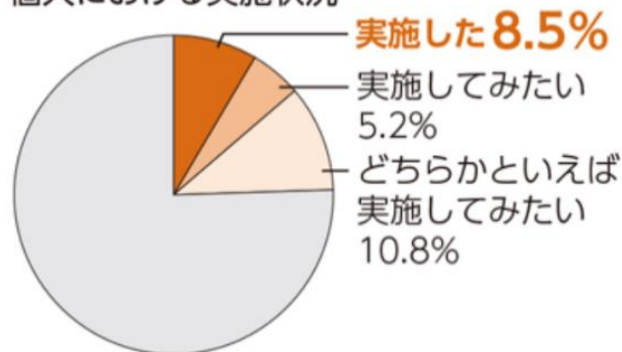
「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言」（2022年（令和4年）8月）では、新型コロナウイルス感染症の影響によって、公共交通利用者の減少、収益の悪化などの「公共交通の負のスパイラル」が10年以上進んだともいわれています。



■ テレワークの実施状況

出典：令和4年度 交通に関する市民意識調査

個人における実施状況



■ テレワークの実施状況

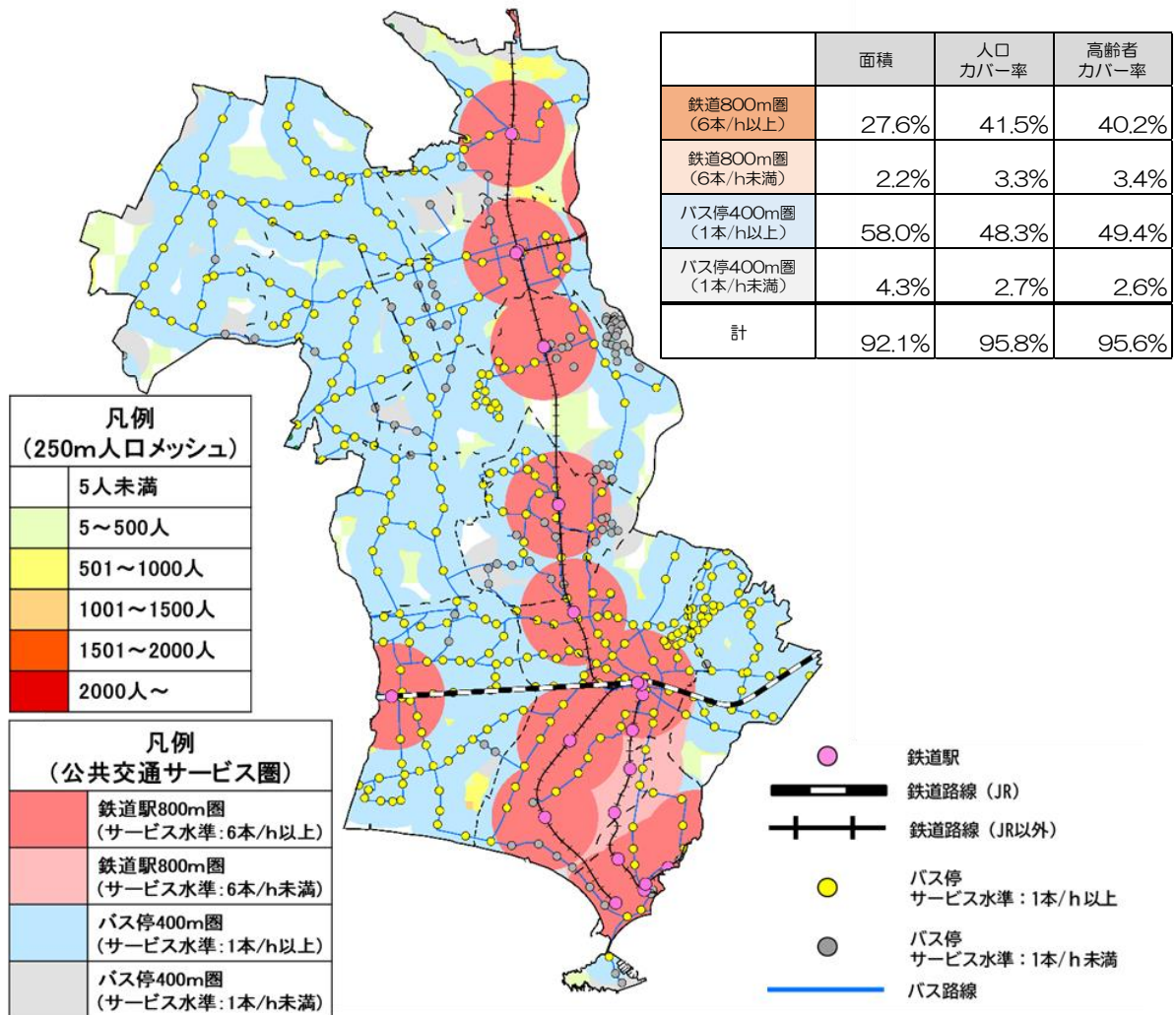
出典：令和元年情報白書

4-2 藤沢市の交通サービスの現状

(1) 公共交通サービス圏

公共交通サービス圏は拡大、人口の約95%をカバー

本市には、鉄道が6線通っているほか、市内のバス網（乗合タクシー（路線定期型・デマンド型）などを含む）は、この10年間で、バス路線の再編、地域提案型バスや「善行」、「六会」の一部の公共交通不便地域への乗合タクシーの導入が進み、市内の公共交通サービス圏は拡大し、人口の約95%をカバーしています。



公共交通サービス圏

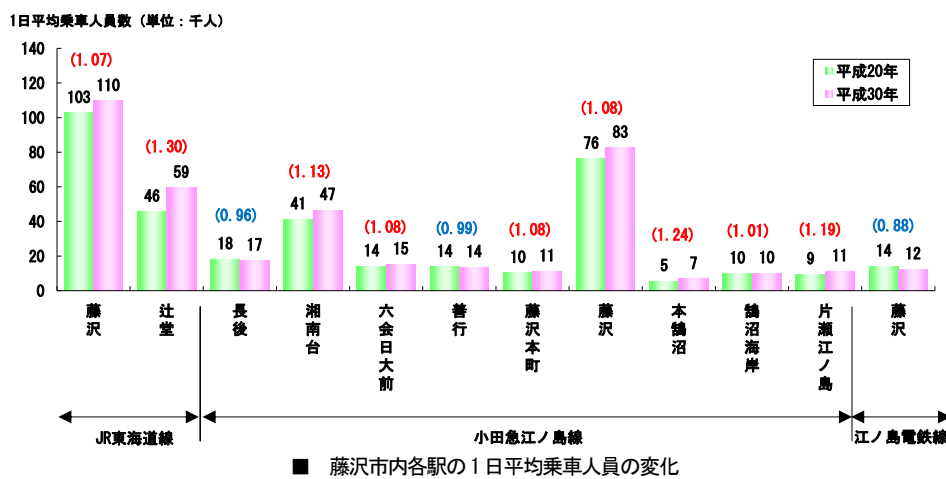
出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査

(2) 新型コロナウイルスの拡大が公共交通に与えた影響

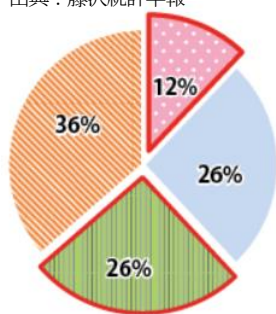
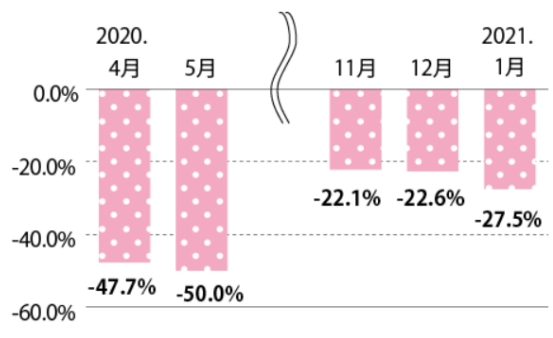
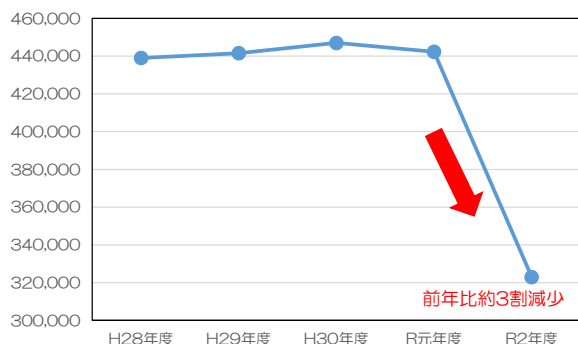
●新型コロナウイルスの拡大により公共交通の利用者離れが急速に進行

●新型コロナウイルスの拡大の影響

新型コロナウイルスの拡大以前では、鉄道利用者は増加傾向にありました。



本市の鉄道利用者は新型コロナウイルスの影響が最も大きかった令和2年度で、約3割減少しており、令和3年度の利用者也新型コロナウイルスの拡大以前の状況には戻っておらず、今後の動向を注視する必要があります。また、鉄道のみならず、路線バスなどにも影響がでており、公共交通を維持確保していくことの重要性を再認識する必要があります。



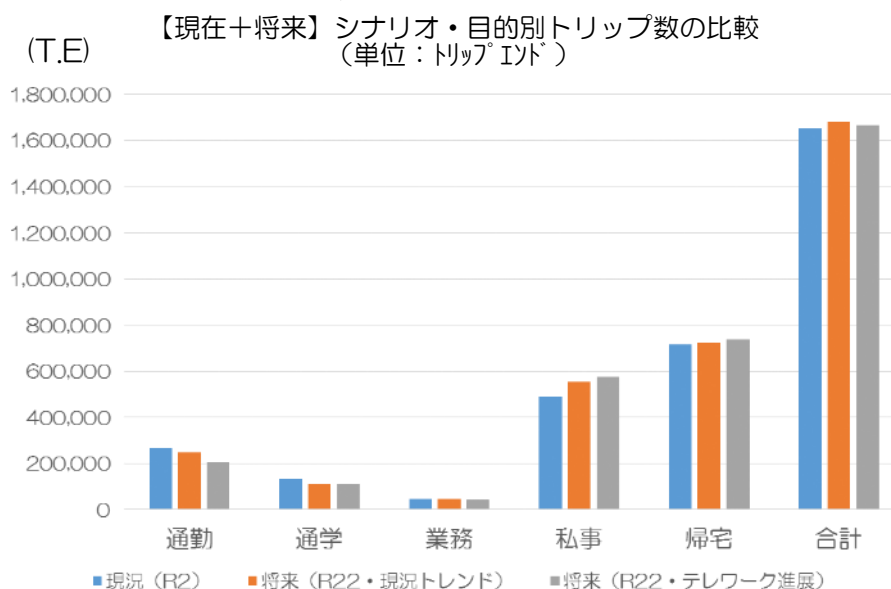
(3) 今後予想される移動の傾向

居住地周辺の身近な移動が増加

●藤沢市の将来交通の傾向

将来交通需要推計の結果を見ると、高齢化の進展に伴い、移動目的は「通勤」が減少し、「私事」の増加が見られます。

また、私事の移動傾向として、市内移動の割合が多いことや移動時間が短いことから自宅周辺や居住する地域内での移動が増加するものと考えられます。



■ 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

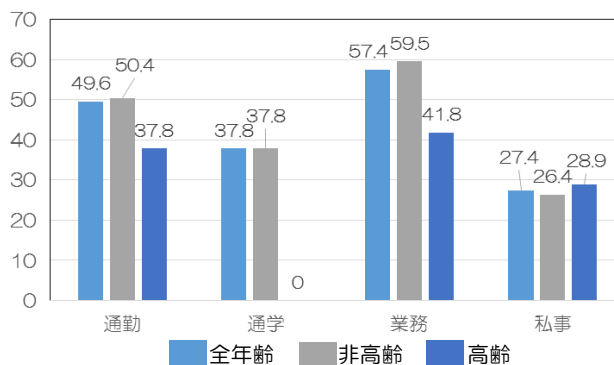
私事移動の目的地の比率 (市内発のトリップを集計)

