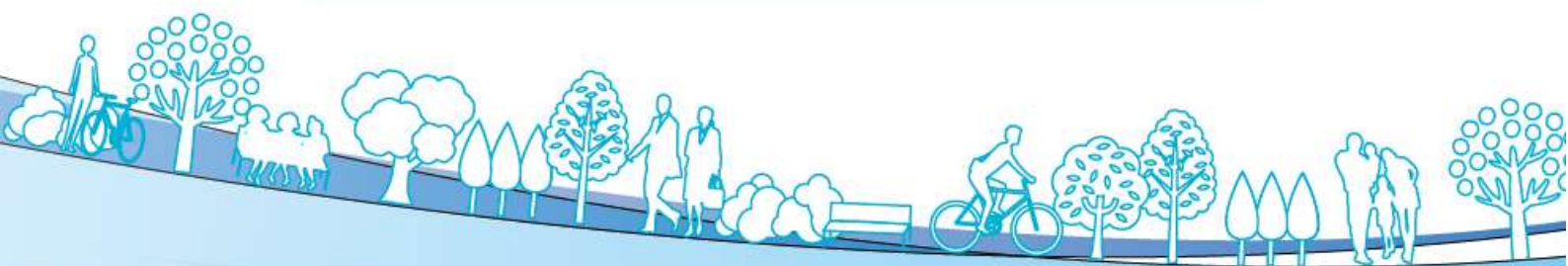


# 藤沢市都市交通計画

2024年(令和6年)3月

Fujisawa City Urban Transportation Plan

## 実施計画編



藤沢市

### ●「表紙デザインに寄せて」

緩やかな曲線は整備された道路などの交通環境やスムーズな流れを象徴し、その重なりは交通がつなぐ、人との交流を表現しています。

白い輪郭線だけのシルエットで描かれた充実した交通手段は、風の流れを感じさせ、全体的にクリーンな環境を演出しています。

また、ブルーを基調にした色合いにオレンジを反映させた流れは、市の鳥であるカワセミが水面をかすめ飛ぶ様子から着想を得ており、暖かな幸福感を表現しています。

## 目 次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>2</b>
1. 藤沢市都市交通計画とは .....	2
2. 藤沢市が目指す交通像 .....	3
<b>第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策</b> .....	<b>6</b>
1. 施策体系 .....	6
2. 取組方針ごとに展開する施策 .....	9
2-1 基本方針1に紐づく施策 .....	9
2-2 基本方針2に紐づく施策 .....	15
2-3 基本方針3に紐づく施策 .....	25
2-4 基本方針4に紐づく施策 .....	32
2-5 基本方針5に紐づく施策 .....	34
<b>第3章 推進方策・評価指標</b> .....	<b>40</b>
1. 進行管理 .....	40
2. 推進体制 .....	40
3. 評価指標 .....	41
【参考】 資料編 .....	47
1. 交通に関する市民意識調査の結果 .....	47
2. 用語の解説 .....	53
3. 藤沢市都市交通計画策定の経過 .....	56

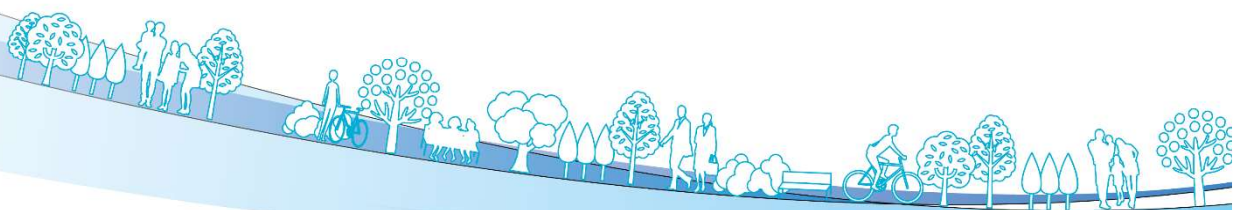
本文中の「\*」を付した用語は、  
その意味等を「用語の解説」(P.53～)に掲載しています。



# 第1章

---

## はじめに



# 第1章 はじめに

## 1. 藤沢市都市交通計画とは

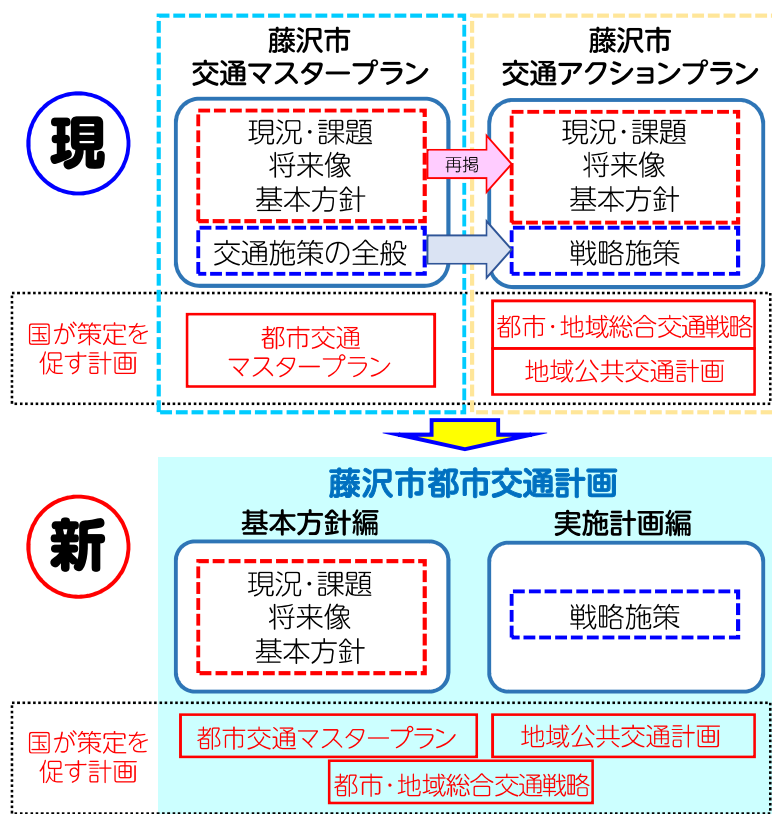
藤沢市都市交通計画は「基本方針編」と「実施計画編」で構成します。

「基本方針編」は、テレワーク\* (在宅勤務等) や EC\* (電子商取引) の進展、超高齢社会の進展などの本市をとりま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す。

また、「実施計画編」の実施期間については、個別のまちづくり計画との関連や整合を図り、それぞれの計画における「交通」に関する施策を取りまとめ、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

## 2. 藤沢市が目指す交通像

「基本方針編」では、超高齢社会の進展やテレワーク・EC(電子商取引)の進展といった社会情勢や交通をとりまく環境を整理し、藤沢市が目指す将来交通像を次のように決めました。その中で、5つの重要な視点を「外出促進」「日常生活」「都市の活力」「環境」「安心・安全」とし、目指す交通像を実現するための交通まちづくりの基本方針を示しています。

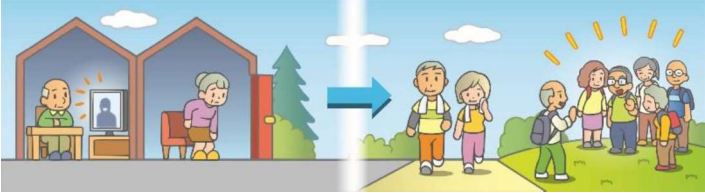

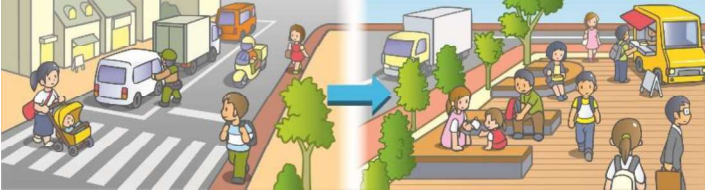
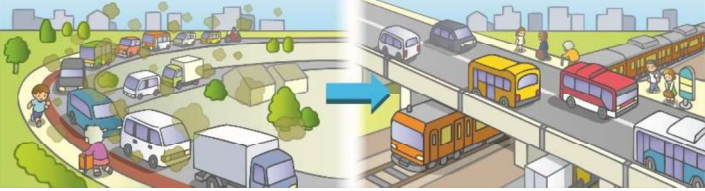
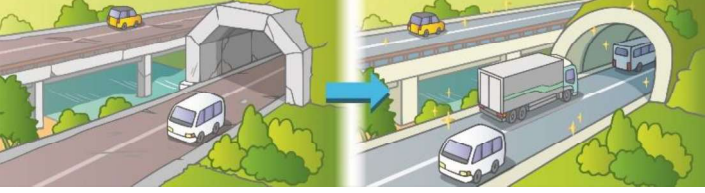
## 持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

テレワークやEC(電子商取引)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、公共交通のサービス等における持続可能な交通体系の構築を目指します。

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



## 第2章

---

# 将来交通像の 実現に向け 展開する施策



## 第2章 将来交通像の実現に向け展開する施策

### 1. 施策体系

将来交通像を実現するために、展開する施策を基本方針と紐づけを行い整理しました。

また、主要なプロジェクトを重点施策として設定し、個別に整理を行い、実施期間・実施主体を明示し、適切な役割分担のもと、効率的に進めていきます。

■ 基本方針に対応する施策

基本方針	取組方針	施策の方針	施策(太字は重点施策)	関連する取組方針
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	① 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 ② 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブ*の整備推進</li> <li>✓ 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</li> <li>✓ シェアモビリティ*など多様な交通モードの導入促進</li> <li>✓ 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</li> <li>✓ インクルーシブ*なシェアモビリティの開発促進</li> </ul>	2-1
	1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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)</li> <li>✓ 自転車利用環境の整備・安全性の向上</li> </ul>	
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	④ 最寄り駅まで15分圏の維持・強化 ⑤ 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進</li> <li>✓ JR東海道本線の藤沢駅一大船町間における村岡新駅の整備推進</li> <li>✓ 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化</li> <li>✓ (仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討</li> <li>✓ 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</li> <li>✓ モビリティ・マネジメント*の推進</li> <li>✓ 公共交通利用に関する周知の推進(路線図・乗り方割引制度・バス接近情報)</li> <li>✓ シッピングプライドを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信</li> </ul>	1-1・1-2
	2-2 日常生活を支える道路環境の改善	⑥ 道路環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 都市計画道路等の整備推進</li> <li>✓ BtoC*(企業と一般消費者間)の物流におけるラストワンマイル*を支える取組の促進</li> <li>✓ 渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進</li> <li>✓ 狭あい道路の改善</li> <li>✓ 社会状況の変化に対応した未整備都市計画道路の必要性の再検証</li> </ul>	

