

## 交通マスタープラン等の見直しに向けた取組について（中間報告）

### 1. 策定の背景・目的

本市は、交通に関する基本的な指針として「藤沢市交通マスタープラン（以下「交通マスタープラン」という。）」を平成26年3月に策定し、その実施計画として「藤沢市交通アクションプラン（以下「交通アクションプラン」という。）」を平成27年3月に策定して、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たことから、社会状況の変化に対応した交通施策を実施するため、新たに「藤沢市都市交通計画」として令和4年度から検討を進めています。

### 2. これまでの経過

本市はこれまで、パーソントリップ調査<sup>1</sup>（以下「PT調査」という。）の分析や交通に関する市民意識調査、郷土づくり推進会議<sup>2</sup>との意見交換等により、データ分析や市民ニーズの把握に努めながら、見直し作業を進めてきました。

また、令和4年7月には計画の策定・改定等を協議する目的で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律<sup>3</sup>に基づく法定協議会として学識経験者、交通事業者、各関係機関、市民等で構成する「藤沢市交通政策推進会議」を立ち上げ、議論を進めています（表1）。

表1 これまでの経過

平成30年	第6回東京都市圏PT調査実施 ⇒都市圏全体で移動の減少傾向がみられた
令和2～3年度	市内の交通実態分析及び将来推計実施 ⇒都市圏全体と同様、市内の移動の減少を確認
令和4年7月	第1回藤沢市交通政策推進会議を開催
令和4年9月	令和4年9月市議会定例会に報告
令和4年12月	交通に関する市民意識調査実施（調査は毎年実施）
令和5年6～8月	13地区の郷土づくり推進会議等との意見交換

### 3. 藤沢市都市交通計画とは

新たに策定する「藤沢市都市交通計画」は、現行の交通マスタープランと同様、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あり、交通に関する基本的な方針として定めます（図1）。

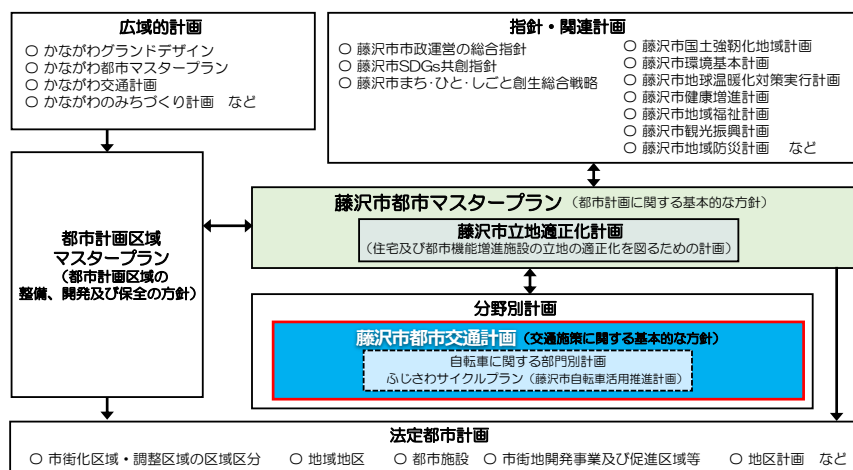


図1 計画の位置付け

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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の企画・実施等を行っている。

<sup>3</sup> 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。

また、現行の交通マスタープラン、交通アクションプランでは、現況・課題・将来像・基本方針などが各計画に重複して記載があるといった構成でした。今回の見直しにおいては、交通マスタープランの役割（国の定義では「都市交通マスタープラン<sup>4</sup>」）と交通アクションプランの役割（国の定義では「地域公共交通計画<sup>5</sup>」及び「都市・地域総合交通戦略<sup>6</sup>」）の両方を兼ねた計画とすることから、新たに「藤沢市都市交通計画」とします。そして、「基本方針編」で現況・課題・将来像・基本方針を、「実施計画編」で戦略施策を整理し、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」のみを見直すといった柔軟な対応が可能となるよう構成を変更しました（図2）。