	地区内	市内 (地区内を以て)	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%

■ 市民の私事移動の目的地の構成比

出典：平成30年東京PT調査

【現在】移動目的別・年齢区分別の平均移動時間 (単位：分)
出典：東京都圏パーソントリップ調査



■ 市民の移動目的・年齢区分別の平均移動時間

出典：平成30年東京PT調査

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 取り巻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】

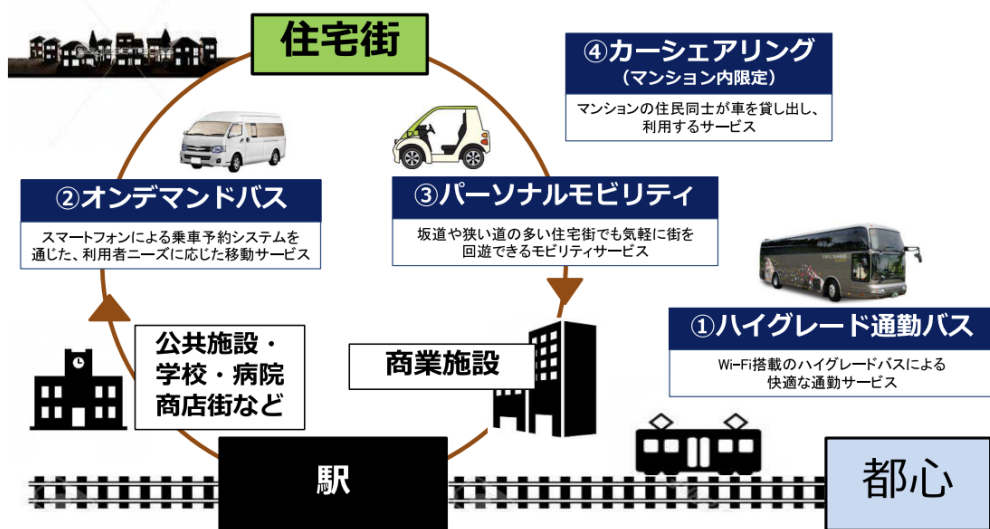
取り巻く状況の整理	
●	人口は増加傾向にあり、藤沢駅や湘南台駅周辺などに人口が集中しています。
●	2035年（令和17年）に約45万人という人口のピークを迎えます。
●	高度・大型の施設は、都市拠点や幹線道路沿いに立地が多くなっています。日常生活に必要な施設は、市内全域に立地しています。また、ECの利用も年々増加傾向にあり、ライフスタイルの変化や多様化にも対応が必要です。
●	乗合タクシーの導入などによって公共交通サービス圏は約9割をカバーしています。また、市民アンケートからは公共交通の利用しやすさが最も重要な項目となっています。
●	高齢化により、市内（生活エリア）を中心とした私事移動の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。

移動ニーズの多様化に合わせたモビリティ実験
～多様な移動の選択肢の提供～



■ MaaS 実証実験概要

出典：東急電鉄HP

健康・社会参加における交通課題

【現状】

取り巻く状況の整理


- 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、パーソン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、身近な地域を拠点した健康・生きがいつくりなどの活動・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】

取り巻く状況の整理

- 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ン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。令和4年の観光客数は最盛期の令和元年時比で約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訪れる人も多く、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



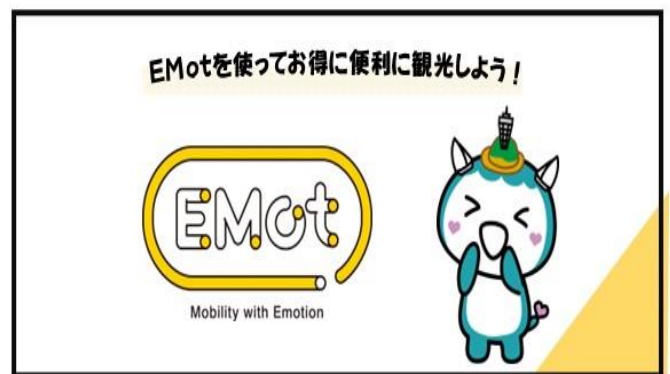
■ 国道467号の渋滞

【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

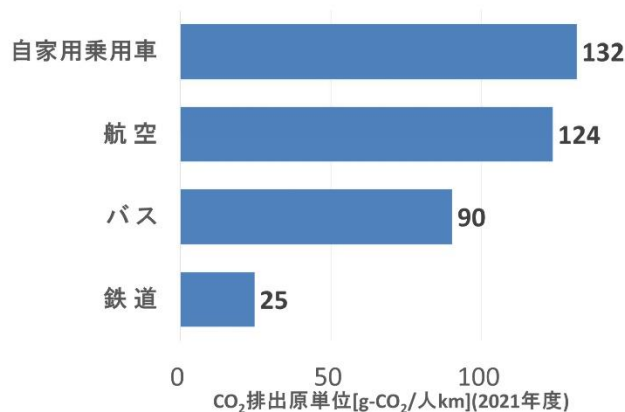
環境における交通課題

【現状】

取り巻く状況の整理

- 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の激甚・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】

取り巻く状況の整理

- 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(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

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

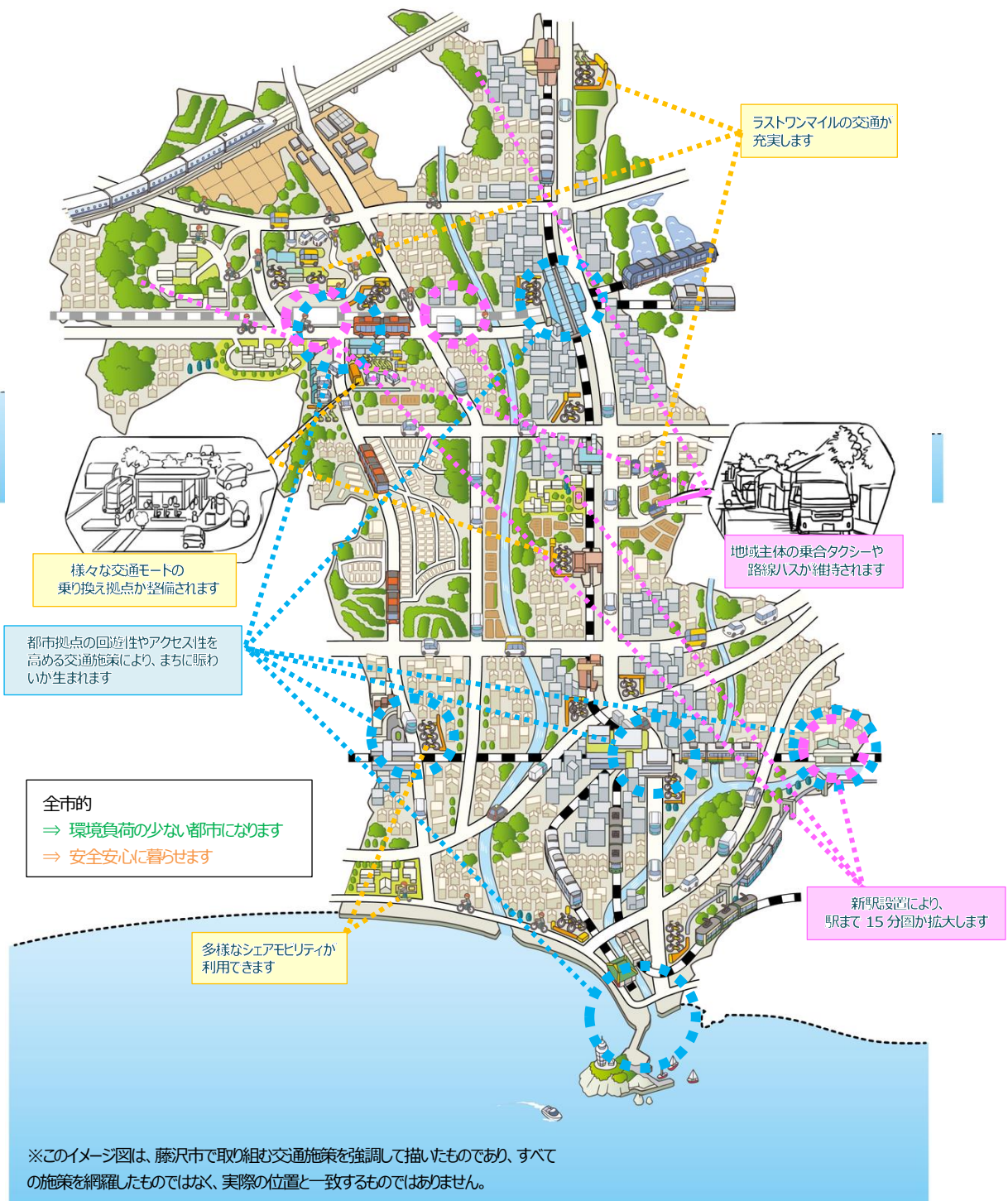
テレワークやECの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成できるようになりました。