基本方針	取組方針	施策の方針	施策(太字は重点施策)	関連する取組方針
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交通ネットワーク強化	⑦ 広域的な交通ネットワークの強化	<p>人・モノ(BtoB*(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進</p> <p>都市圏域の骨格を構成し、駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進</p> <p>寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進</p> <p>需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進</p> <p>リニア中央新幹線の整備促進</p>	2-1・2-2
4 環境に負荷をかけない	3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化	⑧ 都市拠点の交通結節機能等の強化	<p>乗り換え利便性の向上や、回遊性の向上等を旨とした駅周辺の再整備の推進</p> <p>村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進</p> <p>駐車場施策の見直し検討</p> <p>江の島の玄関口の魅力アップを目的とした片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備</p> <p>都市拠点を回遊する歩行空間・自転車利用環境の充実</p> <p>歩いて楽しい歩行空間づくり(ウォーカーカブル*)</p> <p>案内板の多言語化</p> <p>湘南港と相模湾の各港湾を連絡する海上交通の導入</p>	2-1・2-2
5 安心して暮らす	4-1 脱炭素の推進	⑨ 環境に配慮した車両導入の促進	<p>環境に影響が少ない車両の普及促進</p>	1-1・1-2 2-1
	5-1 災害に備えた交通基盤の整備 5-2 安全に移動できる交通環境の形成	⑩ 災害に強い交通基盤の整備 ⑪ 安全な交通環境の整備	<p>道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進</p> <p>主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討</p> <p>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</p> <p>市内の全鉄道駅における段差解消の促進</p> <p>ノンステップバス*やUD(ユニバーサルデザイン)タクシー*などの導入促進</p> <p>交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入抑制(ゾーン30*)</p> <p>交通事故多発地域などの情報提供</p> <p>交通ルールや交通マナーの啓発</p> <p>定期的な通字路点検の実施による通字時の安全確保</p>	

## 2. 取組方針ごとに展開する施策

### 2-1 基本方針1に紐づく施策

#### 2-1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化



概要	<p>自家用車に過度に依拠せず誰し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。</p>
背景	<p><u>ライフスタイルの急激な変化による外出への影響</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● テレワークやEC(電子商取引)の普及等により、外出せずとも目的を達成できるようになりました。</li> <li>● その結果、本市に関わる発生集中量(市内間、市内⇄市外)は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。)開始以来はじめて減少しました。</li> <li>● 2020年(令和2年)からはじまった新型コロナウイルスの拡大に伴う外出を控える状況が、さらなる移動の減少を生み、公共交通の利用者は、新型コロナウイルスが収束した2023年(令和5年)においても、新型コロナウイルスの拡大以前の状況に戻っておらず、新たな生活様式・巣ごもりが急速に定着したものと考えられます。</li> <li>● 特に高齢者では、巣ごもりによる運動不足がフレイルの要因になることが懸念されています。</li> </ul>



実現に向けた考え方	<p>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。</p>
施策	<p>① 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【重点施策①-i】 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進</li> <li>・【重点施策①-ii】 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</li> </ul> <p>② 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【重点施策②-i】 シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進</li> <li>・【重点施策②-ii】 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</li> </ul> <p>・インクルーシブなシェアモビリティの開発促進</p>

◆重点施策

① 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

対象地域	藤沢市全域																													
分類	公共交通																													
展開する 主な施策	<p><u>①-i) 主要なバス停における交通モードの接続・乗り換え拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備推進</u></p>																													
	<p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● BRT*等の主要なバス停を様々な交通モードの接続・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブ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することにより、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。</li> <li>● 短・中期的には、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・乗り換え拠点であるモビリティ・ハブの整備を推進します。</li> </ul> <div data-bbox="963 712 1358 943" style="text-align: center;">  <p>■ モビリティ・ハブのイメージ 出典:国土交通省HP</p> </div>																													
	<p><u>①-ii) 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</u></p>																													
	<p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● MaaSをはじめとしたICT(情報通信技術)など新技術を活用したツールにより、公共交通の利用促進につながる、公共交通の情報提供、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。</li> <li>● 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り、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。</li> <li>● デジタル技術への親和性が低い高齢者等に対し、スマホ教室を開くなど、関係部局等と連携し、普及を促進します。</li> </ul> <div data-bbox="963 1111 1377 1305" style="text-align: center;">  <p>■ 過去に実施されたMaaSの例 出典:江ノ島電鉄株式会社</p> </div>																													
実施期間	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">具体的施策</th> <th style="width: 25%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 25%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">具体的施策</th> <th style="width: 25%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 25%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">具体的施策</th> <th style="width: 25%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 25%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">具体的施策</th> <th style="width: 25%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 25%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">具体的施策</th> <th style="width: 25%;">実施主体</th> <th style="width: 25%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 25%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 25%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)
	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																									
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																										
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																										
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																										
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																										
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">モビリティ・ハブの整備</td> <td style="width: 25%;">藤沢市</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table>	モビリティ・ハブの整備	藤沢市	▶			<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">ICTなど新技術を活用した交通環境の整備促進</td> <td style="width: 25%;">藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table>	ICTなど新技術を活用した交通環境の整備促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	▶																					
モビリティ・ハブの整備	藤沢市	▶																												
ICTなど新技術を活用した交通環境の整備促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	▶																												

② 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

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 公共交通</p>																			
<p>展開する 主な施策</p>	<p><b>②-i)シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進</b>                  &lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● シェアサイクルについては、2023年(令和5年)12月末現在、市内には131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。</li> <li>● 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、3輪の電動バイクなど民間で開発、実証等が行われている特定小型原動機付自転車*などのシェアモビリティの開発動向を注視します。</li> <li>● 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を注視し、誰もが利用しやすい交通モードの導入を促進します。</li> </ul> <p><b>②-ii)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</b>                  &lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域によっては、地理的条件や公共交通サービスを維持するのに十分な人的条件を満たすことが難しい地域があるため、地域の実情に合わせた乗合タクシー等の導入や運営を支援します。</li> <li>● 現在本格運行されている、のりあい善行、おでかけ六会については、運行の維持のため、必要に応じて見直しを行います。また、その運行ノウハウ等を他地域へ展開・共有を進めていきます。</li> </ul>																			
<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="2">シェアサイクルの普及</td> <td>新たなモビリティの導入・検討</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー等の導入・運営支援</td> <td>藤沢市 市民</td> <td colspan="3">乗合タクシー等の導入・運営支援</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	シェアサイクルの普及		新たなモビリティの導入・検討	乗合タクシー等の導入・運営支援	藤沢市 市民	乗合タクシー等の導入・運営支援						
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																
シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	シェアサイクルの普及		新たなモビリティの導入・検討																
乗合タクシー等の導入・運営支援	藤沢市 市民	乗合タクシー等の導入・運営支援																		



■ シェアサイクルポート\*  
(湘南大庭市民センター)



■ のりあい善行

2-1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実

概要	自宅と駅、自宅と地区の生活拠点など、買い物、通院、通勤・通学時の移動において、徒歩や自転車を積極的に利用でき、健康寿命の延伸を支える交通環境の充実を目指します。
背景	<p><b>日常生活の中での健康づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の65歳以上の人口割合を表す高齢化率は2020年(令和2年)で25%弱でしたが、2040年(令和22年)には約33%にまで上昇すると推計されています。</li> <li>● 特に、単身高齢者については、社会参加・外出機会の減少が懸念されます。</li> <li>● 交通需要推計の結果から、高齢者の移動は、移動距離は自宅周辺の身近な移動が多く、移動目的は買い物などの私事が増加することが予想されています。</li> <li>● また、就労・子育て世代の身体活動が減少傾向にあり、ライフステージごとに日常生活の中で意識して身体を動かすことが重要となっています。</li> </ul>



実現に向けた考え方	駅周辺や拠点周辺などでの交通混雑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	③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・【重点施策③-i】 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)</li> <li>・【重点施策③-ii】 自転車利用環境の整備・安全性の向上</li> </ul>



◆重点施策

③ 安全な歩行環境・自転車利用環境の整備

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略
展開する 主な施策	<p><b>③-i) 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)</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 超高齢社会が進展する中で、誰もが安全で安心して社会参加するために、高齢者や障がい者等はもちろん、誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の確保を進めます。</li> <li>● 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、バリアフリー化事業を実施します。</li> <li>● 駅周辺地区におけるバリアフリー化を速やかに、かつ効果的に実現するための基本的な方針として、駅を中心とした重点整備地区において作成した事業計画をもとに、設定した生活関連経路について、歩行環境等を整備します。</li> <li>● バリアフリーの整備の進め方は、(1)地区特性別整備基本方針の設定、(2)重点整備地区の設定、(3)生活関連施設の設定、(4)生活関連経路の設定、(5)整備方針の設定、決定となります。検討については、地域住民や施設管理者との協議により進めます。</li> </ul>
	<div style="border: 2px solid #00AEEF; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p><b>藤沢市のバリアフリー化の取り組み</b></p> <p>2002年(平成14年)に藤沢駅周辺と湘南台駅周辺を先行モデル地区として交通バリアフリー法に基づく重点整備地区に指定し、道路改良工事等を実施しました。その後、2011年(平成23年)に六会日大前駅周辺、2015年(平成27年)に善行駅周辺を重点整備地区に指定し、歩行者の主な動線を生活関連経路としてバリアフリー化を進めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢駅周辺地区、湘南台駅周辺地区(2010年度(平成22年度) 整備完了)</li> <li>・六会日大前駅周辺地区(2018年度(平成30年度) 整備完了)</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">■ 六会駅東口通り線道路改良工事(左:整備前、右:整備後)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・善行駅周辺地区(2026年度(令和8年度) 整備完了予定)</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p><b>主な整備方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①ロータリー内への一般車両進入禁止</li> <li>②ロータリー形状を変更し、バス停を再配置</li> <li>③歩道は透水性で滑りにくいインターロック型ブロックで整備</li> <li>④既存の緑白柵・植樹帯を撤去した後、サークルベンチ内に新たな中木を植樹</li> <li>⑤ロータリー内の歩道拡幅</li> <li>⑥ロータリー内に横断防止柵を設置</li> <li>⑦タクシー乗り場を駅階段付近へ移設</li> <li>⑧駅前広場に、停車スペースを設置</li> </ol> </div> </div> <p style="text-align: right;">■ 善行駅西口広場の完成イメージ</p> </div>

③ii) 自転車利用環境の整備・安全性の向上

<取組内容>

- 自転車に関する部門別計画である「ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)」の将来像である「自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち」の実現のため、同計画に位置付けた施策を進めます。

「ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)」の基本方針

基本方針1 自転車の利用環境が整うまちづくり

- 安全で快適な自転車通行空間の整備
- 鉄道駅周辺を重点とした利用者しやすい駐輪環境づくり

基本方針2 自転車を安全に利用できるまちづくり

- 交通ルールの遵守・マナーの向上に関する意識の醸成

基本方針3 自転車を活用したまちづくり

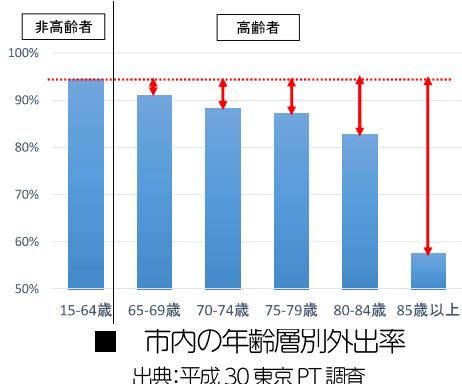
- 自転車の利用促進



実施期間	具体的施策	実施主体	短期	中期	長期
			(~2028(令和10)年度)	(~2033(令和15)年度)	(2034(令和16)年度~)
	善行駅周辺地区道路のバリアフリー化	藤沢市	道路特定事業計画書に基づく事業実施		
	道路のバリアフリー化 新たな地区の検討・実施	藤沢市	新たな地区の選定・移動円滑化基本構想、道路特定事業計画書等の策定 道路特定事業計画書に基づく事業実施		
	歩道の整備	藤沢市	歩道の整備		
	「ふじさわサイクルプラン」に基づく自転車施策の推進	藤沢市 他	「ふじさわサイクルプラン」に基づく		

2-2 基本方針 2 に紐づく施策

2-2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化

<p>概要</p>	<p>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。</p>
<p>背景</p>	<p><b>公共交通サービスの向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 超高齢社会が進行し、免許返納者などの交通弱者の増加が予想され、公共交通ネットワークの整備、充実が必要となります。</li> <li>● 特に、西北部地域では、地区内の商業施設等が少なく、自家用車による移動が多くなっています。一方で、公共交通を維持するだけの利用者確保することが難しいため、「健康と文化の森」の新たなまちづくりと連動した鉄道の延伸・公共交通ネットワークの再編が必要となります。</li> <li>● 交通政策審議会*答申第 198 号では「いずみ野線の延伸(湘南台から倉見)」が位置づけられています。</li> <li>● また、藤沢駅では、路線バスの運行系統が集中し、駅周辺での混雑の一因となっています。</li> </ul> <p><b>高齢化・2024 年問題*が公共交通に与える影響</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後、高齢化・2024 年問題による運輸業界の人手不足も懸念されており、既存の公共交通サービス水準の維持、サービスの確保を検討していく必要があります。</li> <li>● 平成30年東京 PT 調査による年齢層別外出率のとおり、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口に対し、高齢者の外出率は、下回っている状況があります。</li> </ul>  <p>■ 市内の年齢層別外出率 出典:平成 30 東京 PT 調査</p>



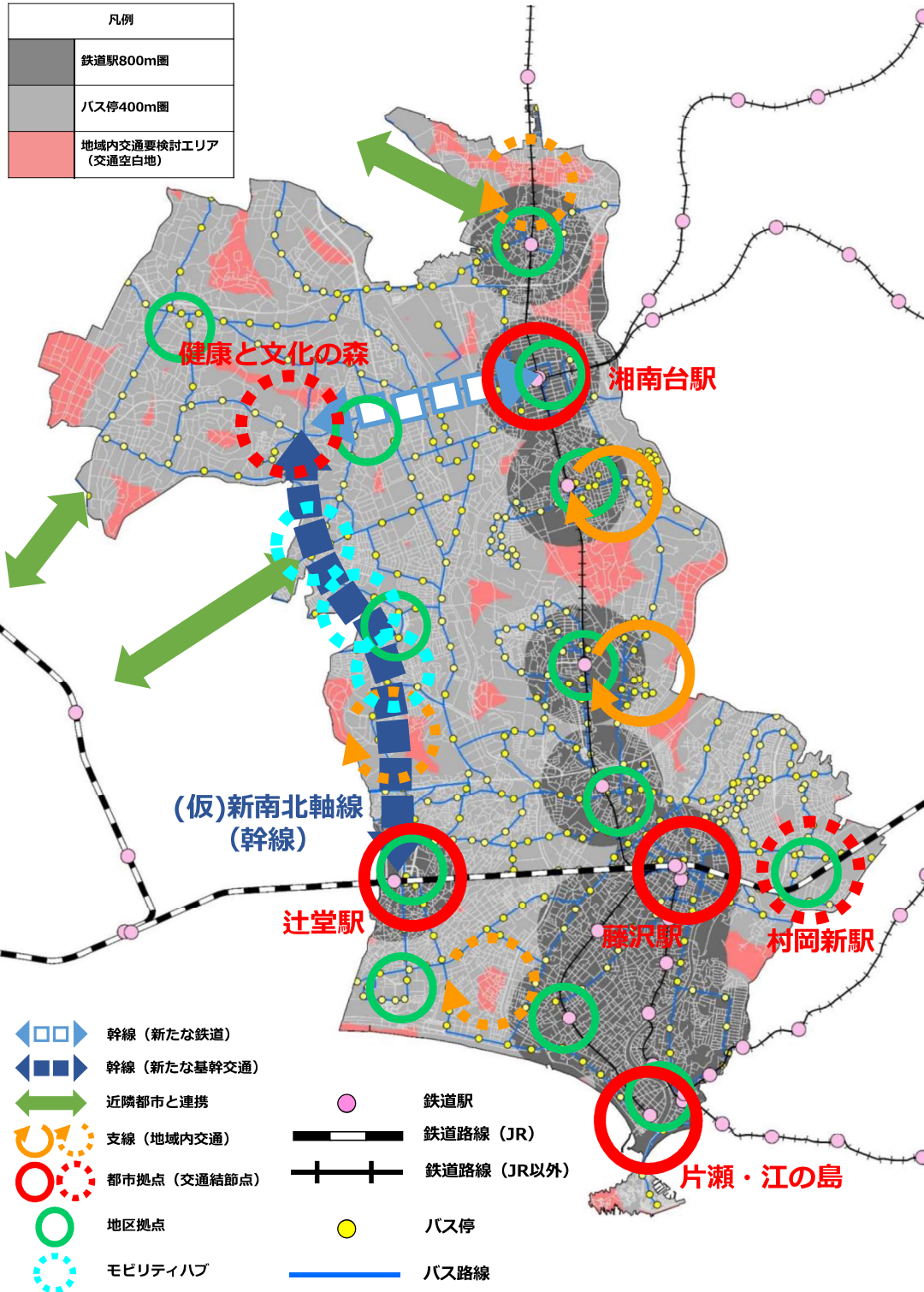
<p>実現に向けた考え方</p>	<p>本市の骨格的な交通体系の形成として、鉄道延伸、新駅設置等を行います。また、超高齢社会のさらなる進展や、テレワークや EC(電子商取引)の進展等に伴う移動の減少の恐れ、2024 年問題等に伴う運転手不足、将来的な人口減少社会の到来等の課題に直面する中、既存の公共交通のサービス水準の維持・強化への対応を図ります。また、自家用車に依拠しない交通体系を目指し、公共交通の利用を促す仕組みづくりや公共交通利用の動機付け、シビックプライドを醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信などに取り組むことで、公共交通の利用を促進します。</p>
<p>施策</p>	<p>④ 最寄り駅まで 15 分圏の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【重点施策④-i】 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進</li> <li>・【重点施策④-ii】 JR東海道本線の藤沢駅一大船駅間における村岡新駅の整備推進</li> <li>・【重点施策④-iii】 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化</li> <li>・(仮)新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討</li> </ul>

⑤ 公共交通の利用促進

・【重点施策⑤-1】

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

- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・公共交通利用に関する周知の推進(路線図、乗り方、割引制度、バス接近情報等)
- ・シビックプライド\*を醸成する公共交通の魅力・親しみやすさの発信




■ 公共交通網の形成方針図

◆重点施策

④ 最寄り駅まで15分圏の維持・強化

対象地域	湘南台駅周辺都市拠点 B-2 地域(遠藤) B-3 地域(六会) C 地域(御所見)
分類	交通戦略・公共交通
展開する 主な施策	<p><b>④-i)湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係機関と連携を図りながら、鉄道の事業性の課題解決に資する延伸に向けた検討及び関係機関等との協議・調整を進め、事業化を目指します。</li> <li>● いずみ野線延伸の需要創出につながるB駅周辺地区(健康と文化の森地区)における土地区画整理事業を、新駅の設置を見据えて進めます。</li> <li>● A駅周辺地区においては、施行中の北部第二(三地区)土地区画整理事業を推進し、あわせて新駅設置を見据えたまちづくりや交通環境整備についても、検討、協議・調整を進め、事業化を図ります。</li> <li>● 新駅を中心とした公共交通ネットワークの再編に向けた検討、協議・調整を進めます。</li> <li>● 鉄道事業は、着手から開通までに時間を要することから、周辺まちづくりによる需要増にも対応できるよう、既存のBRT(連節バス)のルートである県道410号(湘南台大神伊勢原)の4車線化などを促進し、輸送力の強化を図ります。</li> </ul>
	 <p>■ いずみ野線延伸イメージ 出典:神奈川県HP</p>

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)	
	鉄道延伸	神奈川県 藤沢市 交通事業者 他	延伸に向けた協議・調整及び事業の手続き・着手			
	A駅周辺の まちづくり	藤沢市 神奈川県	北部第二(三地区)土地区画整理事業の推進と 「いずみ野線A駅周辺まちづくり基本計画」に基づくまちづくりの推進			
	B駅周辺の まちづくり	藤沢市	健康と文化の森地区土地区画整理事業の推進と 「健康と文化の森地区まちづくり基本計画」に基づくまちづくりの推進			
	交通ネットワークの 再編等	藤沢市 交通事業者	新駅を中心とした公共交通ネットワークの 再編に向けた検討、協議・調整			
	鉄道開通までの 輸送力向上	藤沢市 交通事業者	県道410号(湘南台大神伊勢原)の4車線化などによる 既存BRTの輸送力増強			

