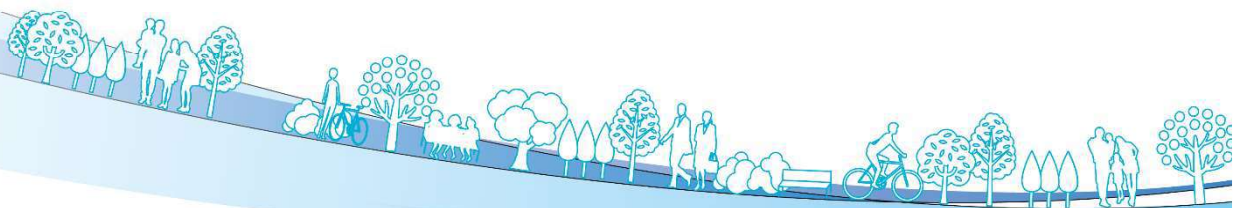


第1章

はじめに



第1章 はじめに

1. 藤沢市都市交通計画とは

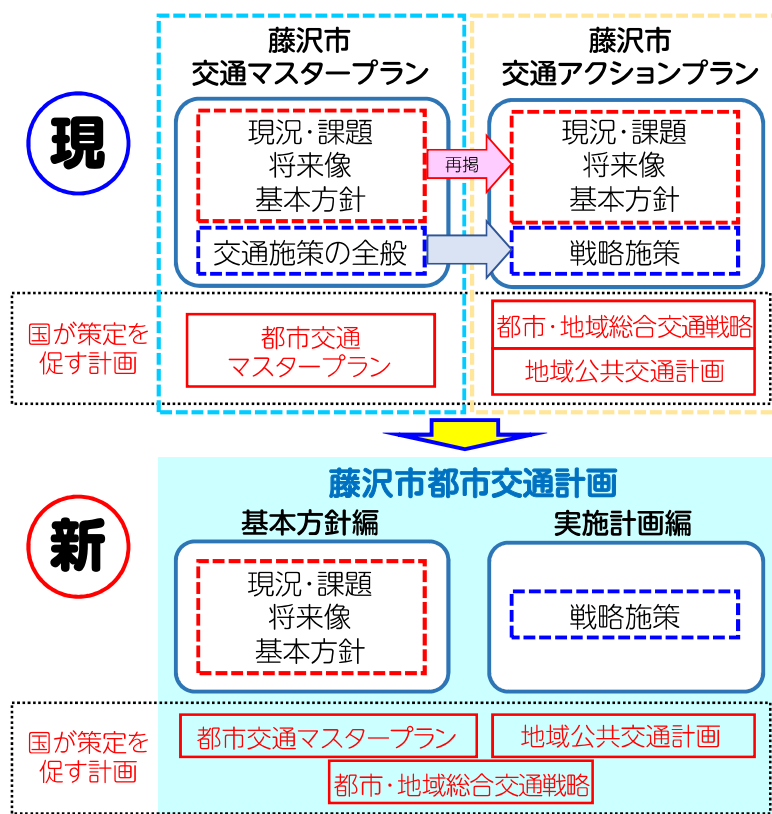
藤沢市都市交通計画は「基本方針編」と「実施計画編」で構成します。

「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。

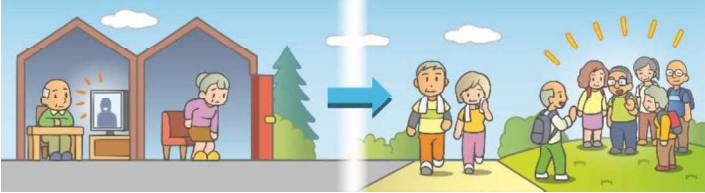

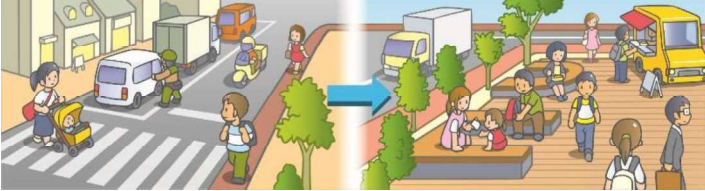
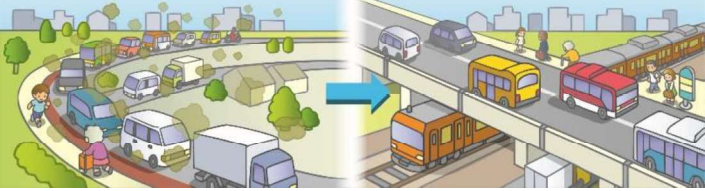
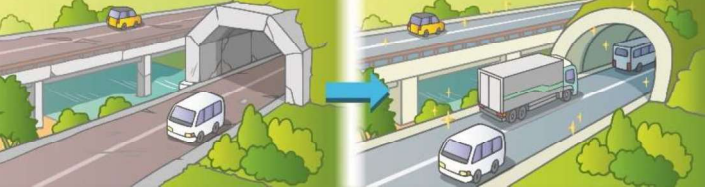
持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

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	自家用車に依存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>	