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

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


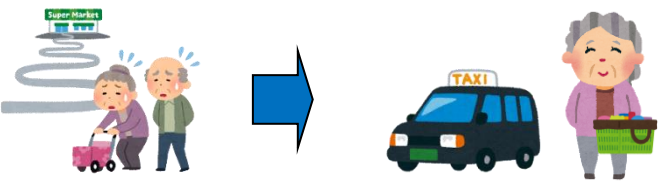
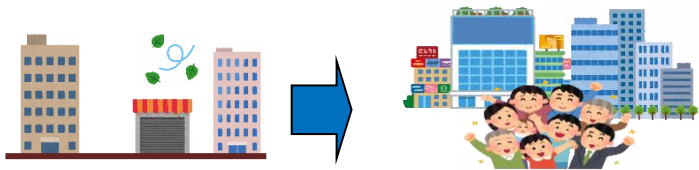
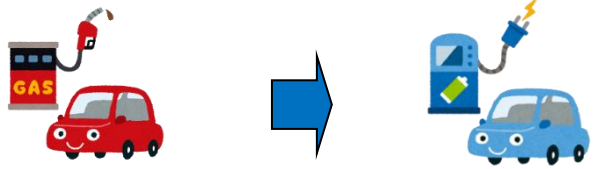
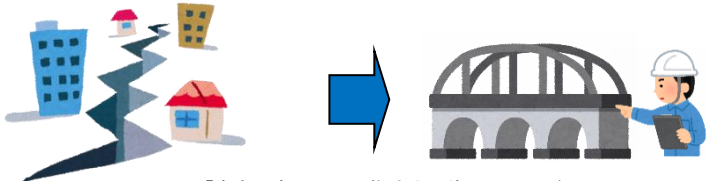
将来的には超高齢社会のさらなる進展などにより、通勤目的の移動が減少し、私事目的の移動が増加すると予想される中、市民のウェルビーイングの向上を目指し、自家用車に依拠しなくても買い物などを行う生活の拠点、最寄りのバス停、最寄り駅まで、アクセスできる交通体系の整備によって、市民の外出を促進し、市民の日常生活における移動を支える持続可能な交通体系の実現を目指します。

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の中で、生活に不可欠な移動手段の確保	生活のための移動（買い物・通勤など）を支える持続可能な交通環境を目指します
	 <p>■ 「日常生活」で目指す交通像のイメージ</p>	
都市の活力	観光需要・経済活動が高まり、駅・観光地周辺での渋滞問題などによる都市活力の低下	都市拠点の結節機能の強化などにより、都市の活力が更に向上する交通環境を目指します
	 <p>■ 「都市の活力」で目指す交通像のイメージ</p>	
環境	自家用車に依拠することによる脱炭素化の遅延	人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことのないような交通環境を目指します
	 <p>■ 「環境」で目指す交通像のイメージ</p>	
安全・安心	大規模災害が発生した際の都市機能停止の恐れ	誰もが安全・安心に移動でき、災害に強い交通環境を目指します
	 <p>■ 「安全・安心」で目指す交通像のイメージ</p>	

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。」

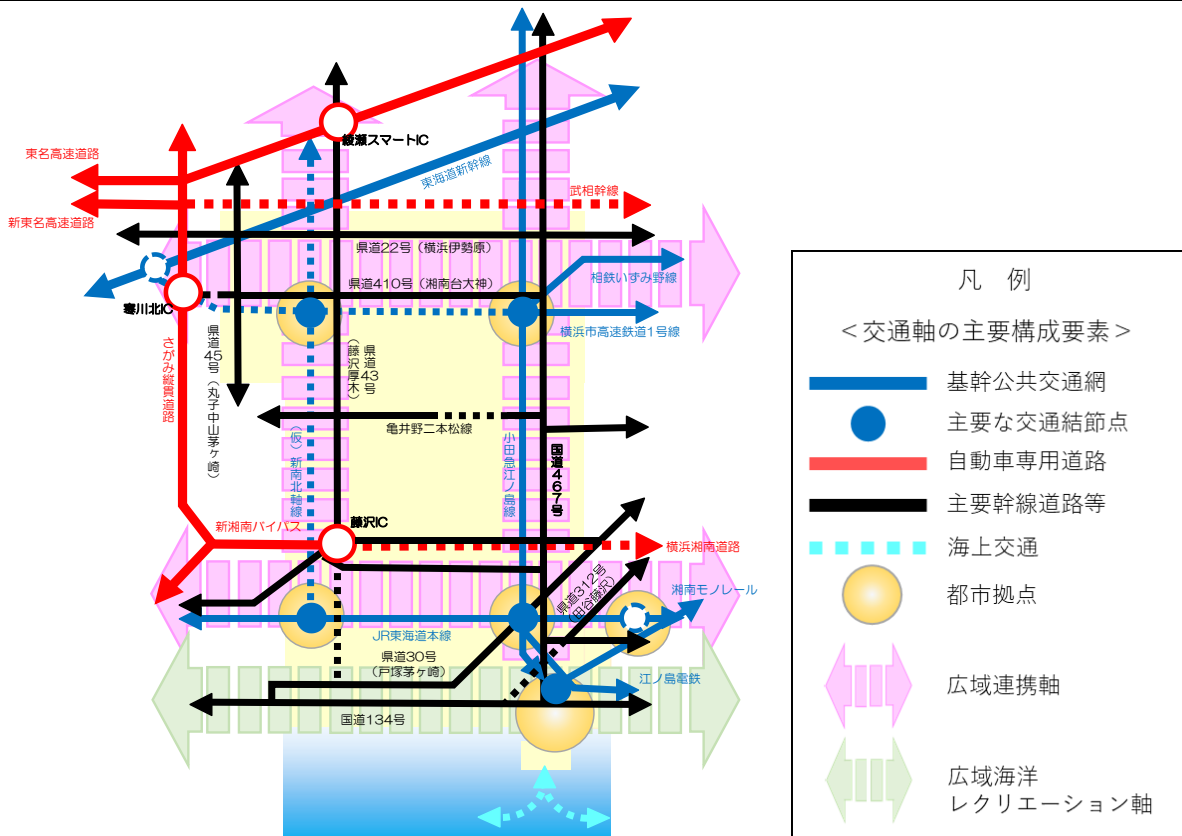
交通軸の形成にあたっては、公共交通不便地域の解消やバスを含めた公共交通の充実とともに、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる歩行空間や道路空間の改善・確保に取り組み、自家用自動車交通のみに依拠せずに活動できる都市を目指します。」藤沢市都市マスタープランでは、以下のような交通体系の考え方を示しています。

〈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、藤沢市を取り巻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、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 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楽しむことができ、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に誰もが移動しやすい公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化により、余暇活動や社会参加がしやすくなり、身体も心も健康で幸福になる交通体系の充実を目指します。

【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 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実

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、健康寿命の延伸に繋が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】

- 安全な歩行空間・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への対応を図ります。また、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通の利用を促進します。

【施策の方針】

- 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の貨物輸送などの基盤として、市民の移動・生活を支える道路環境の改善を目指します。

【実現に向けた考え方】

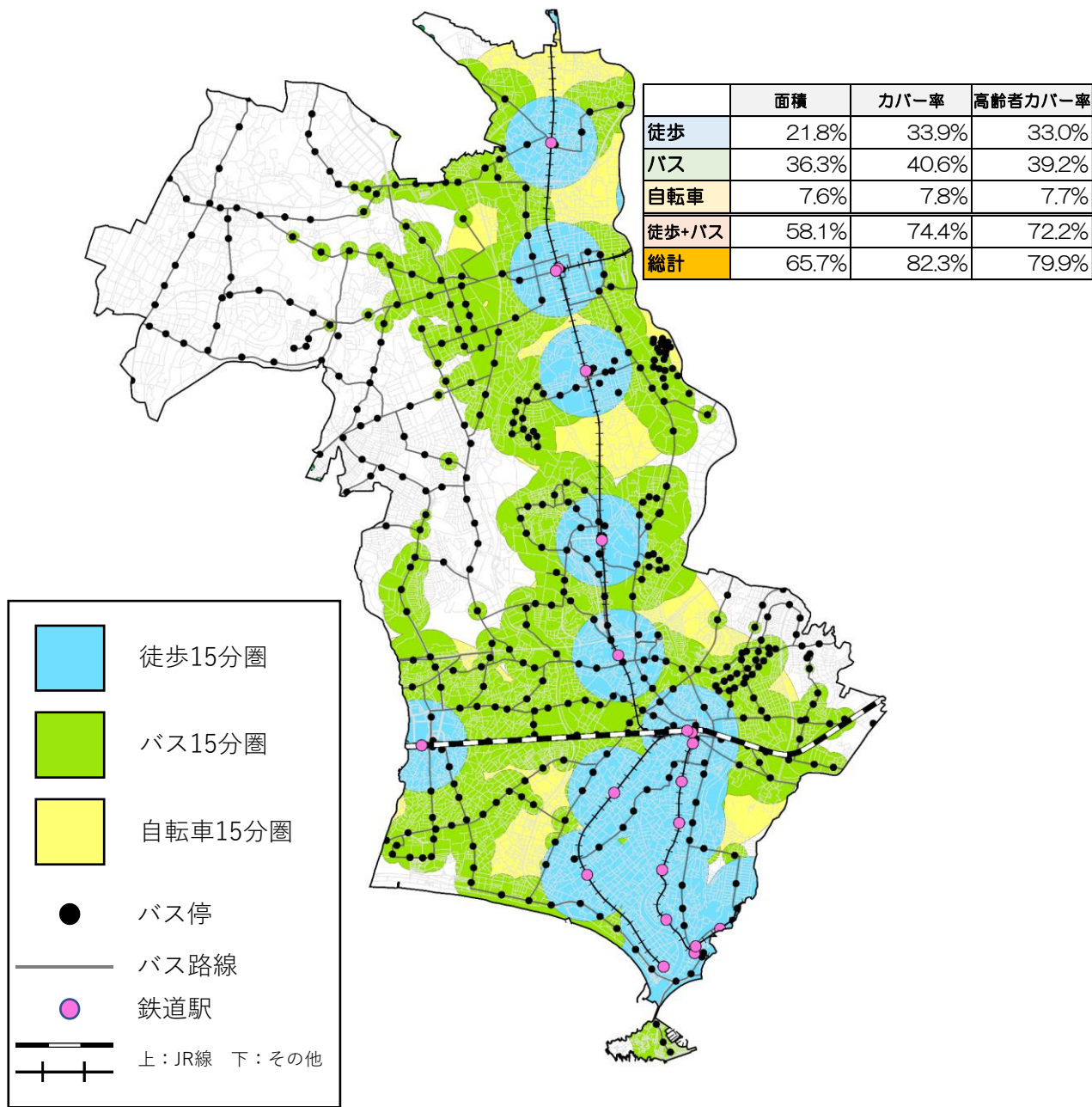
本市の道路事情は、都市拠点周辺での交通渋滞が頻繁に生じており、人やモノの通行空間として本来の交通機能が発揮できていない状況が見られます。引き続き、道路ネットワークの形成を図るとともに、個別の交通課題への対応等による渋滞箇所の解消を図り、道路環境の改善を推進します。

【施策の方針】

- 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】健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な歩行空間・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は不可欠です。国内外の来訪者が訪れやすい交通環境を整備するなど、公共交通を中心とした快適に移動できる交通ネットワークの形成を目指します。

【実現に向けた考え方】

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

【施策の方針】

- 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

「脱炭素社会の実現に向け、2050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共に、電気や燃料電池などの環境負荷の小さいエネルギーを用いた自動車やバスなど、環境に配慮した車両導入を促進します。

【施策の方針】

- 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】健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な歩行空間・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）^{※12}や冗長性（リダンダンシー）^{※13}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