対象地域	藤沢駅周辺都市拠点・村岡新駅周辺都市拠点																		
分類	交通戦略・公共交通																		
展開する 主な施策	<p><b>④-ii) JR東海道本線の藤沢駅一大船駅間における村岡新駅の整備推進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係者間で締結した協定に基づき、新駅設置に向けた取組を進めます。</li> <li>● 鉄道による南北の分断が生じないよう、人の移動・交流を支える自由通路の整備を進めます。</li> <li>● 藤沢駅、大船駅を起終点としているバス路線網の再編を交通事業者とともに検討し、新駅の設置に合わせて実施します。</li> <li>● 自家用車に依拠しない交通モードとして、MaaSや自動運転等の新しい技術や新たなモビリティ等の新しい交通システム等の導入を促進します。</li> </ul> <div data-bbox="478 716 1212 1120" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">■ 村岡新駅のイメージ</p> <p style="text-align: center;">出典：村岡新駅周辺地区まちづくりリーフレット</p>																		
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">具体的施策</th> <th style="width: 15%;">実施主体</th> <th style="width: 20%;">短期 (～2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (～2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (2034(令和16)年度～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新駅設置</td> <td>神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">新駅、自由通路の整備</td> </tr> <tr> <td>自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等</td> <td style="text-align: center;">バス網再編や交通モード導入</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)	新駅設置	神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者	新駅、自由通路の整備			自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入	藤沢市 交通事業者	新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等	
具体的施策		実施主体	短期 (～2028(令和10)年度)	中期 (～2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度～)														
新駅設置	神奈川県 藤沢市 鎌倉市 交通事業者	新駅、自由通路の整備																	
自家用車に依拠しない新駅アクセスの検討・導入	藤沢市 交通事業者	新駅アクセスのバス網再編（案）や交通モードの検討等		バス網再編や交通モード導入															

対象地域	藤沢市全域																							
分類	交通戦略・公共交通																							
展開する 主な施策	<p><b>④-iii)既存の公共交通のサービス水準の維持・強化</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● EC(電子商取引)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さら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、日常生活の移動手手段の確保や非高齢者との外出率の差を埋める、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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 運転手不足の課題改善に資する取組を、交通事業者と協働で検討します。</li> </ul> 																							
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 1066 544 1126">具体的施策</th> <th data-bbox="544 1066 671 1126">実施主体</th> <th data-bbox="671 1066 903 1126">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th data-bbox="903 1066 1134 1126">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th data-bbox="1134 1066 1374 1126">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 1126 544 1211">公共交通の維持・強化につながる施策の検討</td> <td data-bbox="544 1126 671 1211">藤沢市</td> <td data-bbox="671 1126 903 1211">検討等</td> <td colspan="2" data-bbox="903 1126 1374 1211">検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1211 544 1296">地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し</td> <td data-bbox="544 1211 671 1296">藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" data-bbox="671 1211 1374 1296">評価・見直し等(PDCAにて実施)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1296 544 1373">運転手不足の課題改善に資する取組</td> <td data-bbox="544 1296 671 1373">藤沢市 交通事業者</td> <td data-bbox="671 1296 903 1373">検討等</td> <td colspan="2" data-bbox="903 1296 1374 1373">検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	公共交通の維持・強化につながる施策の検討	藤沢市	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる		地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し	藤沢市 交通事業者 民間事業者	評価・見直し等(PDCAにて実施)			運転手不足の課題改善に資する取組	藤沢市 交通事業者	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる	
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)																				
公共交通の維持・強化につながる施策の検討	藤沢市	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる																					
地域主体の公共交通に係る制度の評価・見直し	藤沢市 交通事業者 民間事業者	評価・見直し等(PDCAにて実施)																						
運転手不足の課題改善に資する取組	藤沢市 交通事業者	検討等	検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる																					



◆重点施策

⑤ 公共交通の利用促進

対象地域	藤沢市全域 片瀬・江の島都市拠点 B-2 地域(遠藤) C 地域(御所見)													
分類	交通戦略・公共交通													
展開する 主な施策	<p>⑤-i) 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</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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みられます。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さら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*、サイクルアンドバスライド* 等の実施とともに、ICT を活用した MaaS 等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。</li> <li>● 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、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みられます。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、MaaS 等により、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。</li> </ul>													
	 <p>■ パークアンドライド (藤沢市朝日町駐車場)</p>		 <p>■ サイクルアンドバスライド施設 (矢尻バス停付近)</p>											
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通への乗換促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </tbody> </table>				具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	公共交通への乗換促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	▶		
	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)									
公共交通への乗換促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者	▶												

2-2-2 日常生活を支える道路環境の改善

概要	バスなどの公共交通やEC(電子商取引)などを支える貨物輸送などの基盤として、市民の移動・生活を支える道路環境の改善を目指します。
背景	<p><b>市内道路の現状</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の都市計画道路整備率は約77%が整備済みとなっています。一方で、地域の交通のボトルネックとなっている箇所は残っており、藤沢市道路整備プログラム*に従って事業を進めています。</li> <li>● 都市拠点である藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、片瀬・江の島周辺などにおいては、土・日・祝日を中心に、多くの交通量が集中することにより、交通渋滞が発生しています。</li> <li>● また、EC(電子商取引)の利用の拡大に伴い、BtoC(企業と一般消費者間)の物流量が増加しており、荷捌きなどが交通に影響していないかを確認するとともに、必要に応じた対策が求められると考えられます。</li> </ul>

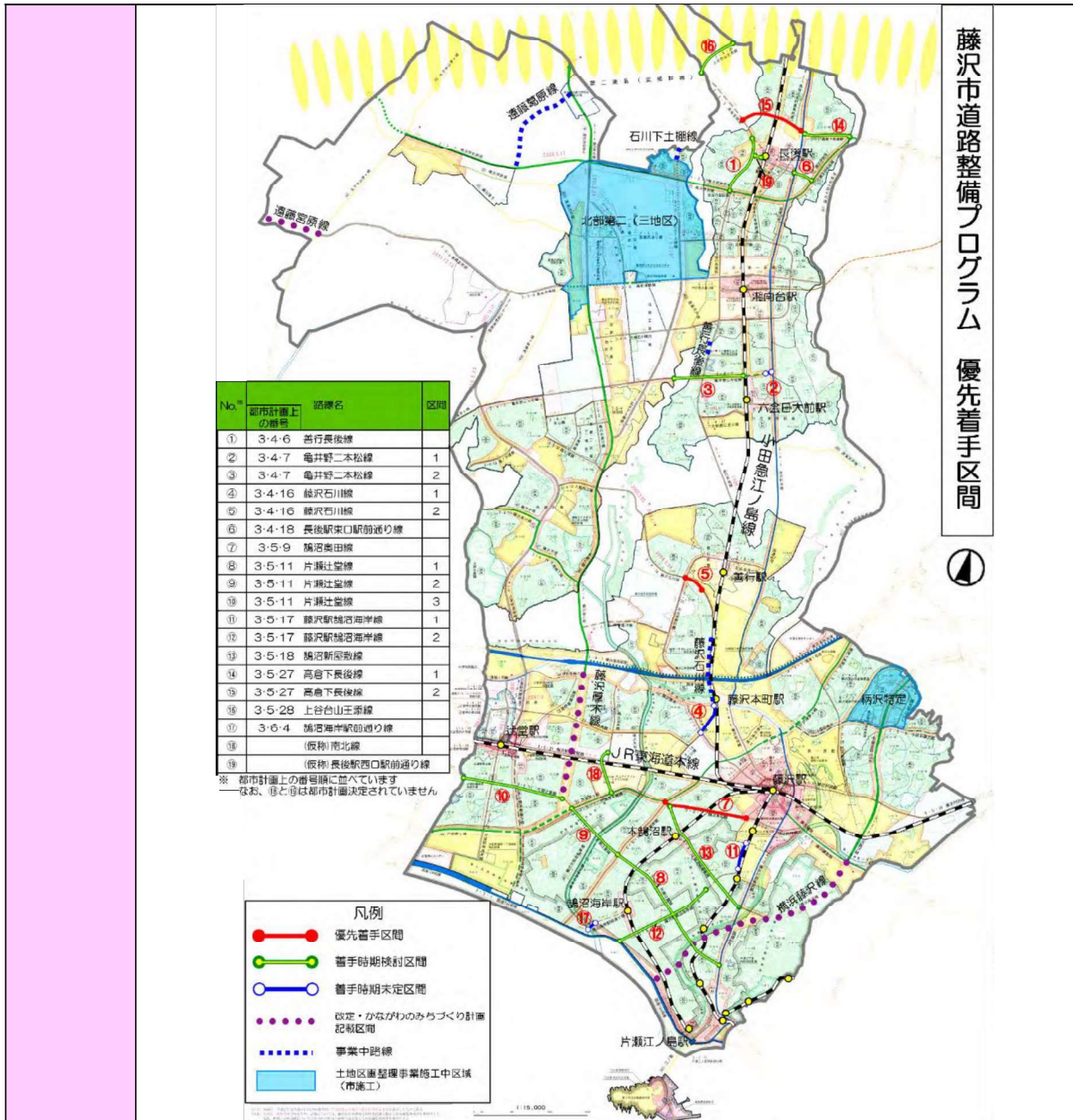


実現に向けた考え方	本市の道路事情は、都市拠点周辺での交通渋滞が頻繁に生じており、人やモノの通行空間として本来の交通機能が発揮できていない状況がみられます。引き続き、道路ネットワークの形成を図るとともに、個別の交通課題への対応等による渋滞箇所の解消を図り、道路環境の改善を推進します。
施策	<p>⑥ 道路環境の改善</p> <p>・【重点施策⑥-1】</p> <p><b>都市計画道路等の整備推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・BtoC(企業と一般消費者間)の物流におけるラストワンマイルを支える取組の促進</li> <li>・渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進</li> <li>・狭あい道路の改善</li> <li>・社会状況の変化に対応した未整備都市計画道路の必要性の再検証</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ 路上駐車をする宅配業者</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ 渋滞の状況(辻堂駅周辺)</p> </div> </div>