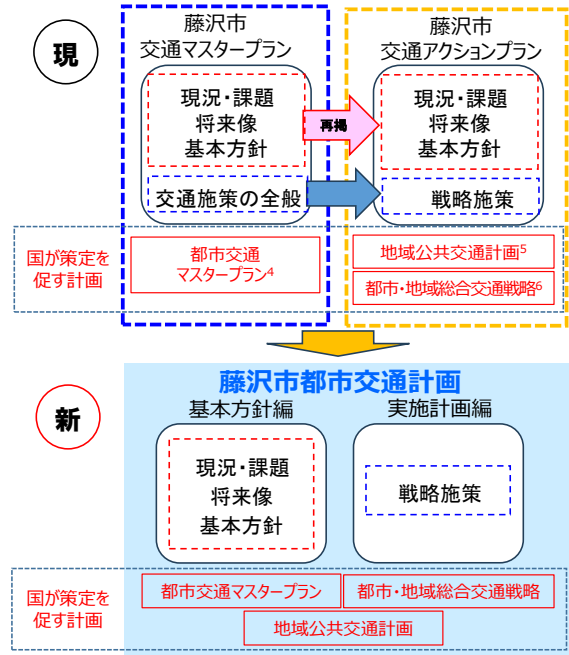


図2 計画の構成イメージ

#### 4. 現状・課題

本市の交通まちづくりを考える上での重要な変化を6点に整理しました。この変化に対応することが課題と捉えています。

##### ア ライフスタイルの変化

テレワーク<sup>7</sup>（図3）やE C<sup>8</sup>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、E Cの拡大により宅配便取扱量等が急激に増加しました。

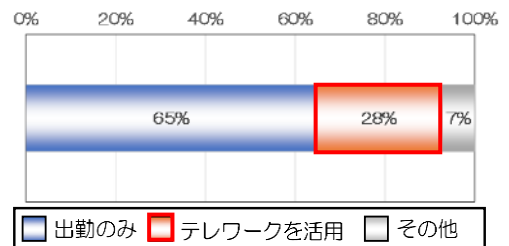


図3 テレワークの実施状況

出典：令和4年度藤沢市交通に関する市民意識調査

##### イ 新たな社会問題の顕在化

働き方改革関連法の施行に伴い、時間外労働時間の上限が設定されることで更なる運転手不足につながると言われる「2024年問題<sup>9</sup>」や「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。

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

<sup>7</sup> 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。

<sup>8</sup> 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。

<sup>9</sup> 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。

## ウ 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<sup>10</sup>などデジタル技術を実装する「交通DX<sup>11</sup>」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<sup>12</sup>の概念を政策に取り入れることが重要とされています。

## エ 移動の量・質の変化

テレワークやECの進展等により、平成30年の移動の総量（発生集中量<sup>13</sup>）が昭和43年のPT調査開始以来、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予想されています（図4）。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等に起因して、「通勤」目的の移動が減少する代わりに「私事」目的で比較的距離の短い移動が増加すると予想されています（図5）。

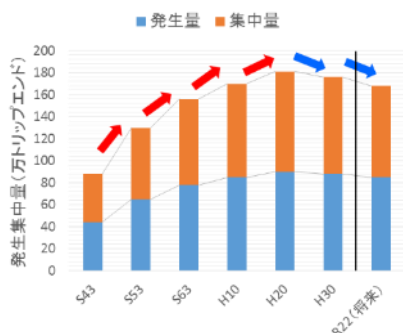


図4 移動の総量（発生集中量）の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査



図5 市内の目的別発生集中量（現在・将来）

## オ 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（図6）。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、地域の実情に応じて、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。

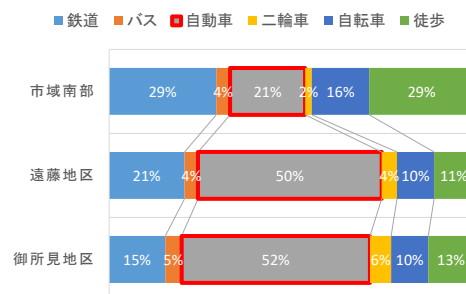


図6 代表交通手段分担率（H30）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

## カ 脱炭素の動きへの変化、自然災害の激甚化・頻発化

現行計画の策定当時、地球温暖化の対策としては「低炭素化」を掲げていましたが、現在では全世界的に「脱炭素」への動きへと変わってきています。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。