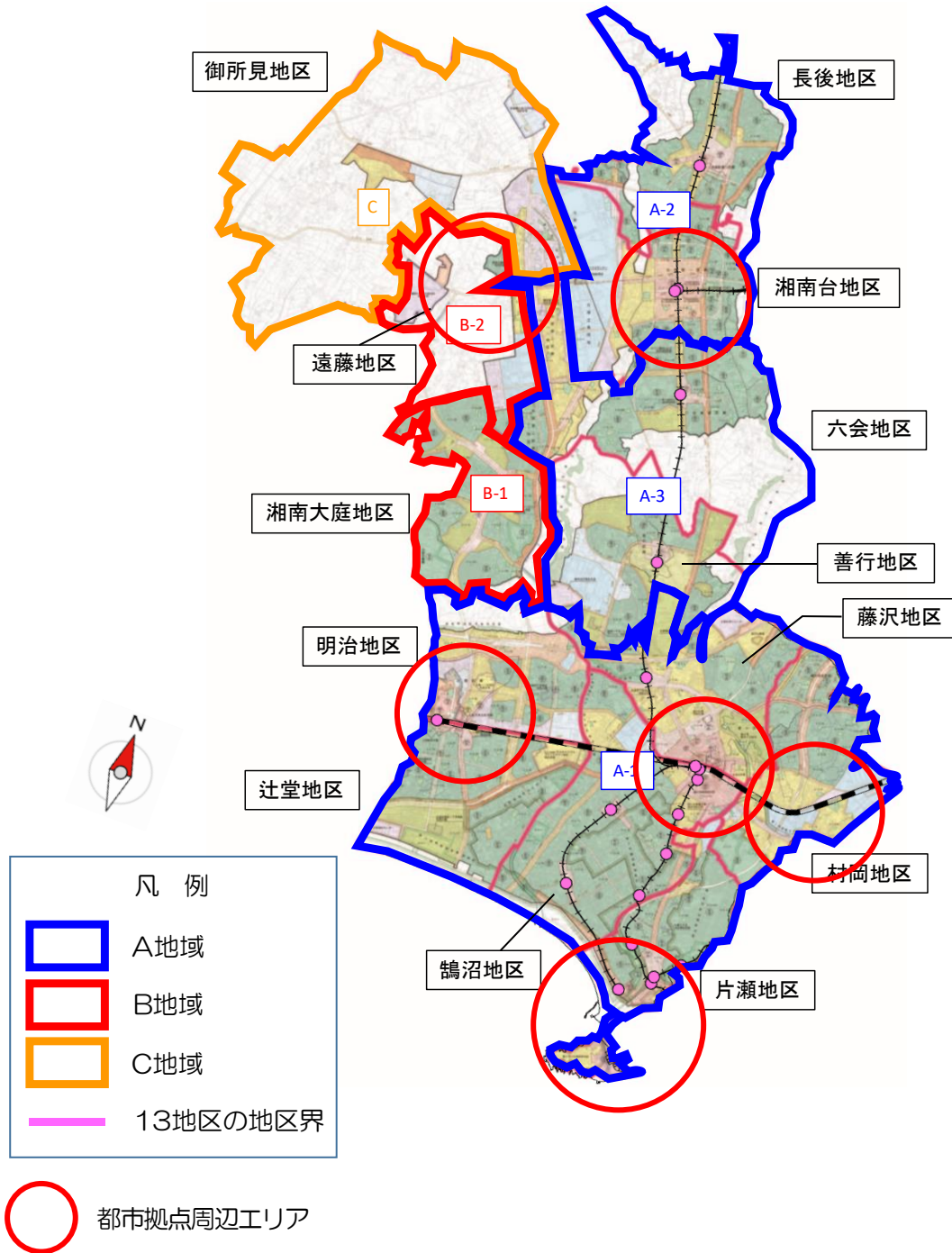
1. 地域の類型化

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。

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)	片瀬・鵜沼・辻堂・ 村岡・藤沢・明治
	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-1地域	
B	A-2地域	長後・湘南台
	A-3地域	善行・六会
B	B-1地域	湘南大庭
	B-2地域	遠藤
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



■ 類型化位置図

2. 地域別の取組方針

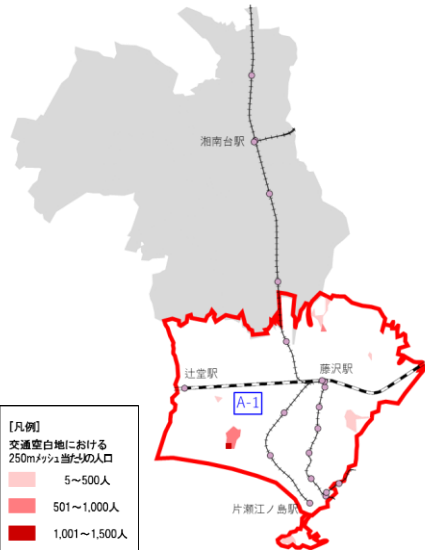
2-1 6つの地域

A-1 地域

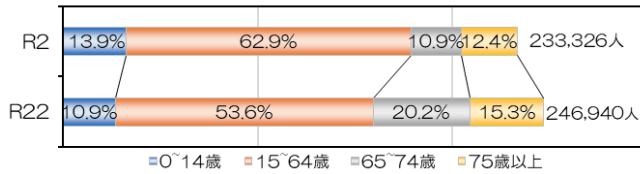
対象地区：片瀬・鵜沼・辻堂・村岡・藤沢・明治

【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。

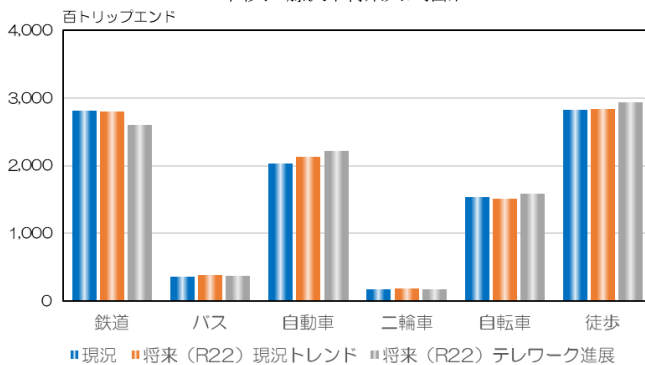


■ 位置図



■ 将来人口推移

出典：藤沢市将来人口推計



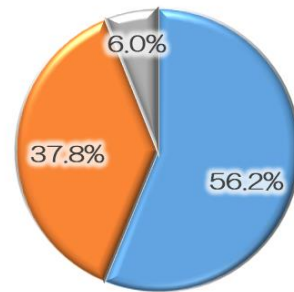
■ シナリオ別の交通需要推計結果

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

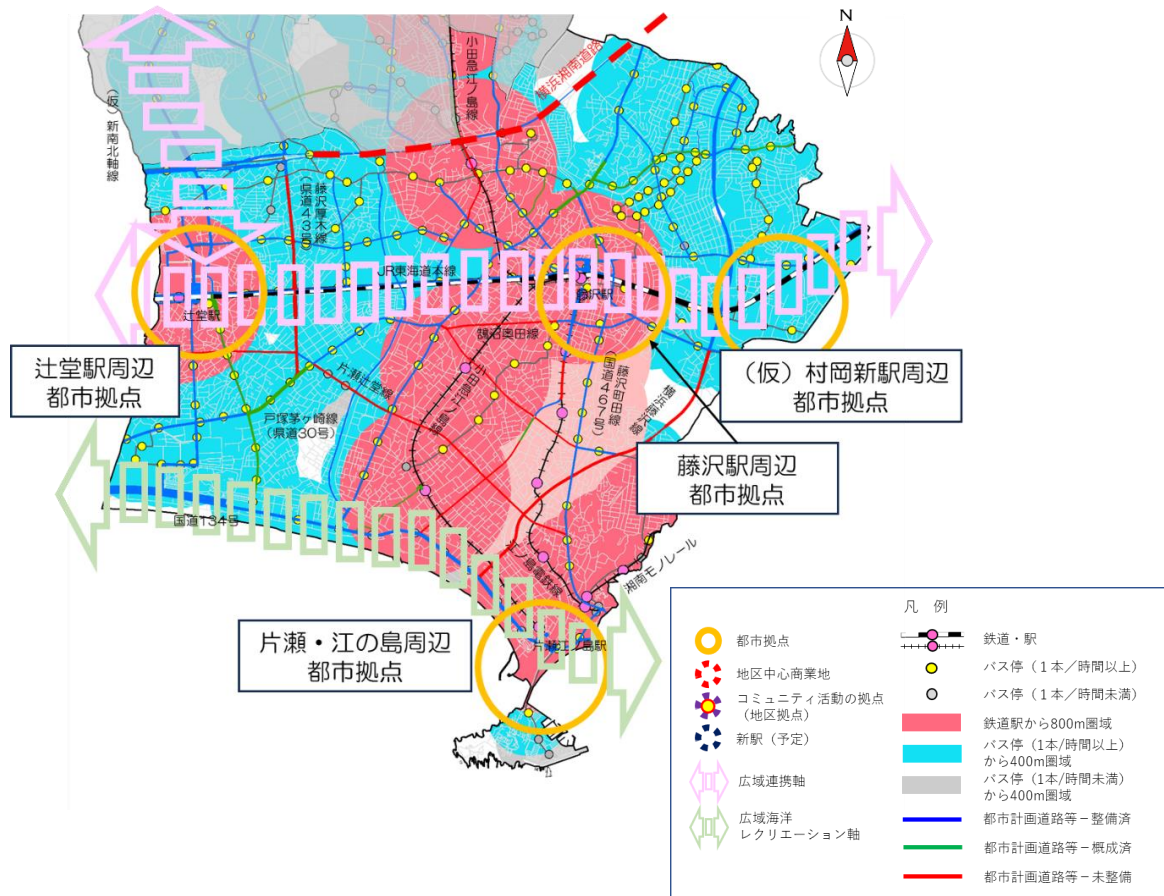
出典：令和4年度交通に関する市民意識調査

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

【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**



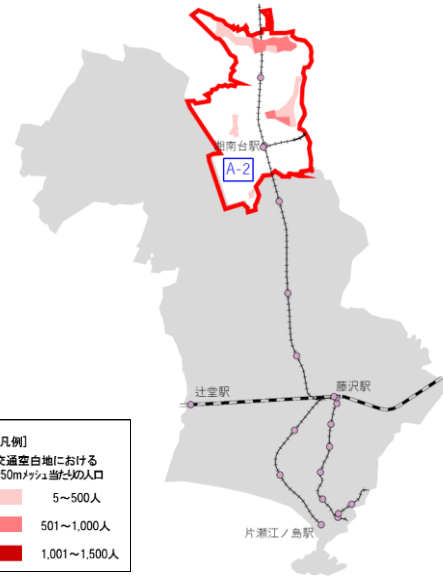
■ A-1 地域 交通方針図 (調整中)