◆重点施策

⑥ 道路環境の改善

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略
展開する 主な施策	<p><b>⑥-i) 都市計画道路等の整備推進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 未整備の都市計画道路などについて、効果等の検証により、概ねの着手時期を定めた「藤沢市道路整備プログラム」に基づき実施します。</li> <li>● 「藤沢市道路整備プログラム」はPDCA サイクルにより定期的に見直しを行います。</li> <li>● 「藤沢市無電柱化推進計画*」に基づき、関係者との協議・調整により、無電柱化を推進します。</li> <li>● 現在、用地交渉を含め、事業に着手している路線については、早期完成に向け整備を推進します。</li> <li>● 踏切道改良促進法に位置付けられた「法指定箇所」の改善を図ります。</li> </ul> <p><b>事業中路線の整備推進(2024年(令和6年)3月時点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢石川線(本町工区/藤沢652号線)、善行長後線(六会工区)、高倉下長後線、村岡新駅南口通り線、(仮称)遠藤葛原線(葛原工区)</li> <li>・土地区画整理事業区域内の道路(葛原通り線・菅蒲沢通り線・石川下土棚線)</li> </ul> <p>※事業中路線とは道路工事实施中・用地買収実施中、もしくはそれらに向けた作業を進めている路線のことを言います。</p> <div data-bbox="619 994 1142 1368" data-label="Image"> </div> <p>■ 事業中の路線(善行長後線(六会工区))</p> <p><b>優先着手区間の整備推進(2024年(令和6年)3月時点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢石川線(善行南工区)、鶴沼奥田線</li> </ul> <p>※優先着手区間とは、「藤沢市道路整備プログラム」において、「10年以内に着手を目指す区間」に位置付けた区間のことを言います。</p> <p><b>踏切道改良促進法に位置付けられた「法指定箇所」の改善(2024年(令和6年)3月時点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高座渋谷13号踏切、高座渋谷15号踏切、藤沢本町1号踏切</li> </ul>



藤沢市道路整備プログラム 優先着手区間



■ 道路整備プログラムの優先着手区間

出典:藤沢市道路整備プログラム(2016年(平成28年)3月策定)

実施期間	具体的施策	実施主体	短期	中期	長期
			(~2028(令和10)年度)	(~2033(令和15)年度)	(2034(令和16)年度~)
	事業中路線の整備	藤沢市	▶		
	道路整備プログラムに基づく都市計画道路等の整備	藤沢市	▶		
	無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	藤沢市	▶		

## 2-3 基本方針3に紐づく施策

## 2-3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化

概要	都市の活力を支えるためには、人・モノを有機的に結びつける広域的な交通ネットワークが不可欠です。国内外の来訪者が訪れやすい交通環境を整備するなど、公共交通を中心とした快適に移動できる交通ネットワークの形成を目指します。
背景	<p><b>期待される地域経済の循環</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 江の島をはじめとして首都圏からのアクセス性に優れた全国有数の観光地であり、コロナ禍以前は、本市の入込観光客数は増加傾向にありました。また、観光の再活性化のため、江の島を中心とした回遊の取組が進められています。</li> <li>● 新幹線新駅誘致地区(寒川町倉見地区と平塚市大神地区のツインシティ)では、新たな人の交流の創出が期待されます。</li> <li>● リーマンショックによって落ち込んだ製造品出荷額は回復し、県内では横浜市・川崎市に次いで3番目となっています。</li> <li>● 本市は、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区やさがみロボット産業特区、東京圏国家戦略特別区域といった特区に指定されているほか、綾瀬スマートインターチェンジなども近隣市に新たに開通するなど、「新産業の森」を中心に新たな産業系の市街地の創出が期待されています。</li> </ul>



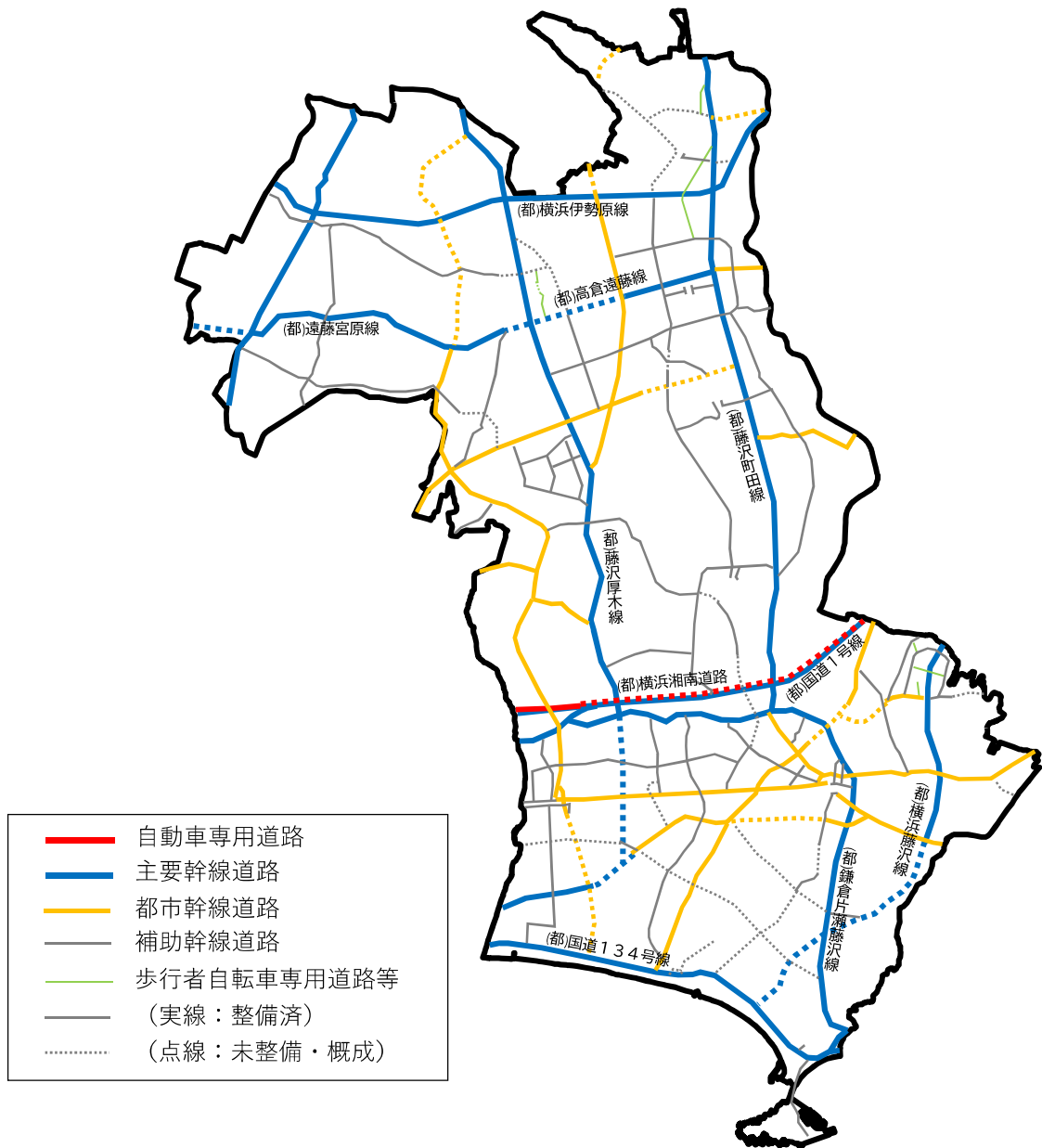
実現に向けた考え方	広域的な公共交通網の形成と人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網の整備促進、都市圏域の骨格を構成する幹線道路の整備を促進します。
施策	<p>⑦ 広域的な交通ネットワークの強化</p> <p>・【重点施策⑦-i】 人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進</p> <p>・【重点施策⑦-ii】 都市圏域の骨格を構成し駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進</li> <li>・需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進</li> <li>・リニア中央新幹線の整備促進</li> </ul>

◆重点施策

⑦ 広域的な交通ネットワークの強化

対象地域	藤沢市全域
分類	交通戦略
展開する 主な施策	<p><b>⑦-i) 人・モノ(BtoB(企業間)の物流)の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的な自動車専用道路の整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。</li> <li>● 藤沢市から広域的な自動車専用道路へのアクセス機能を担う主要幹線道路についても整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。</li> </ul>
	<p><b>広域的な自動車専用道路の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都圏中央連絡自動車道 横浜湘南道路、高速横浜環状南線</li> <li>・ その他 新湘南バイパス(茅ヶ崎海岸IC～西湘バイパス)</li> </ul>
	<p><b>インターチェンジアクセスを担う主要幹線道路(県道など)の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 首都圏中央連絡自動車道・寒川北ICへのアクセス (都)遠藤宮原線(県道 410 号(湘南台大神伊勢原))</li> </ul>
	 <p>■ 横浜湘南道路 出典:国土交通省横浜国道事務所 HP</p>
<p><b>⑦-ii) 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</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能が集中する駅周辺の混雑を緩和するため、整備主体である国や県などに対し、整備を促進していきます。</li> </ul>	
<p><b>未整備の主要幹線道路の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (都)横浜藤沢線(川名～国道 134 号)、(都)藤沢厚木線(城南～県道 30 号)</li> </ul>	
<p><b>交通容量増加に寄与する主要幹線道路の拡幅促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (都)高倉遠藤線(県道 410 号(湘南台大神伊勢原))</li> </ul>	

実施期間	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)
	広域的な自動車専用道路の整備促進	国 藤沢市	横浜湘南道路、高速横浜環状南線		新湘南バイパス (茅ヶ崎海岸C~西湘バイパス)
	インターチェンジアクセスを担う主要幹線道路(県道など)の整備促進	神奈川県 藤沢市	(都)遠藤宮原線(県道410号(湘南台大神伊勢原))		
	未整備の主要幹線道路の整備促進	神奈川県 藤沢市	(都)横浜藤沢線(川名~片瀬)		(都)横浜藤沢線(片瀬~片瀬海岸) (都)藤沢厚木線
	交通容量増加に寄与する主要幹線道路の拡幅促進	神奈川県 藤沢市	(都)高倉遠藤線(県道410号(湘南台大神伊勢原))		



■ 都市計画道路等の整備状況及び幹線道路種別

2-3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能の強化

概要	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。
背景	<p><b>都市拠点の魅力の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 藤沢駅周辺地区は、昭和 40 年代から 50 年半ばにその骨格が形成され 40 年以上が経過しており、時代のニーズに合った市の中心部、湘南の玄関口としてふさわしい再活性化が必要となっています。</li> <li>● 村岡新駅周辺地区では、「尖る創造と広がる創造を生み出す街」を将来地区像として位置付け、安心・安全な基盤と豊かな環境の上に、アクティブな暮らしや創造的な活動が展開できるまちづくりを進めています。</li> <li>● 江の島は首都圏の観光地として来訪者の満足度が高い一方で、交通渋滞が慢性的に発生していることや周遊性のさらなる向上が課題となっています。</li> <li>● その他の都市拠点においても、都市機能・魅力向上のために、交通環境の整備が必要となっています。</li> <li>● 本市では、人口増が続く一方で、全国の傾向と同様、自動車の保有台数は近年横ばいとなっており、平成 30 年東京 PT 調査では、移動の総量とともに、自動車による移動割合の減少がみられました。社会状況の変化がある中、本市においても、駐車場の適切な需要に見合った量的なコントロールは必要であり、対応の遅れは都市活力の低下等につながる恐れがあります。</li> <li>● また、藤沢駅周辺などでは、荷捌き車の路上駐車などが散見され、他の交通を阻害している状況がみられます。</li> </ul>