10 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）。

11 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）

12 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。

13 ある地域から出発するまた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。

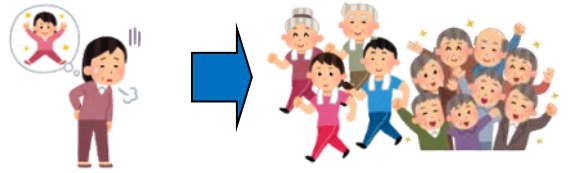
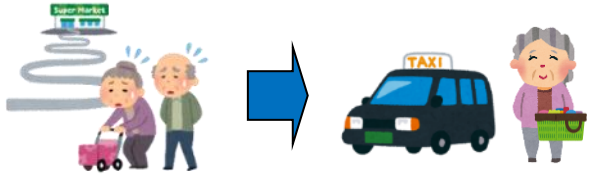
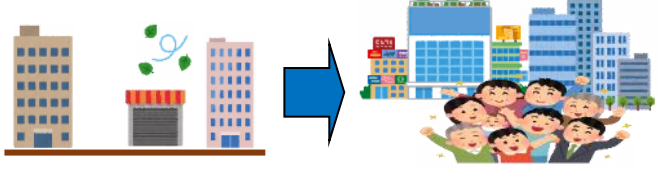
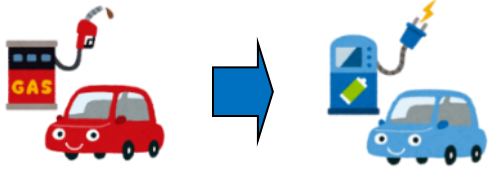
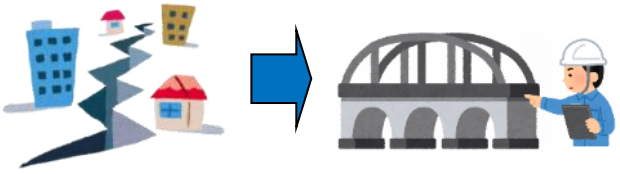
## 5. 将来交通像

### 持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

- 仕事や買い物目的の行動において、テレワークやECなどにより、移動しなくても一部の目的を達成することができる社会になっています。
- 交流や余暇活動のための外出促進は、市民のウェルビーイングの向上に寄与します。
- 将来的には、超高齢社会の更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ています。
- 自家用車に依拠しなくても移動できる交通環境の整備によって、外出促進を行い、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を目指します。

将来交通像を実現するための重要な視点と目指す交通像を次のとおり設定しました。

表 2 重要な5つの視点と目指す交通像

視点	目指す交通像
外出促進	<p>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> 
日常生活	<p>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> 
都市の活力	<p>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> 
環境	<p>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> 
安全・安心	<p>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> 

## 6. 基本方針と重点施策

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、基本方針ごとの取組方針に基づき、重点施策を設定しました（表3）。

表3 基本方針と重点施策（下線部①～⑥は、新たに取り組む主な重点施策）

基本方針編		実施計画編		関連する取組方針
基本方針	取組方針		主な重点施策	
1 健康・幸福につながる外出を促進する	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	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	①主要なバス停における交通モードの接続・乗換拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブ <sup>14</sup> の整備推進	2-1
		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 <sup>15</sup> の交通手段の充実	②ICT（情報通信技術）など新技術を活用した交通環境の整備促進	
	1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実	安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	③シェアモビリティ <sup>16</sup> など多様な交通モードの導入促進 地域主体の公共交通等による持続可能な移動手段の確保・充実 歩行環境の整備・安全性の向上（バリアフリー化、歩道設置など） 自転車利用環境の整備・安全性の向上	
2 日々の移動を支える	2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化	最寄り駅まで15分圏の維持・強化	湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 JR 東海道本線の藤沢駅～大船駅間における村岡新駅の整備推進	1-1・1-2
		公共交通の利用促進	④既存の公共交通のサービス水準の維持・強化 ⑤自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進	
	2-2 日常生活を支える道路環境の改善	道路環境の改善	都市計画道路等の整備推進	
3 まちの賑わいを支える	3-1 都市拠点の賑わいを支える広域交通ネットワーク強化	広域的な交通ネットワークの強化	人・モノ（BtoB <sup>17</sup> 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し駅周辺の交通混雑緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進	2-1・2-2
		3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化	都市拠点周辺の交通結節機能等の強化	
4 環境に負荷をかけない	4-1 脱炭素の推進	環境に配慮した車両導入の促進	環境に影響が少ないEV車 <sup>18</sup> 等の普及促進	1-1・1-2 2-1
5 安心して暮らす	5-1 災害に備えた交通基盤の整備	災害に強い交通基盤の整備	道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進	
	5-2 安全に移動できる交通環境の整備	安全な交通環境の整備	⑥ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドアの整備促進	