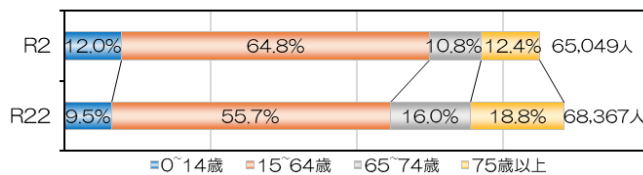
A-2 地域

対象地区：長後・湘南台

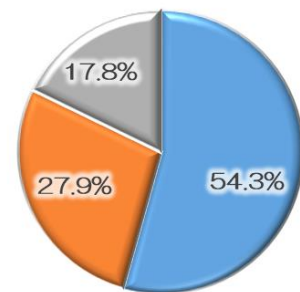
- ・0～30代を中心に社会増があり、今後も人口増加し、移動の総量の増加が予想されます。
- ・鉄道駅間の市街化区域及び市街化調整区域に交通空白地が広がっており、面積割合・人口割合ともに比較的高くなっています。
- ・駅端末手段の徒歩の割合が高くなっています。
- ・日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅に揃いますが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高くなっています。
- ・私事移動の手段割合では A-1 地域に次いで「徒歩」「自転車」の割合が高いが、自転車環境に関する満足度が低く、ニーズが高くなっています。



■ 位置図

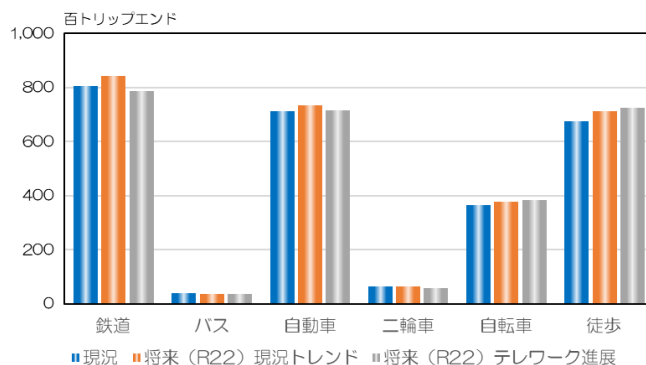


■ 将来人口推移
出典：藤沢市将来人口推計



■ 買い物先

出典：令和4年度交通に関する市民意識調査



■ 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	54.9%
2	公共交通の利用	47.9%
3	自動車の走る道路	36.3%

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	3.33	①
自動車の走る道路	2.82	⑤
自転車の走りやすさ	2.41	④
駐輪施設の場所や設備	2.50	⑤
歩道の歩きやすさ	2.74	②
最寄り駅までの所要時間	3.59	①
高速 I C までの所要時間	3.02	⑥

6地域の
中の順位

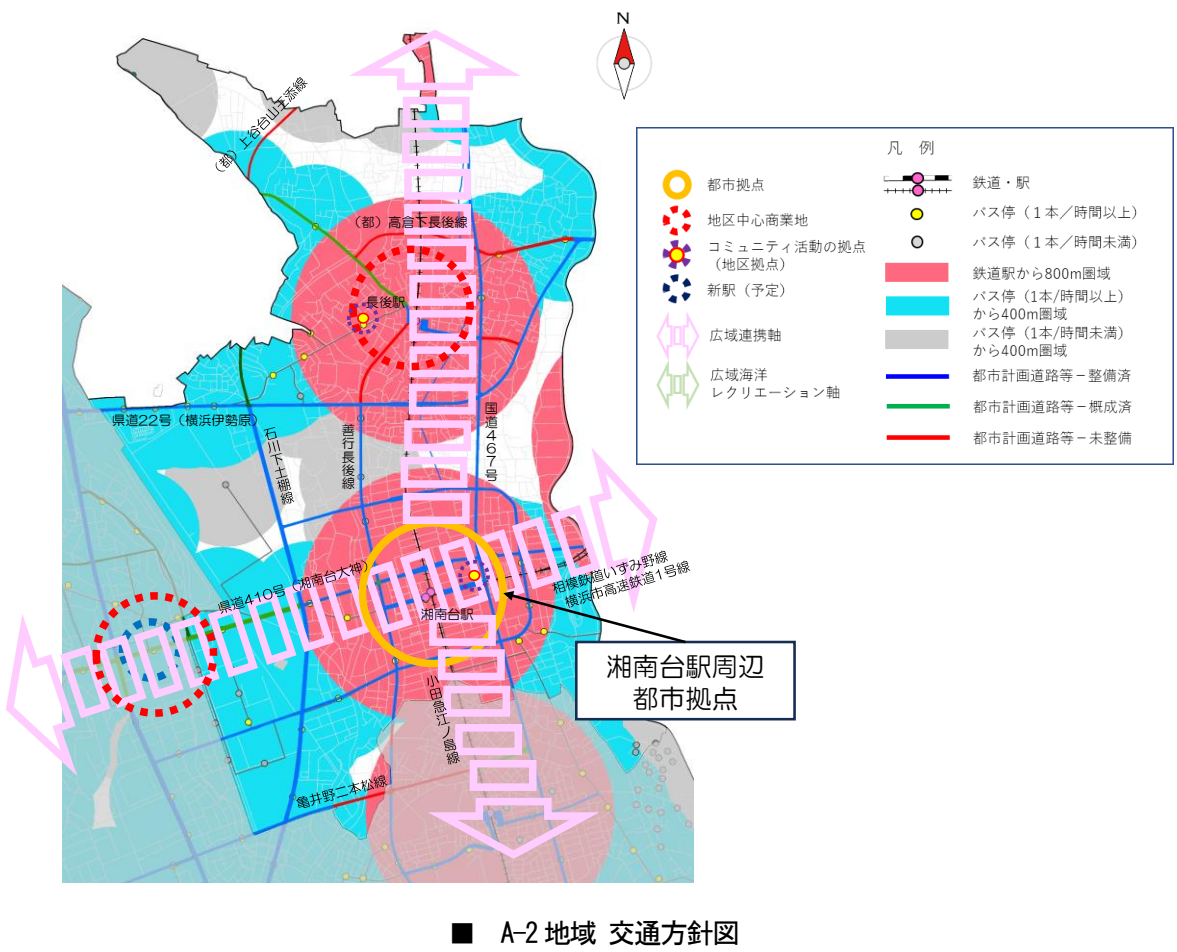
【取組方針（重点的に取り組むもの）】

- 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**

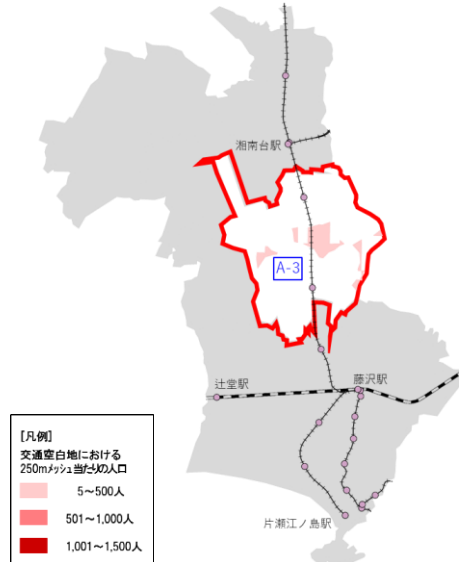
- 歩行者・自転車が安全で快適に移動できるよう、歩道整備や自転車通行空間の整備などを推進します。