実現に向けた考え方	都市拠点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カ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	<p>⑧ 都市拠点の交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【重点施策⑧-i】 乗り換え利便性の向上や回遊性の向上等を目指した藤沢駅周辺の再整備の推進</li> <li>・【重点施策⑧-ii】 村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進</li> <li>・【重点施策⑧-iii】 駐車場施策の見直し検討</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江の島の玄関口の魅力アップを目的とした片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備</li> <li>・都市拠点を回遊する歩行空間・自転車利用環境の充実</li> <li>・歩いて楽しい歩行空間づくり(ウォーカブル)</li> <li>・案内板の多言語化</li> <li>・湘南港と相模湾の各港湾を連絡する海上交通の導入</li> </ul>


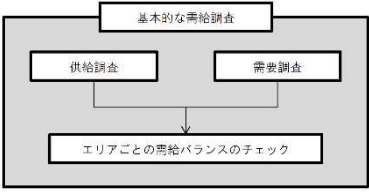
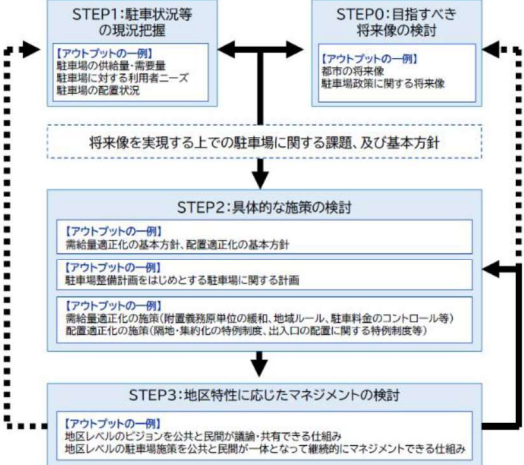


◆重点施策

⑧ 都市拠点の交通結節機能の向上

<p>対象地域 藤沢駅周辺都市拠点</p> <p>分類 交通戦略</p>	<p>⑧-i) 乗り換え利便性の向上や回遊性の向上等を目指した藤沢駅周辺の再整備の推進</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 藤沢駅周辺地区の再整備による再活性化を図る上で重要、かつ地区全体への活力、にぎわい創出の波及効果や先導的に担うプロジェクトとして、「駅周辺街区」における基盤施設の再整備を実施しており、令和元年度に、北口デッキ(サンパール広場)の全面リニューアル、2020年度(令和2年度)には北口交通広場の再整備、2021年度(令和3年度)には、北口の東西地下通路の再整備が完了しており、今後は南北自由通路拡幅整備事業を進めるとともに、南口駅前広場の再整備を進めます。</li> <li>● 南北自由通路の拡幅及び小田急駅舎の橋上化により、藤沢駅南北の連携強化・歩行動線錯綜解消を図るとともに、南北自由通路の拡幅や鉄道間・他交通モードへの乗り換え利便性向上を目指します。</li> <li>● 藤沢駅前広場再整備については、車中心の広場から歩行者と車が共存した広場となるよう車道と歩道のバランスを整えるとともに周辺民間施設と連携した公共交通機能の分担を図り、歩行者空間の拡充と滞留空間の創出を目指します。</li> </ul>															
<p>展開する 主な施策</p>	<p>■ 藤沢駅周辺地区再整備事業の進捗状況 出典:藤沢駅南口駅前広場再整備基本計画</p>															
<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> </tr> <tr> <td>南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等</td> <td>藤沢市 交通事業者</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業	藤沢市 交通事業者	南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等	藤沢市 交通事業者	<table border="1"> <thead> <tr> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1期整備</td> <td>第2期整備</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	第1期整備	第2期整備			
具体的施策	実施主体															
南北自由通路拡幅整備及び藤沢駅改良事業	藤沢市 交通事業者															
南口駅前広場の再整備 地下通路のリニューアル等	藤沢市 交通事業者															
短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)														
第1期整備	第2期整備															

対象地域	村岡新駅周辺都市拠点																	
分類	交通戦略																	
展開する 主な施策	<p>⑥-ii)村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進</p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人々の活動や、多くの人が駅を中心に集散しストレスなくアクセスできるように駅の南北に交通広場の整備を進めます。</li> <li>● 鉄道による南北の分断や地区間の距離等のバリアに対して、人の移動・交流等の活発化のさらなる醸成を目指し、リラクゼーションや憩い、交流、散策などの様々な創造を生み出す活動空間が連なる軸を形成するために、南北自由通路の整備や居心地よく歩きたくなる歩行空間を備えた村岡新駅南口通り線の整備を推進します。</li> </ul> <p>■ 藤沢駅周辺地区再整備事業の進捗状況 出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針</p>																	
実施期間	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">新駅周辺の施設、 周辺道路の整備</td> <td>鎌倉市 藤沢市 民間事業者</td> <td colspan="3">駅前広場、自由通路、道路の整備</td> </tr> <tr> <td>村岡地区 土地区画整理事 業等</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="2">村岡地区土地区画整理事業等</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	新駅周辺の施設、 周辺道路の整備	鎌倉市 藤沢市 民間事業者	駅前広場、自由通路、道路の整備			村岡地区 土地区画整理事 業等	藤沢市	村岡地区土地区画整理事業等				
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)														
新駅周辺の施設、 周辺道路の整備	鎌倉市 藤沢市 民間事業者	駅前広場、自由通路、道路の整備																
	村岡地区 土地区画整理事 業等	藤沢市	村岡地区土地区画整理事業等															

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 交通戦略</p>				
<p>展開する 主な施策</p>	<p><b>⑥-iii) 駐車場施策の見直し検討</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市拠点周辺における駐車場の利用実態や、荷捌きに関する状況等を調査し、現状の駐車場に係る規定等について、需給バランスと合致しているかの評価を行い、必要に応じて附置義務の見直し等を行います。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>■ 路上に停車する荷捌き車両が連なる様子</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ 需給調査の概要 出典まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)国交省</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ まちづくりと連携した駐車場施策の全体像 出典まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)国交省</p> </div>				
<p>実施期間</p>	<p>具体的施策</p>	<p>実施主体</p>	<p>短期 (~2028(令和10)年度)</p>	<p>中期 (~2033(令和15)年度)</p>	<p>長期 (2034(令和16)年度~)</p>
	<p>駐車場施策の見直し</p>	<p>藤沢市</p>	<p>調査・検討等</p>	<p>調査・検討等の状況に応じて必要な措置を講ずる</p>	

2-4 基本方針 4 に紐づく施策

2-4-1 脱炭素の推進

概要	本市は「脱炭素社会の実現に向け、2050年(令和 32 年)までに二酸化炭素排出実質ゼロ」としていることから、交通分野においても脱炭素に向けた環境負荷の低い交通環境を目指します。
背景	<p><b>脱炭素の動向</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2050 年(令和 32 年)までに国内の温室効果ガス排出量を実質ゼロにするカーボンニュートラルが掲げられています。</li> <li>● 化石燃料を使用する自動車等からの温室効果ガスの増加などが環境に悪影響を及ぼすものとされています。</li> <li>● 再生可能エネルギーの普及やエネルギー効率の向上により、電気自動車がより実用的な代替手段として注目されるようになりました。</li> <li>● 電気自動車のバッテリー技術や充電インフラの進化により、航続距離の向上や充電時間の短縮が実現され、コストも徐々に低下し普及が進むことが期待されています。</li> <li>● 国の「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(2021 年(令和 3 年)6 月)において、2035 年(令和 17 年)までに、乗用車の新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることが示されています。</li> <li>● 国の「充電インフラ整備促進に向けた整備指針」(2023 年(令和 5 年)10 月)において、充電器設置目標を前計画から倍増させ、30万口の導入を掲げられています。</li> </ul>



実現に向けた考え方	他の方針で進める公共交通利用の促進などとともに、電気や燃料電池などの環境負荷の小さいエネルギーを用いた自動車やバスなど、環境に配慮した車両導入を促進します。
施策	<p>⑨ 環境に配慮した車両導入の促進</p> <p>・<b>【重点施策⑨-1】</b></p> <p style="text-align: center;"><b>環境に影響が少ない車両の普及促進</b></p> <p><b>【関連施策】</b></p> <p><b>【1-1】</b>余暇活動・社会参加を促進する交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>【1-2】</b>日々の移動を支える</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な歩行環境・自転車利用環境の整備</li> </ul> <p><b>【2-1】</b>日常生活を支える公共交通網の維持・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り駅まで15分圏の維持・強化</li> <li>・公共交通の利用促進</li> </ul>

◆重点施策

⑨ 環境に配慮した車両導入の促進

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 交通戦略</p>				
<p>展開する 主な施策</p>	<p><b>⑨-1) 環境に影響が少ない車両の普及促進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ガソリン車等に代わる次世代自動車である「電気自動車(EV*)」、「燃料電池自動車(FCV*)」の普及促進を図るために、導入する事業者や市民の方に費用の一部を補助します。</li> <li>● 「電気自動車(EV)」の普及促進を図るために、そのインフラ整備の一環として、電気自動車用急速充電設備を設置する事業者に費用の一部を補助します。</li> <li>● 公共施設等に充電ステーションや水素ステーションを設置するなど、インフラの整備を促進します。</li> <li>● COOL CHOICE*デザインを全体にラッピングした公用車を走行して「エコカーの普及促進」を呼び掛け、ふじさわ環境フェアなどの環境イベントでの展示を通して電気自動車のメリットや普及の重要性についての情報を発信し、市民や企業に対して啓発活動を行います。</li> <li>● 商用車(バス、トラック、タクシー等)についても、環境への影響が少ない車両の導入を促進します。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>■ 次世代自動車を活用した給電デモンストレーションイベント 出典:第26回ふじさわ環境フェアEco²(エコエコ)まつり2023</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>■ UD タクシー(HV 車) 出典:一般社団法人神奈川県タクシー協会HP</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>■ EV バス 出典:神奈川中央交通株式会社HP</p> </div> </div>				
<p>実施期間</p>	<p>具体的施策</p>	<p>実施主体</p>	<p>短期 (~2028(令和10)年度)</p>	<p>中期 (~2033(令和15)年度)</p>	<p>長期 (2034(令和16)年度~)</p>
<p>電気・燃料電池自動車、充電設備への補助</p>			<p>2026年(令和8年)3月までは施行状況について検討を加え、必要な措置を講ずる</p>		
<p>環境フェアなどでの啓発活動</p>			<p></p>		