<sup>14</sup> 様々な交通モードの接続・乗換拠点

<sup>15</sup> 交通結節点から最終目的地までの人や物の移動

<sup>16</sup> 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

<sup>17</sup> 企業がモノやサービスを企業に提供するビジネスモデル（Business to Business）

<sup>18</sup> 電気自動車（electric vehicle）

## 7. 新たに取り組む重点施策

### ① 主要なバス停における交通モードの接続・乗換拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進

#### <取組内容>

- BRT<sup>19</sup>等の主要なバス停を様々な交通モードの接続・乗換拠点であるモビリティ・ハブ(図7)として機能強化を行い、BRT等が担う幹線交通、地域内交通、自宅までのラストワンマイルの移動など、BRTと複数の交通モードを効果的に接続させることにより、公共交通の利用を促進し、周辺地域の利便性の向上につながる施設の整備を推進します。
- 短・中期的には、超高齢化が市内で最も進む、湘南大庭地区において、辻堂駅と慶応大学を結ぶBRTの主要なバス停を対象に、様々な交通モードの接続・乗換拠点としてのモビリティ・ハブの整備を推進します。



図7 モビリティ・ハブのイメージ  
出典：国土交通省HP

### ② ICT（情報通信技術）など新技術を活用した交通環境の整備促進

#### <取組内容>

- MaaS<sup>マース</sup>をはじめとしたICT（情報通信技術）など新技術の活用したツールにより、公共交通の利用促進につながる情報提供、支払いを効率化するシステム、移動が楽しくなる仕掛けなどの導入を促進します。
- 新技術を活用した自動運転や空飛ぶクルマなどは、公共交通の運転手不足や交通渋滞に影響を受けることなく移動が可能となるなど交通課題の軽減につながる、市民の暮らしを豊かにする新たな交通手段として期待されることから、その開発の動向を注視し、実用化された際には導入を促進します。

### ③ シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進

#### <取組内容>

- 自宅と駅・バス停・買い物等を行う地区拠点などにおけるラストワンマイルを担う交通モードとして、シェアモビリティなどの多様な交通モードの導入を促進します。
- シェアサイクル(図8)については、2023年(令和5年)9月末現在、市内には127ポートがあり、利用回数が徐々に増えてきており、引き続き普及を促進します。
- 現状のシェアサイクルは、2輪のため、自転車に乗り慣れない方、ご高齢の方、お子様連れの方には、利用しづらいといった課題があることから、民間で開発、実証等が行われているカーシェアリングや、電動キックボードをはじめとした特定小型原動機付自転車<sup>20</sup>などのシェアモビリティの開発動向を注視します。
- シェアモビリティのほかにも地域内交通を担う交通モードの導入を検討するとともに、新たなモビリティの動向にも注視し、誰もが利用しやすい交通モードの導入を促進します。



図8 シェアサイクルポート  
(湘南大庭市民センター)

<sup>19</sup> 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。

<sup>20</sup> 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。

#### ④ 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化

##### <取組内容>

- ECやテレワークの浸透などによるライフスタイルの変化や超高齢社会の更なる進展等に起因する公共交通利用者の減少の懸念がある中、日常生活の移動手段の確保や非高齢者との外出率の差（図9）を埋める、高齢者の外出促進に重要な、公共交通の維持・強化につながる施策の検討を行います。
- 地域主体の公共交通に対する現状の制度の中では、新たな乗り合いタクシー等の導入が進んでいない状況があることから、現行制度を評価し、必要に応じて見直しを検討します。