⇒関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針5**

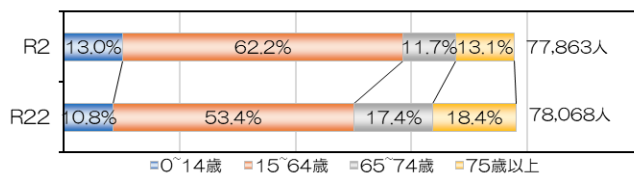


A-3 地域 対象地区：善行・六会

- 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。

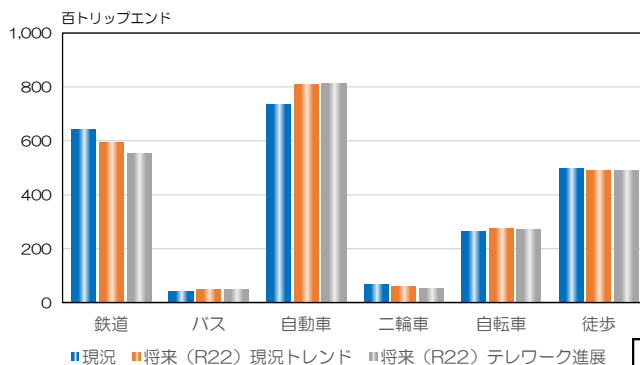


■ 位置図



■ 将来人口推移

出典：藤沢市将来人口推計



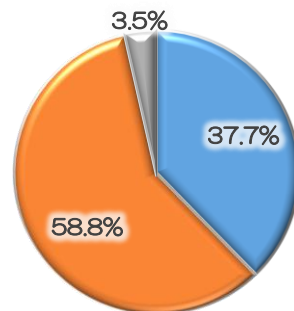
■ シナリオ別の交通需要推計結果

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

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

6地域の
中の順位

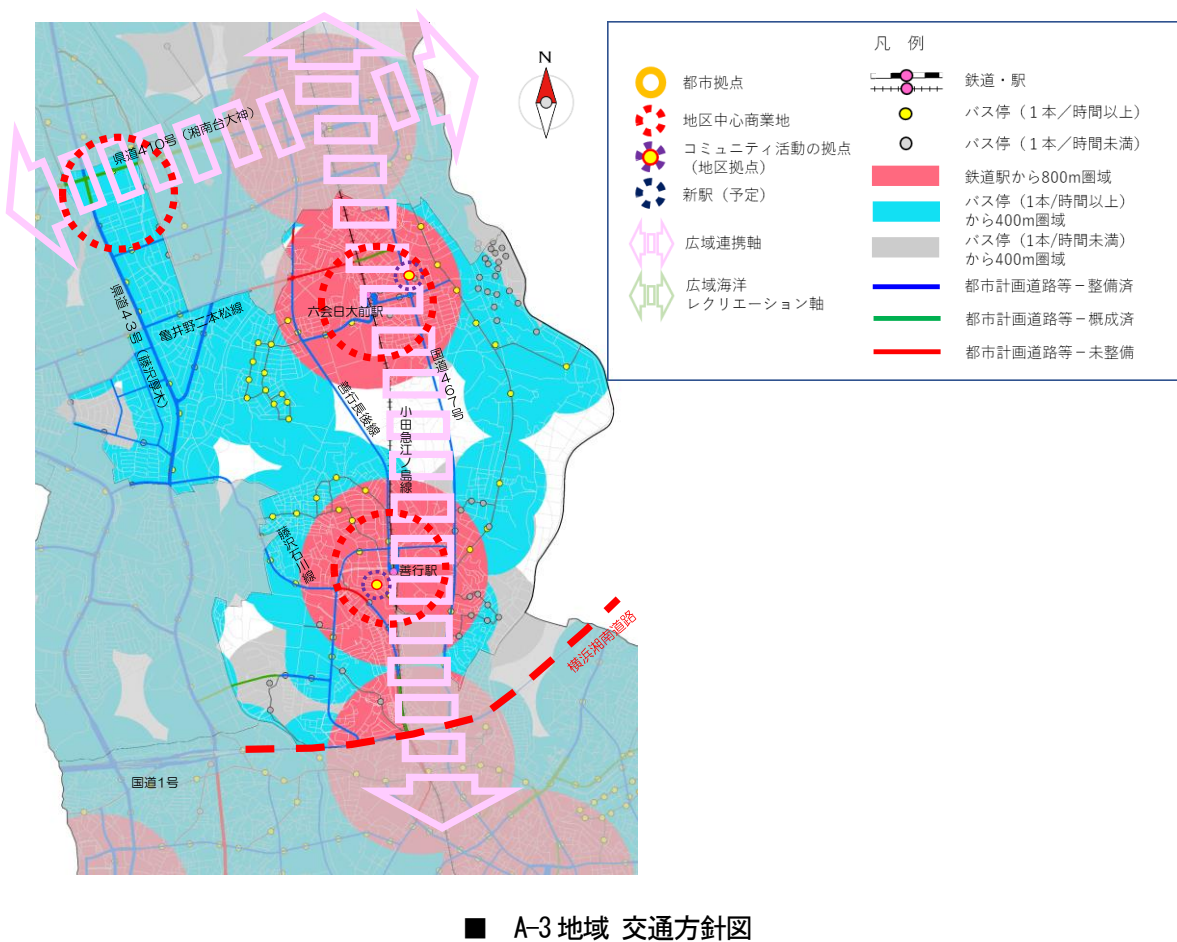
【取組方針（重点的に取り組むもの）】

- 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**

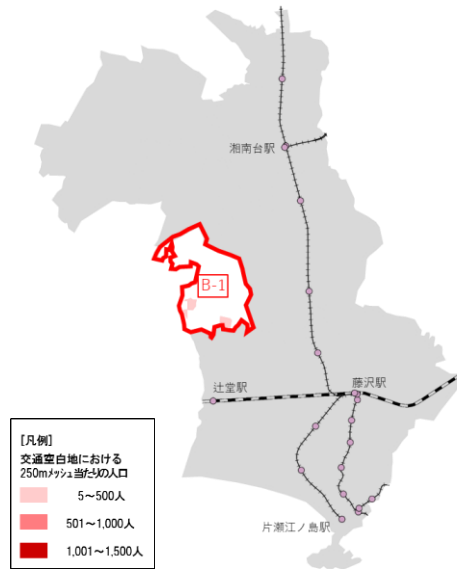




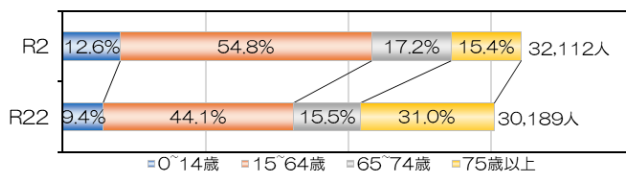
B-1 地域

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、さらなる高齢化の進展し、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。

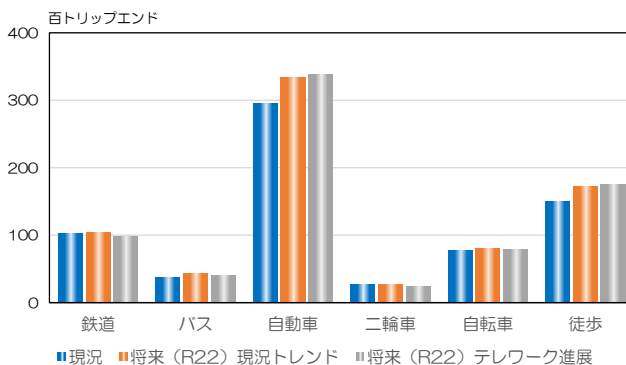


■ 位置図



■ 将来人口推移

出典：藤沢市将来人口推計



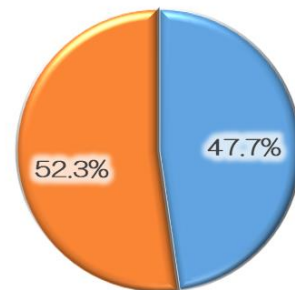
■ シナリオ別の交通需要推計結果

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

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

6地域中の順位

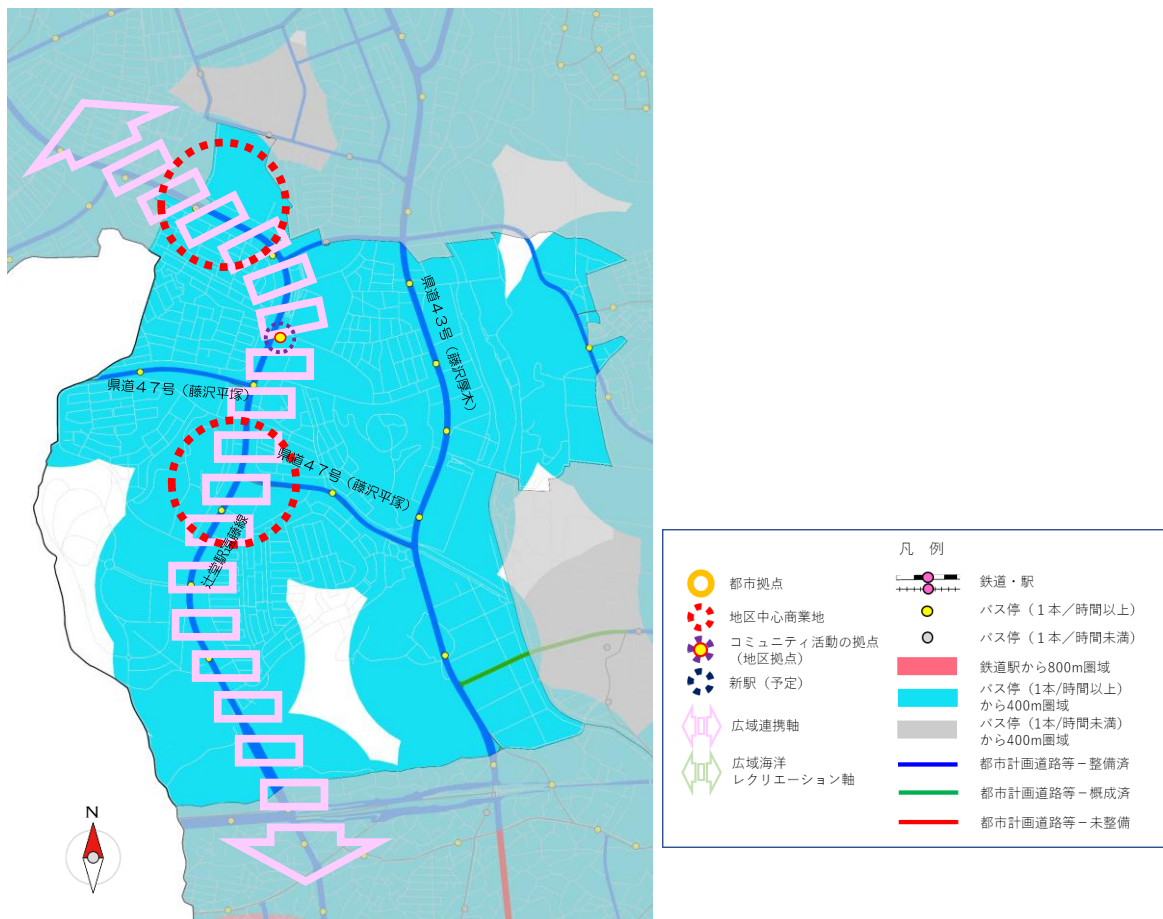
【取組方針（重点的に取り組むもの）】

- 市内で最も高齢化が進んでおり（R2 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**



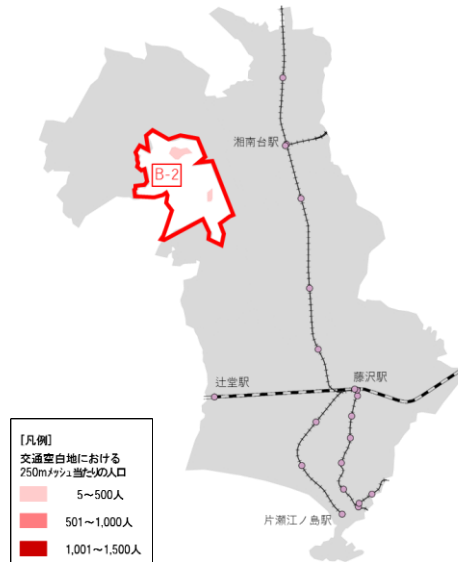
■ B-1 地域 交通方針図



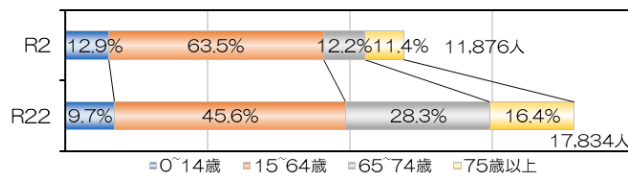
B-2 地域

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、超高齢化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。