2-5 基本方針5に紐づく施策

2-5-1 災害に備えた交通基盤の整備

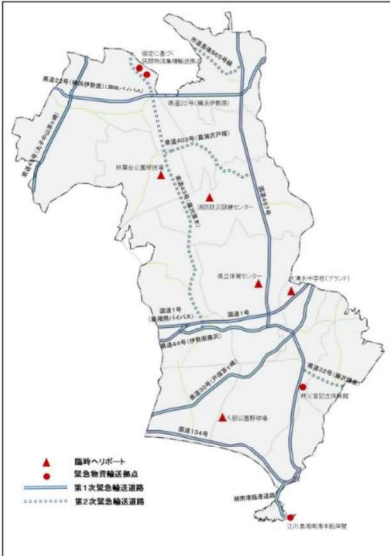
概要	近年、自然災害等の激甚化、頻発化が叫ばれています。いつくるかわからない災害に備え、強靱性（レジリエンス）や冗長性（リダンダンシー）のある交通基盤の構築を目指します。
背景	<p><b>道路の機能改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民生活等を支えるインフラは高度経済成長期の後期に集中的に整備してきた道路ストックが今後一斉に老朽化することから、その更新については、中長期的な視点で、計画的に投資をしていく必要があります。</li> <li>● また、限られた財政の中で、災害時の避難路等を確保するため、優先順位をつけ、橋りょうの補修を進めています。</li> <li>● 特に、神奈川県が公表した本市に到達する津波高が最も高く浸水区域が最大となる「慶長型地震」による津波浸水予測では、片瀬、鵜沼、辻堂地区の沿岸部が津波浸水想定区域となっており、津波避難ビルへの移動経路や、津波浸水想定区域から離れるための避難路の確保が必要です。</li> <li>● 藤沢市では、国道134号、国道467号などが緊急輸送道路に指定されていますが、神奈川県の地震被害想定調査では、橋りょうなどで中規模損傷が想定されており、耐震化等の対策が必要です。</li> <li>● また、近年では激甚化、頻発化する風水害への対策も重要となっています。「神奈川県水防災戦略」「藤沢市地域防災対策アクションプラン*」との連携も重要となっています。</li> </ul>



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	<p>⑩ 災害に強い交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>【重点施策⑩-i】</b></li> <li>● <b>道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進</b></li> <li>● 主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討</li> </ul>

◆重点施策

⑩ 災害に強い交通環境の整備

対象地域	藤沢市全域																		
分類	交通戦略																		
展開する 主な施策	<p><b>⑩-i)道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「藤沢市津波避難計画*」、「藤沢市地域防災対策アクションプラン」において位置づけられている避難路の機能の維持・向上に努めていきます。</li> <li>● 耐震化が完了していない橋りょうについては、緊急輸送道路・避難路・跨線部及び沿岸部に架かる橋りょうを優先して、耐震化を実施していきます。52 橋の耐震化を優先的に進めており、2022 年度(令和4 年度)末時点で 42 橋の対策を行っていますが、残り 10 橋についても、順次、耐震化を進めています。</li> <li>● 社会経済情勢の変化等を踏まえたうえで、効率的・効果的な管理を継続していくため、「藤沢市道路ストック白書*」、「藤沢市道路ストックマネジメント計画*」、施設ごとの「個別施設計画」に基づき、道路舗装、橋りょう及びトンネル等の道路ストックについて予防保全型の維持・管理を進めていきます。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">■ 緊急輸送道路(左図)、津波避難路(右図)</p> <p style="text-align: center;">出典:藤沢市地域防災計画(資料編)、藤沢市津波避難計画(資料編)</p>																		
	実施期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">具体的施策</th> <th style="width: 15%;">実施主体</th> <th style="width: 20%;">短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th style="width: 20%;">中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th style="width: 30%;">長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>橋りょう耐震化事業</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">▶</td> </tr> <tr> <td>道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	橋りょう耐震化事業	藤沢市	▶			道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検	藤沢市	▶				
具体的施策		実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)														
橋りょう耐震化事業		藤沢市	▶																
道路ストックマネジメント計画等に基づく修繕・点検	藤沢市	▶																	

## 2-5-2 安全に移動できる交通環境の形成

概要	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。
背景	<p><b>公共交通利用時の安全対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅ホームでの転落事故対策としてホームドアの設置は有用ですが、現在、本市で設置されている駅は2駅のみとなっており、視覚障がい者のみならず、だれもが安心して駅を利用するためには、早期設置が望まれます。</li> <li>● 国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針*」の対象となる本市内の駅において、段差解消は18駅すべてで完了していますが、同基本方針の対象外ではありますが、湘南モノレール目白山下駅のみ段差解消が完了していません。</li> <li>● ノンステップバスやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入状況は、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標を達成していません。</li> </ul> <p><b>住宅地周辺での安全対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化の視点だけでなく、本市へは子育て世帯の転入が多いことを踏まえ、高齢者、子ども、子連れの家族などだれもが外出、移動しやすい環境づくりに取り組むことが必要です。</li> <li>● 幹線道路の渋滞を避けるために、生活道路へ流入する通過交通の抑制なども取り組んでいくことが必要です。</li> <li>● 交通事故防止のため、通学路点検や道路パトロール、市民要望等をもとに道路安全施設の整備を進めています。</li> </ul>



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	<p>① 安全な交通環境の整備</p> <p>・<b>【重点施策①-1】</b></p> <p>    <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の全鉄道駅における段差解消の促進</li> <li>・ノンステップバスやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーなどの導入促進</li> <li>・交通規制と連携した生活道路への通過交通の進入抑制(ゾーン 30)</li> <li>・交通事故多発地域などの情報提供</li> <li>・交通ルールや交通マナーの啓発</li> <li>・定期的な通学路点検の実施による通学時の安全確保</li> </ul>



◆重点施策

⑪ 安全な交通環境の整備

<p>対象地域 分類</p>	<p>藤沢市全域 交通戦略</p>														
<p>展開する 主な施策</p>	<p><b>⑪-i) 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</b></p> <p>&lt;取組内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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」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。</li> </ul> <div data-bbox="544 640 1209 1137" data-label="Image"> </div> <p>■ ホームドアの設置例(湘南台駅) 出典:相模鉄道HP</p>														
<p>実施期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~2028(令和10)年度)</th> <th>中期 (~2033(令和15)年度)</th> <th>長期 (2034(令和16)年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ホームドアの整備促進</td> <td>交通事業者 藤沢市</td> <td>JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進</td> <td colspan="2">その他の駅への設置促進</td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)	ホームドアの整備促進	交通事業者 藤沢市	JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進	その他の駅への設置促進					
具体的施策	実施主体	短期 (~2028(令和10)年度)	中期 (~2033(令和15)年度)	長期 (2034(令和16)年度~)											
ホームドアの整備促進	交通事業者 藤沢市	JR：藤沢駅、辻堂駅 小田急：藤沢駅への設置促進	その他の駅への設置促進												

【参考】市内鉄道駅におけるバリアフリー化状況(2024年(令和6年)3月時点)

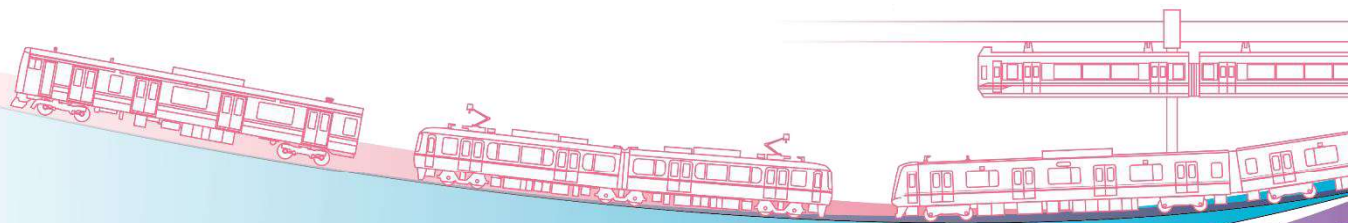
路線	駅	駅舎位置	地上～改札		改札～ホーム			
			エレベーター	スロープ	エレベーター	スロープ	ホームドア	内方線付き点状ブロック
JR東日本	藤沢	橋上	●	-	●	-	-	●
	辻堂	橋上	●	-	●	-	-	●
小田急電鉄	長後	橋上	●	-	●	-	-	●
	湘南台	地下	●	-	●	-	-	●
	六会 日大前	橋上	●	-	●	-	-	●
	善行	橋上	●	-	●	-	-	●
	藤沢本町	地上	段差なし		●	-	-	●
	藤沢	地上	-	●	段差なし		-	●
	本郷沼	地上	-	●	-	●	-	●
	鶴沼海岸	地上	段差なし		●	●	-	●
	片瀬 江ノ島	地上	段差なし		段差なし		-	●
相鉄	湘南台	地下	●	-	●	-	●	●
横浜市	湘南台	地下	●	-	●	-	●	●
江ノ島電鉄	藤沢	ビル内 (2F)	●	-	-	●	-	●
	石上	なし	-	●	段差なし		-	●
	柳小路	なし	-	●	段差なし	-	●	
	鶴沼	地下	●	-	●	-	-	●
	湘南海岸 公園	地上	-	●	-	-	-	●
	江ノ島	地上	段差なし		-	●	-	●
湘電レール	湘南江の島	ビル内 (4F)	●	-	段差なし		-	●
	目白山下	高架	-	-	-	-	-	●

# 第3章

---

## 推進方策

### ・評価指標



## 第3章 推進方策・評価指標

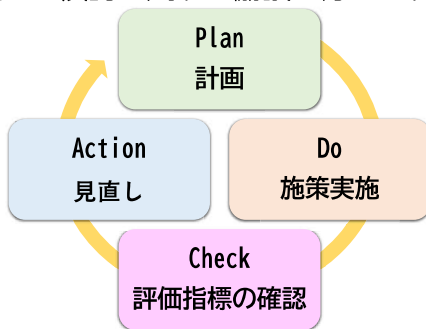
### 1. 進行管理

**【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。

**【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。



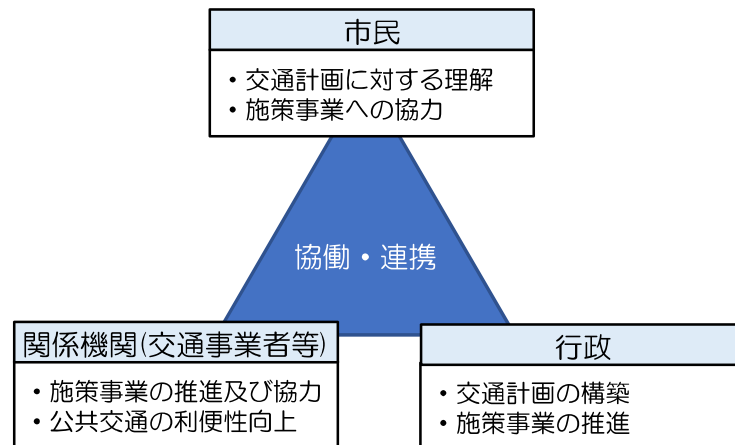
■ PDCAサイクルのイメージ

■ 藤沢市交通政策推進会議の構成

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

### 2. 推進体制

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



■ 推進体制のイメージ

### 3. 評価指標

将来交通像の実現に向けて、交通施策の進捗状況を確認し、達成度の検証を行うための評価指標を次のように設定しました。

基本方針1 健康・幸福につながる外出を促進する		
【アウトプット指標】		
評価指標	現況	目標
シェアサイクルポートの箇所数	131 ポート	増加 (ふじさわサイクルプランに準ずる)
自転車通行空間の整備延長	3.3 km	ふじさわサイクルプラン [実施計画]の目標による
歩道の整備延長	306.7km	320km
【アウトカム指標】		
評価指標	現況	目標
週3回以上外出した人の割合 (※括弧内は70歳以上の高齢者を対象とした割合)	85.8% (69.6%)	88% (77%)
週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上 (ふじさわサイクルプランに準ずる)