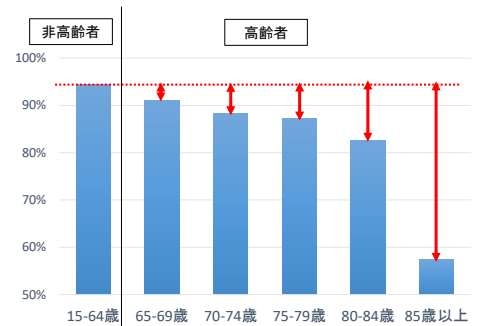


図9 年齢層別外出率

出典：東京都市圏パーソントリップ調査

#### ⑤ 自家用車の利用割合が比較的高い地域や

##### 観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進

##### <取組内容>

- 本市の西北部地域では、地域の面積が広く、人口が少ないことから、公共交通のサービス水準が市内の他地域に比べて低く、自家用車の利用割合が比較的高い状況が見られます。そのような地域の人々が自家用車で目的地まで直接訪れることは、都市拠点周辺の交通渋滞や環境への負荷などの悪影響とともに、公共交通の利用者減による公共交通の更なる減便といった負のスパイラルに陥る懸念があります。公共交通への乗り換えを促進するパークアンドライド<sup>21</sup>、サイクルアンドバスライド<sup>22</sup>等の実施とともに、ICTを活用したMaaSにより目的地までの移動の選択肢を広げるソフト施策をあわせて利用を促進します。
- 江の島等への観光客や、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺等への買い物等を目的とした来訪者が、市外から市内へ訪れる際の自家用車利用での来訪も一因となり、観光地や都市拠点周辺での交通渋滞を引き起こす状況が見られます。観光地の周遊を公共交通で行うようパークアンドライド等を促進するとともに、ICTを活用したMaaSにより、来訪する時間を空いている時間へのシフトや、公共交通を利用することでメリットが生まれるといったソフト施策をあわせて推進することで、来訪者の公共交通利用を促進します。

#### ⑥ ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドア整備の促進

##### <取組内容>

- 駅ホームにおける安全性の向上は、視覚障がい者を含むすべての利用者にとって重要な課題です。国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針<sup>23</sup>」に基づきバリアフリーを進めることとしており、ホームにおける転落・接触事故やそれに伴う列車遅延を減少させる効果を有し、利用者の安心感の向上にも寄与する市内駅へのホームドア設置を促進します（図10）。

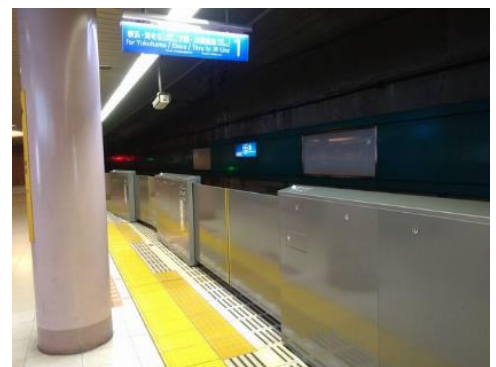


図10 ホームドア（相鉄湘南台駅）

<sup>21</sup> 自宅から自家用車等で最寄りの駅または停留場まで行き、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。

<sup>22</sup> 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。

<sup>23</sup> 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。

## 8. 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（表4）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の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（図11）を用いて進めます。

表4 基本方針に対応する評価指標

基本方針	評価指標
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
	1-2 週1回以上自転車に乗る人の割合
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
	2-2 主要な道路における平均旅行速度
	2-3 最寄り駅までの所要時間に関する満足度
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
	3-2 都市拠点の平均滞在者数
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
⑤ 安心して暮らす	5-1 1万人あたりの交通事故発生件数
	5-2 災害対策に関する実現度

#### 【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（表5）」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。

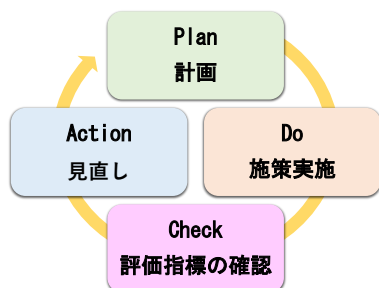


図11 PDCAサイクルのイメージ

表5 藤沢市交通政策推進会議の構成員

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

### (2) 推進体制

本計画における施策や事業を推進するにあたり、市民、関係機関（交通事業者等）及び行政の3者による協働・連携によって、将来交通像の実現に向けた、取組を進めます。

## 9. 今後の予定

今後は、12月7日（木）から実施予定のパブリックコメントや市民説明会等の意見を素案に反映し、計画（案）を令和6年2月市議会定例会及び藤沢市交通政策推進会議に報告し、年度内に藤沢市都市交通計画としてとりまとめます（図12）。

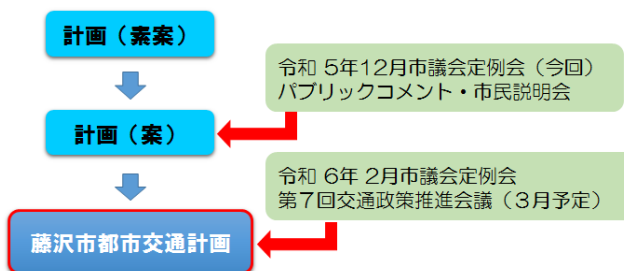


図12 今後の予定

以上

（事務担当 計画建築部 都市計画課）