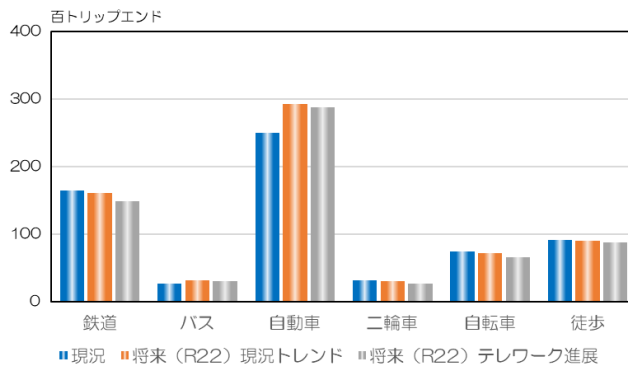


■ 位置図



■ 将来人口推移

出典：藤沢市将来人口推計



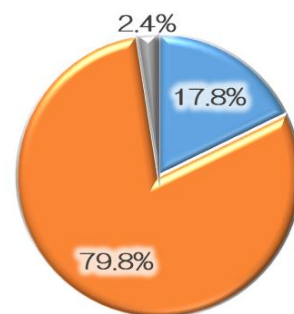
■ シナリオ別の交通需要推計結果

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

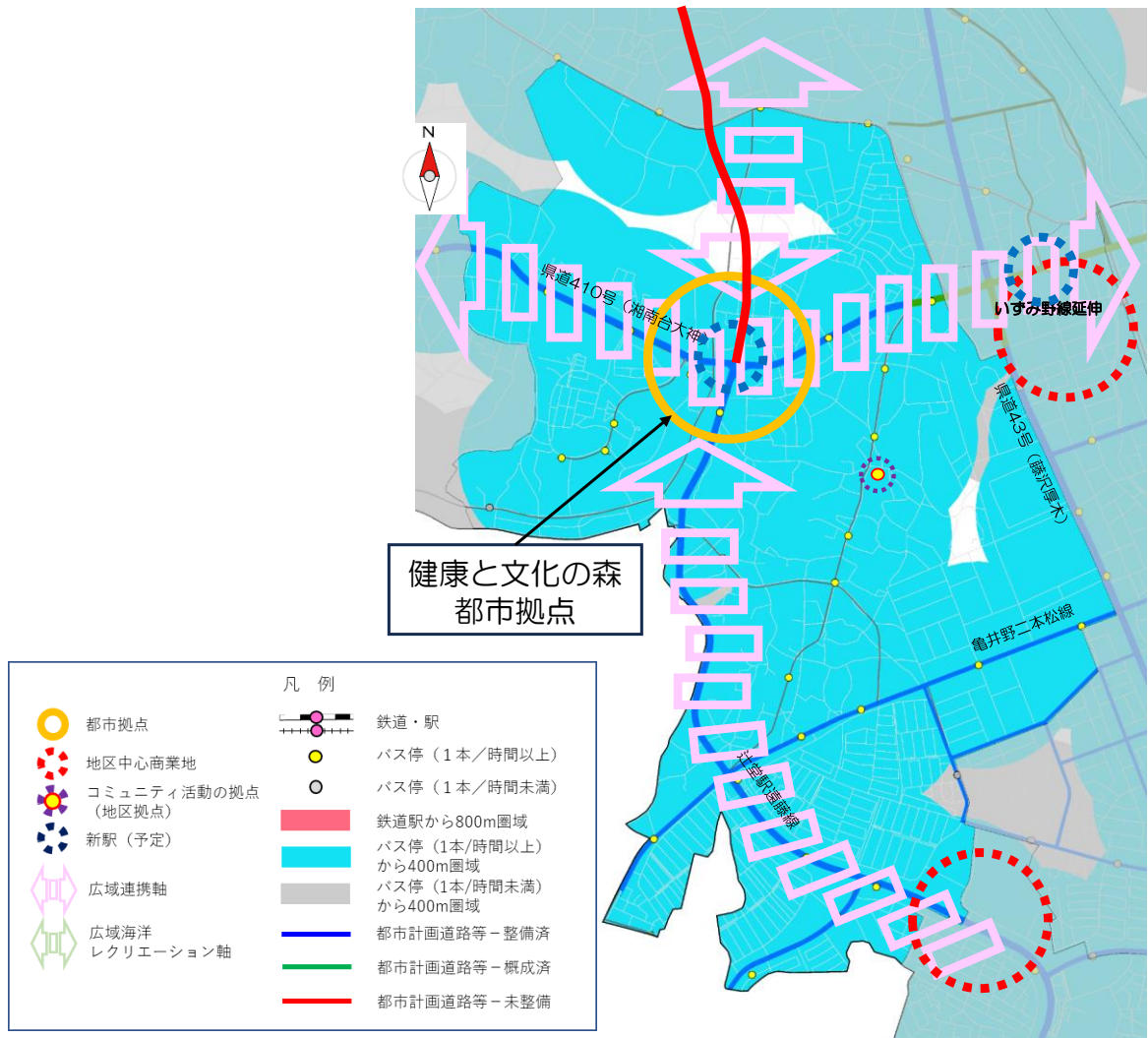
出典：令和4年度交通に関する市民意識調査

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

6地域
中の順位

【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**



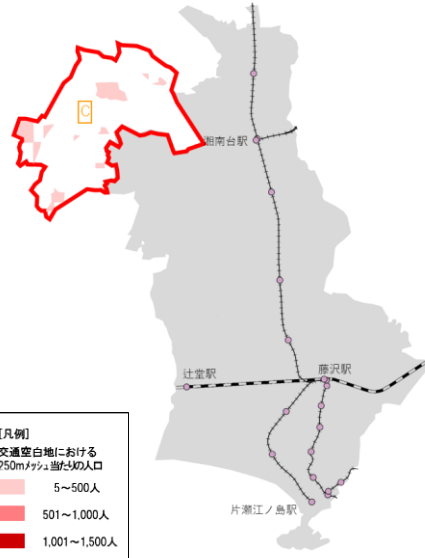
■ B-2 地域 交通方針図



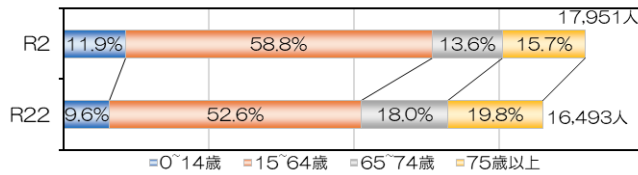
C 地域

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、過去にバス路線の廃止・再編が行われました。そのため、バス本数は少なく、自家用車に依拠せざるを得ない状況があります。
- 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。

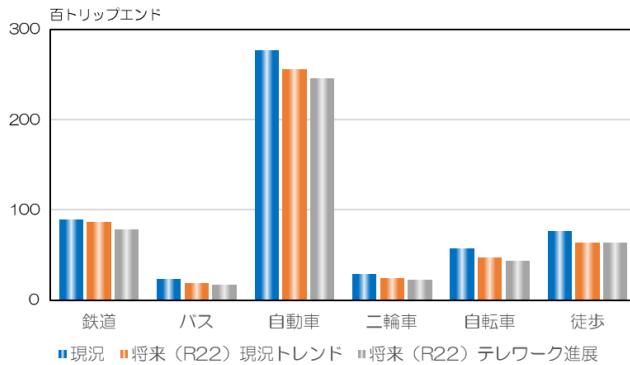


■ 位置図



■ 将来人口推移

出典：藤沢市将来人口推計



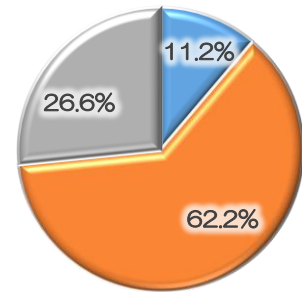
■ シナリオ別の交通需要推計結果

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

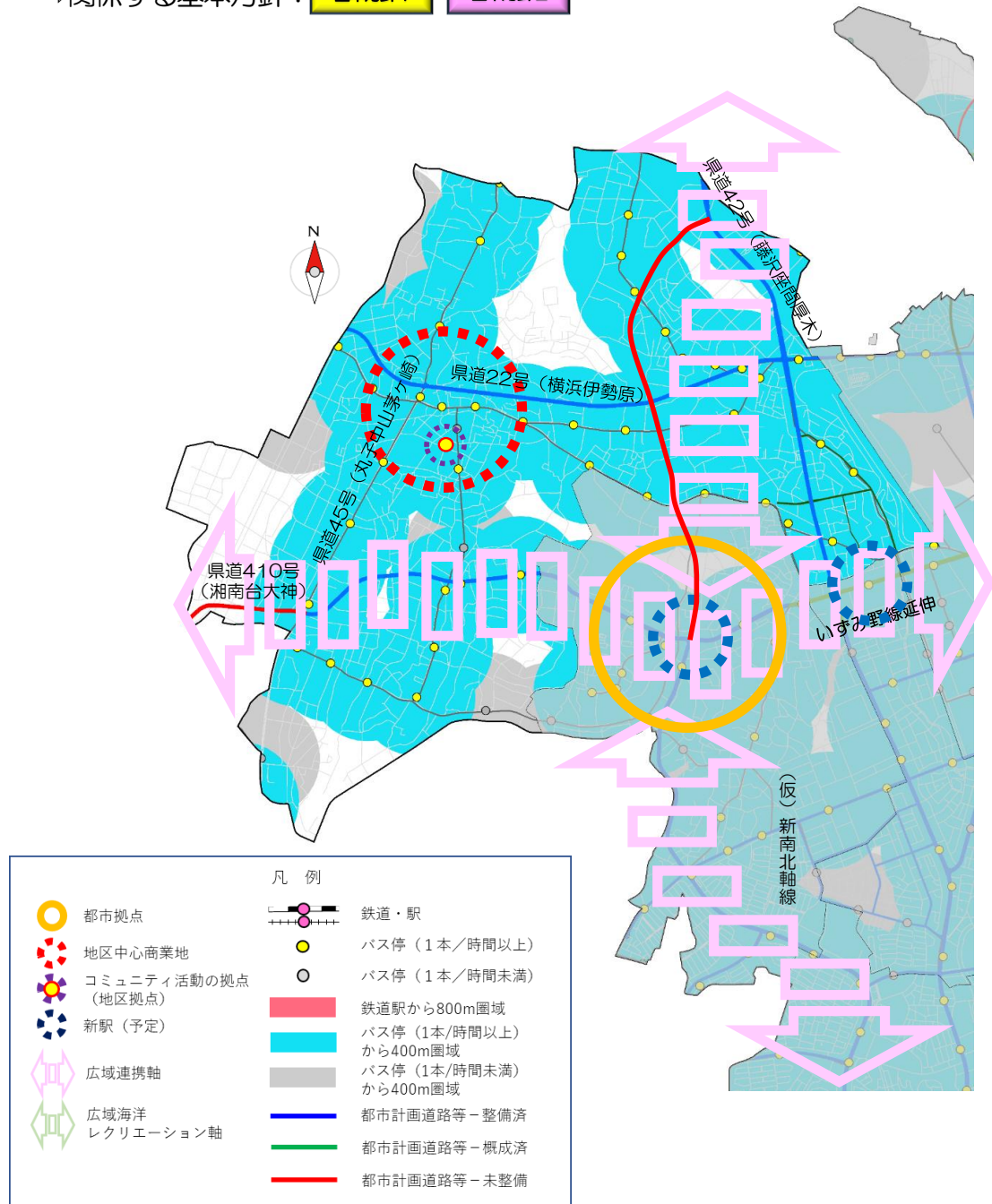
出典：令和4年度交通に関する市民意識調査

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ICまでの所要時間	3.54	①

6地域
中の順位

【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



■ C地域 交通方針図

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めざします。
- 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めざします

⇒関係する基本方針：基本方針1 基本方針3

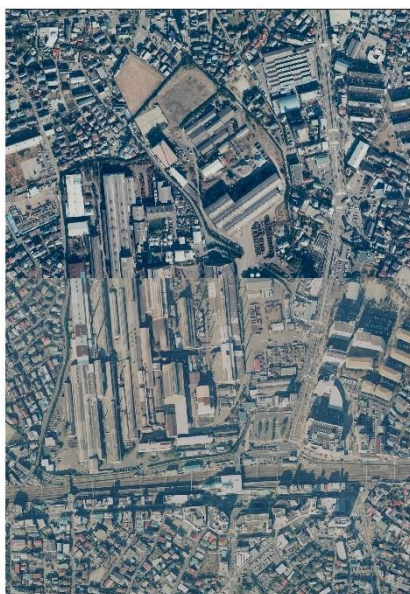
辻堂駅周辺都市拠点（広域連携・複合拠点）

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めざします。
- 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ツインライナーをはじめ、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。
- 辻堂駅周辺では北南の往来不便で、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：平成13年、右：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めざします
⇒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・分散をめざします
⇒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にふさわしい賑わい・文化・交流の創出をめざします。

【概況】

- 湘南台駅周辺では、計画的に都市整備行われたため、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、小田急電鉄江ノ島線、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、遠藤地区方面へのツインライナーをはじめ、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めざします
⇒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めざします
⇒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めざし、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めざします。

【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めざします。

⇒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・研究機能の強化をめざします。

⇒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めざします。
- 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めざすとともに、地域サービスの充実を図ります。