基本方針2 日々の移動を支える		
【アウトプット指標】		
評価指標	現況	目標
鉄道駅数	21 駅	24 駅
地域主体の乗合タクシーの導入箇所数	2 箇所	増加
都市計画道路の整備率	77.5%	85%
サイクルアンドバスライド施設数	4 箇所	8 箇所
【アウトカム指標】		
評価指標	現況	目標
最寄り駅まで15分圏の人口割合 (※括弧内は自転車を含む数値)	80.9% (84.3%)	82% (88%)
バスを週1回以上利用する人の割合	21.8%	23%
市内の主要な道路における平均旅行速度	約 27.0 km/h	改善
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

【アウトプット指標】

評価指標	現況	目標
主要幹線道路の整備率	85.2%	90%

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
都市拠点の駅の年間乗降客数	約 213 百万人	約 315 百万人
都市拠点の平均滞在者数	約 1,145 千人	約 1,690 千人

基本方針4 環境に負荷をかけない

【アウトプット指標】

評価指標	現況	目標
電気・燃料電池自動車(自家用車)の補助実績台数	527 台	1,200 台
電気・燃料電池バスの導入台数	0 台	向上

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
運輸部門における温室効果ガス排出量	335 千 t-CO <sub>2</sub>	307 千 t-CO <sub>2</sub>

基本方針5 安心して暮らす

【アウトプット指標】

評価指標	現況	目標
ホームドアの設置駅数	2 駅	17 駅
緊急輸送道路・避難路・跨線部及び沿岸部に架かる橋りょうの耐震補強整備率	80.8%	100%

【アウトカム指標】

評価指標	現況	目標
1万人あたりの交通事故発生件数	24.7 件	20 件以下
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(アウトプット指標)	現況	目標
【基本方針1】 健康・幸福につながる 外出を促進する	シェアサイクルポートの箇所数	131 ポート	増加
	自転車通行空間の整備延長	3.3 km	ふじさわサイクルプラン 【実施画】の目標による
	歩道の整備延長	306.7km	320km



■ シェアサイクルポートの設置状況の例  
⇒ 131 ポート (2023年(令和5年)12月末時点の箇所数)



■ 自転車通行空間の整備状況の例  
⇒ 3.3km (「ふじさわサイクルプラン(藤沢市自転車活用推進計画)【実施計画】」の第1期での整備実績)



■ 道路拡幅を行い、歩道を設置した事例  
⇒ 306.7km (藤沢市「ワンポイント指標(令和5年度版)」)

基本方針	評価指標(アウトプット指標)	現況	目標
【基本方針2】 日々の移動を支える	鉄道駅数	21 駅	24 駅
	地域主体の乗合タクシーの導入箇所数	2 箇所	増加
	都市計画道路の整備率	77.5%	85%
	サイクルアンドバスライド施設数	4 箇所	8 箇所

■ 都市計画道路の整備率(各年の4月1日時点)

2019年(令和元年)	2020年(令和2年)	2021年(令和3年)	2022年(令和4年)	2023年(令和5年)
77.3%	77.3%	77.3%	77.5%	77.5%



■ 市内のサイクルアンドバスライド施設

基本方針	評価指標(アウトプット指標)	現況	目標
【基本方針3】 まちの賑わいを支える	主要幹線道路の整備率	85.2%	90%

■ 集計対象とする主要幹線道路(2024年(令和6年)3月時点)

番号	路線名
3・3・1	国道134号線
3・3・2	横浜藤沢線
3・3・4	藤沢厚木線
3・3・7	横浜伊勢原線
3・3・8	高倉遠藤線(石川下土棚線～辻堂駅遠藤線)
3・3・9	遠藤宮原線
3・4・1	国道1号線
3・4・2	藤沢町田線(国道区間)
3・5・1	戸塚茅ヶ崎線
3・5・2	鎌倉片瀬藤沢線

⇒ 85.2% (都市計画道路のうち上表の路線を対象路線として算出)



基本方針	評価指標(アウトプット指標)	現況	目標
【基本方針4】 環境に負荷をかけない	電気・燃料電池自動車(自家用車)の補助実績台数	527台	1,200台
	電気・燃料電池バスの導入台数	0台	向上

■ 電気・燃料電池自動車(自家用車)の補助実績台数(直近5か年)

2009(平成21)年度	…	2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度	2022(令和4)年度
0台	…	50台	37台	41台	72台

⇒ 527台 (2009(平成21)年度から2022(令和4)年度までの補助実績台数の合計)

基本方針	評価指標(アウトプット指標)	現況	目標
【基本方針5】 安心して暮らす	ホームドアの設置駅数	2駅	17駅
	緊急輸送道路・避難路・跨線部及び沿岸部に架かる橋りょうの耐震補強整備率	80.8%	100%

■ 集計対象とする橋梁(2024年(令和6年)3月時点)

対象橋りょう(52橋)		
河川橋	24橋	城下橋(小糸川)・新屋敷橋・石川陸橋・弁天橋・境橋(境川)・藤白橋・上村橋・東橋・円行新橋・大平橋・稲荷橋・石切橋・新石川橋・湘南台大橋・和泉橋・桐原橋・六会橋・湘南台橋・長後橋・龍宮橋・作橋・西浜橋・山本橋・日の出橋
跨道橋	13橋	大庭大橋・土棚石川線(第1・第2・第3・第4)・高倉遠藤線(第1・第2)・北の谷跨道橋・竜昇橋・高座橋・高倉橋・善行陸橋・渋沢陸橋
歩道橋	8橋	村岡歩道橋・善行歩道橋・鶴沼1号歩行者専用道歩道橋・大正堂歩道橋・石名坂歩道橋・市役所前歩道橋・湘南台歩道橋・高倉人道橋
跨線橋	7橋	山崎(新藤沢)跨線橋・弥勒寺歩道橋・京楽園跨線人道橋・赤松跨線橋・第二八軒町跨線橋・第一天沼跨線橋・上女坂跨線橋

⇒ 42橋 (2023年度(令和5年度)末時点の耐震化対策済みの橋りょう数)



## 【参考】資料編

## 1. 交通に関する市民意識調査の結果

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

令和4年度は、次の通り調査を実施しました。

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

## ■ 発送・回収状況

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

● 免許・自動車保有状況について

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

■ 免許保有状況(高齢・非高齢別)

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

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

■ 世帯の自動車保有台数×年齢

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

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

■ 自動車保有台数×地区

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

● 自転車の保有状況について(電動アシスト付自転車保有の割合)

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

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

■ 地域別アシスト付自転車保有割合

● 外出頻度について

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

■ 外出頻度(高齢・非高齢別)

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

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

■ 交通手段の利用頻度

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

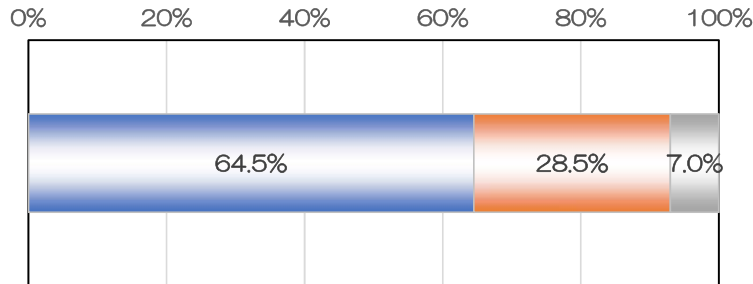
- 高齢者の移動手段と移動頻度を見ると、「徒歩」に次いで、「自動車(運転)」による外出する場面が多いことが伺えます。

■ 高齢者における交通手段の利用頻度

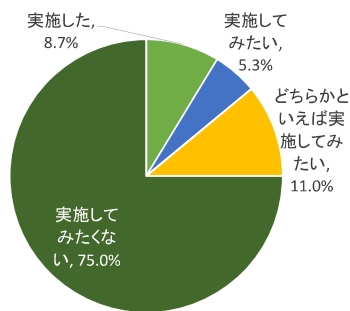
	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	利用しない	未回答	計
自動車(運転)	8.3%	13.8%	15.2%	4.9%	1.4%	18.8%	37.5%	100.0%
自動車(同乗)	1.4%	4.3%	13.8%	11.7%	8.3%	17.8%	42.7%	100.0%
鉄道	1.6%	5.5%	8.5%	18.4%	17.8%	9.7%	38.5%	100.0%
バス	1.4%	4.2%	9.7%	11.9%	15.2%	19.4%	38.3%	100.0%
タクシー	0.2%	0.6%	1.4%	5.7%	17.0%	30.2%	44.9%	100.0%
バイク・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(令和元年)の総務省の全国調査ではテレワークを実施したとの回答は 1 割未満であったことを考えると、新型コロナウイルスの影響でテレワークが急速に定着したと考えられます。



■ 出勤状況・テレワークの活用状況



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

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

■ 今後のテレワーク利用意向×出勤状況

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

● 買い物の状況について

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

■ 買い物状況の変化

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

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

■ テレワーク実施者の買い物状況の変化

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

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

■ 年代別の買い物状況の変化

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

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

■ 年代別ネット・通販による購入品目(複数回答可)

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

● 交通に関する満足度について

- 交通に関する満足度では、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、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%



## 2. 用語の解説

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

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

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

3. 藤沢市都市交通計画策定の経過

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

## 藤沢市都市交通計画「実施計画編」

2024年(令和6年)3月策定

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



藤 沢 市