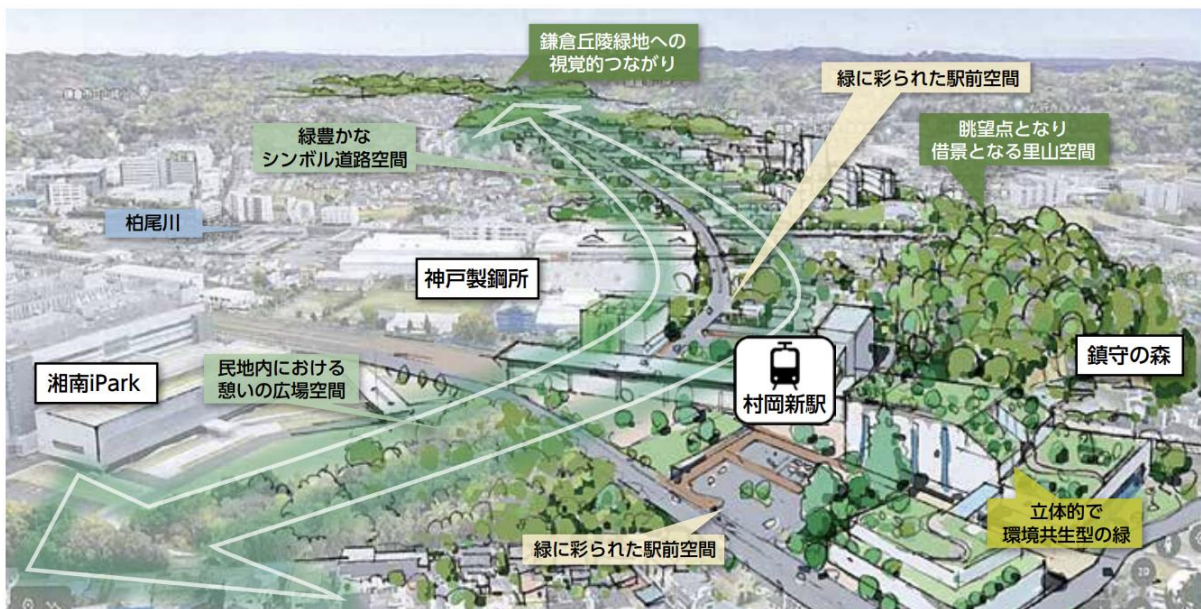
【概況】

- 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めざします
⇒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めざします
⇒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うふれあいのまち 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、共存する地区をめざします。

【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めざします
⇒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、江の島島内に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

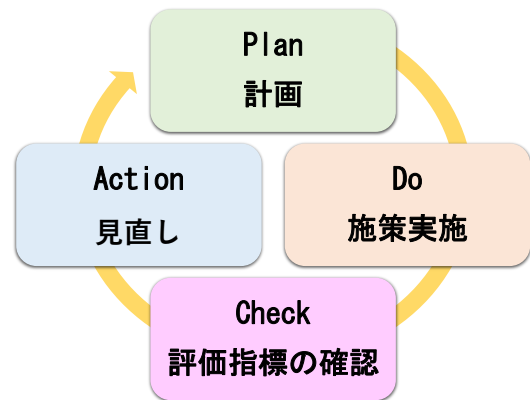
第6章 進行管理・推進体制

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】

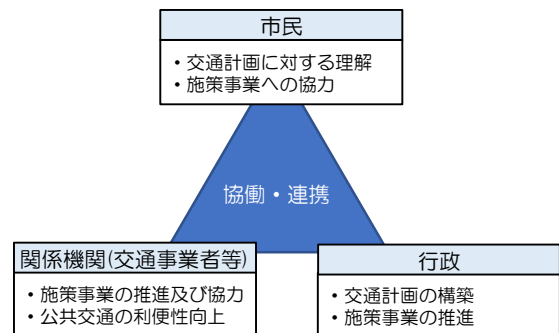
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての「藤沢市交通政策推進会議」の中で、市民、関係機関、学識経験者等と行政により、計画の進行管理や評価、見直しの検討に関する協議を行います。

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

■ 藤沢市交通政策推進会議の構成員

(2) 推進体制

藤沢市都市交通計画における施策や事業を推進するにあたり、市民、関係機関（交通事業者等）及び行政の3者による共同・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

施策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指標を行うため、「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）	現況値	目標値
【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%)	向上
	1-2. 週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上
【基本方針2】 日々の移動を支える	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）	74.4% (82.3%)	向上
	2-2. 市内の主要な道路における平均旅行速度	約26.6 km/h	改善
	2-3. 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196百万人	向上
	3-2. 都市拠点の平均滞在者数 （※都市拠点の合計）	約3,344百人	向上
【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	削減
【基本方針5】 安心して暮らす	5-1. 市内の一人あたりでの交通事故発生件数	24.7件	削減
	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）	現況値	目標値
【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%)	向上
	1-2. 週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上

■ 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）	現況値	目標値
【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）	74.4% (82.3%)	向上
	2-2. 市内の主要な道路における平均旅行速度	26.6km/h	改善
	2-3. 最寄り駅までの所要時間に関する満足度	39.5%	向上

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

■ 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

⇒ 26.551 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外出頻度について

出典：令和5年度 交通に関する市民意識調査

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）	現況値	目標値
【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196百万人	向上
	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3,344百人	向上

■ 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	21,743,694	16,128,985	16,128,985	16,128,985	17,623,660	17,623,660	17,623,660
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	相鉄			-			-			-
(仮)村岡新 駅 周辺	JR東			-			-			-
総計		133,100,747	133,475,703	244,832,756	96,639,176	96,788,200	177,298,391	106,663,800	106,858,432	195,898,572

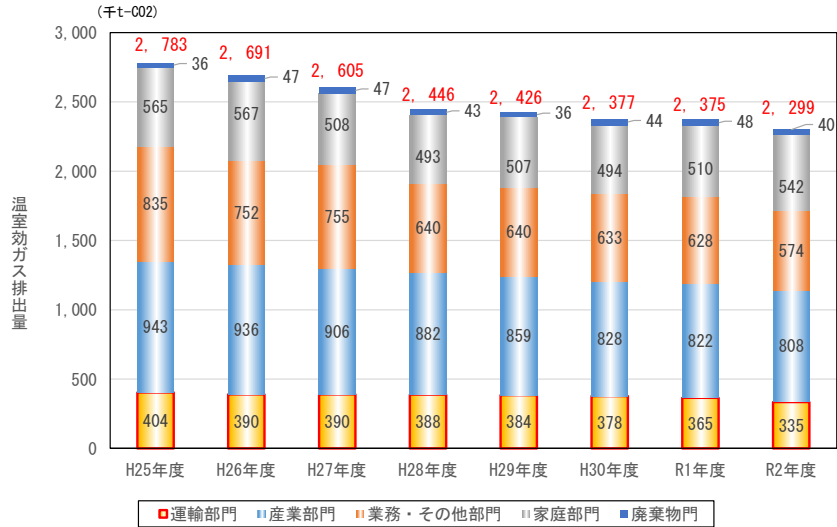
※JR 東日本は下車数非公開のため乗車数と同数とする

■ 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	計
平日	居住者	49,409	169,972	200,566	90,270	510,217
	勤務者	72,511	43,905	46,350	24,575	187,341
	来街者	141,072	100,750	79,629	35,671	357,122
祝休日	居住者	50,724	185,146	220,435	147,054	603,359
	勤務者	43,946	25,421	29,349	26,336	125,052
	来街者	147,816	112,930	88,377	67,127	416,250
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	3,344,011

基本方針	評価指標（アウトカム指標）	現況値	目標値
【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	削減



■ 再掲 部門別温室効果ガス発生量

出典：藤沢市環境部

■ 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）	現況値	目標値
【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	削減
	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

■ 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せていること」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】交通に関する市民意識調査

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、QR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

	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。

■ 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%

- 藤沢地区や鵜沼地区、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%
鵜沼地区	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

- 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%

■ 自転車保有台数×地区

● 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

	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」利用する手段としては鉄道が最も高く、「利用しない」の回答も最も低くなっています。

■ 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%

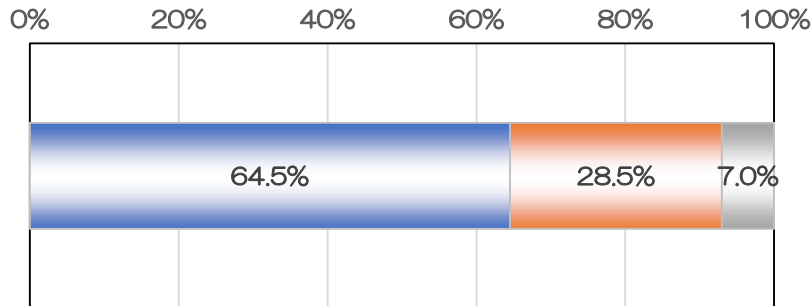
- 高齢者の移動手段と移動頻度を見ると、徒歩や自転車を除くと自動車（運転）による外出する場面が多いことが伺えます。

■ 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）

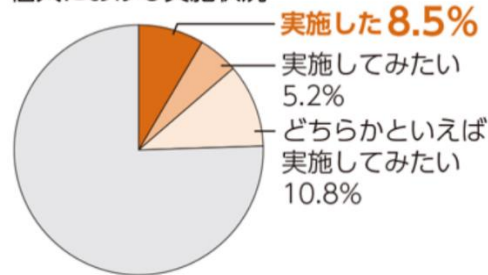
- テレワークを活用している人（基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用～テレワーク（自宅就業を含む）（ほぼ 100%）を集計）は約 3 割となっています。
- 2019 年の総務省の全国調査ではテレワークを実施したとの回答は 1 割未満であったことを考えると、新型コロナウイルスの影響でテレワークが急速に定着したと考えられます。



□ 出勤のみ ■ テレワークを活用 □ その他・不明

■ 出勤状況・テレワークの活用状況

個人における実施状況



■ 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：令和元年情報白書

- 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、出勤状況がいずれにおいても、「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期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、非高齢者によるところが大きいと考えられます。

■ 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・日用品が最も高いですが、高齢者（特に後期高齢者）では食品・飲料の購入が高くなっています。

■ 年代別ネット・通販による購入品目

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、前年（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。一昨年前（令和2年度）も含め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、交通事業者は新たな日常の定着を受け、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IC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IC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ICまでの所要時間	7%

【参考】用語集

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。
	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（Well-being）。
	駅端末交通（鉄道端末交通）	出発地から鉄道駅、又は鉄道駅から目的地までのトリップのこと。
か	郷土づくり推進会議	地域市民と市の協働をスムーズにするために、市内 13 地区に設置された会議で、地域の考え方、意見、課題の整理や、課題解決に係る提言、地域の特性を生かした事業を企画・実施等を行っている。
	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）
さ	サイクル&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。
	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
た	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）を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。
	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。
	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。
は	パーク&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。
ま	モビリティ・ハブ	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
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。
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直接個人に提供するビジネスモデル（Business to Business）

行	用語	説明
E	EC	電子商取引(Electronic Commerce)。インターネット上で行われる物やサービスの取引のこと。
	EV車	電気自動車 (electric vehicle)
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)。