

1 調査名称：（藤沢市）都市交通マスタープラン等策定調査

2 調査主体：藤沢市

3 調査圏域：藤沢市全域

4 調査期間：令和5年4月14日から令和6年3月22日まで

5 調査概要：

本市では、平成26年に「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画として「藤沢市交通マスタープラン」を策定し、平成27年には、その実施計画として「藤沢市交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通計画）」を策定し様々な交通施策を進めてきたが、策定から10年近くが経過するなか、交通をとりま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いる。

そこで、「藤沢市交通マスタープラン」及び「藤沢市交通アクションプラン（都市・地域総合交通戦略・地域公共交通計画）」に加え、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）」の一体的な改定に向け、過年度に実施された東京都市圏パーソントリップ調査の分析等の結果を踏まえ作成した、計画の改定素案（たたき台）を基に、藤沢市交通政策推進会議等の検討組織での協議や、パブリックコメントでの意見等を踏まえ、計画の改定案の作成を行うことを目的とする。

I 調査概要

1 調査名称：（藤沢市）都市交通マスタープラン等策定調査

2 報告書目次

1. 調査概要

1-1 調査の目的

1-2 業務項目

1-3 業務内容

2. 新交通計画改定（案）の作成

2-1 改定（案）作成に係る追加分析

2-2 新交通計画改定（案）の作成

3. 交通計画改定に伴う自転車に関する分野別計画改定（案）の作成

3-1 改定（案）作成に係る追加分析

3-2 ふじさわサイクルプラン改定（案）の作成

4. 交通に関する意識調査の実施

4-1 アンケート調査票作成

4-2 WEB回答用フォームの作成

4-3 回答の集計，分析

5. 検討組織の運営支援

5-1 新交通計画改定に関する検討組織の運営支援

5-2 自転車に関する分野別計画改定に関する検討組織の運営支援

3 調査体制

①藤沢市交通政策推進会議

藤沢市交通政策推進会議

藤沢市交通政策推進会議 事務局
(藤沢市計画建築部都市計画課)

②ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会

ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会 事務局
(藤沢市計画建築部都市計画課)

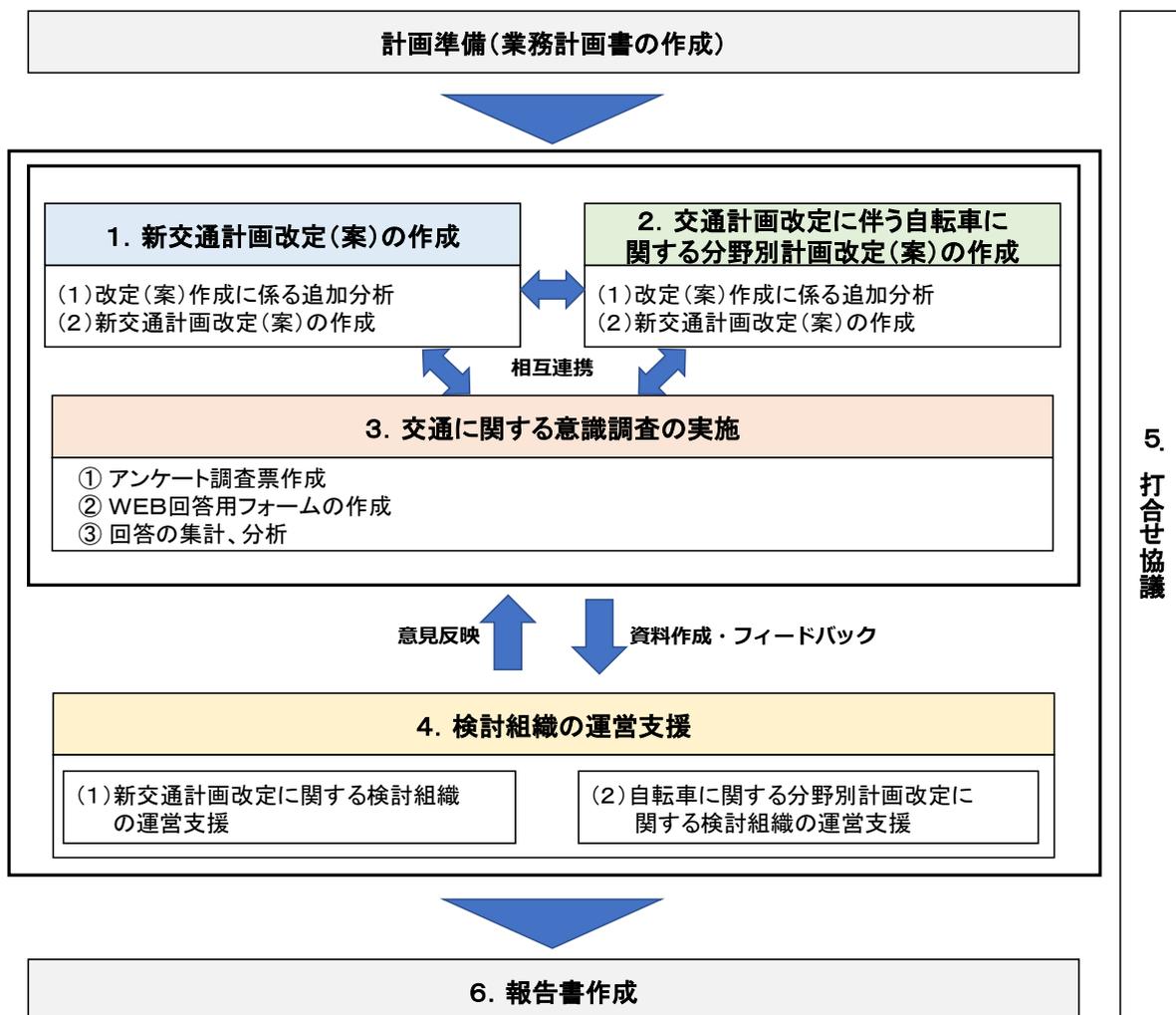
4 委員会名簿等：

II 調査成果

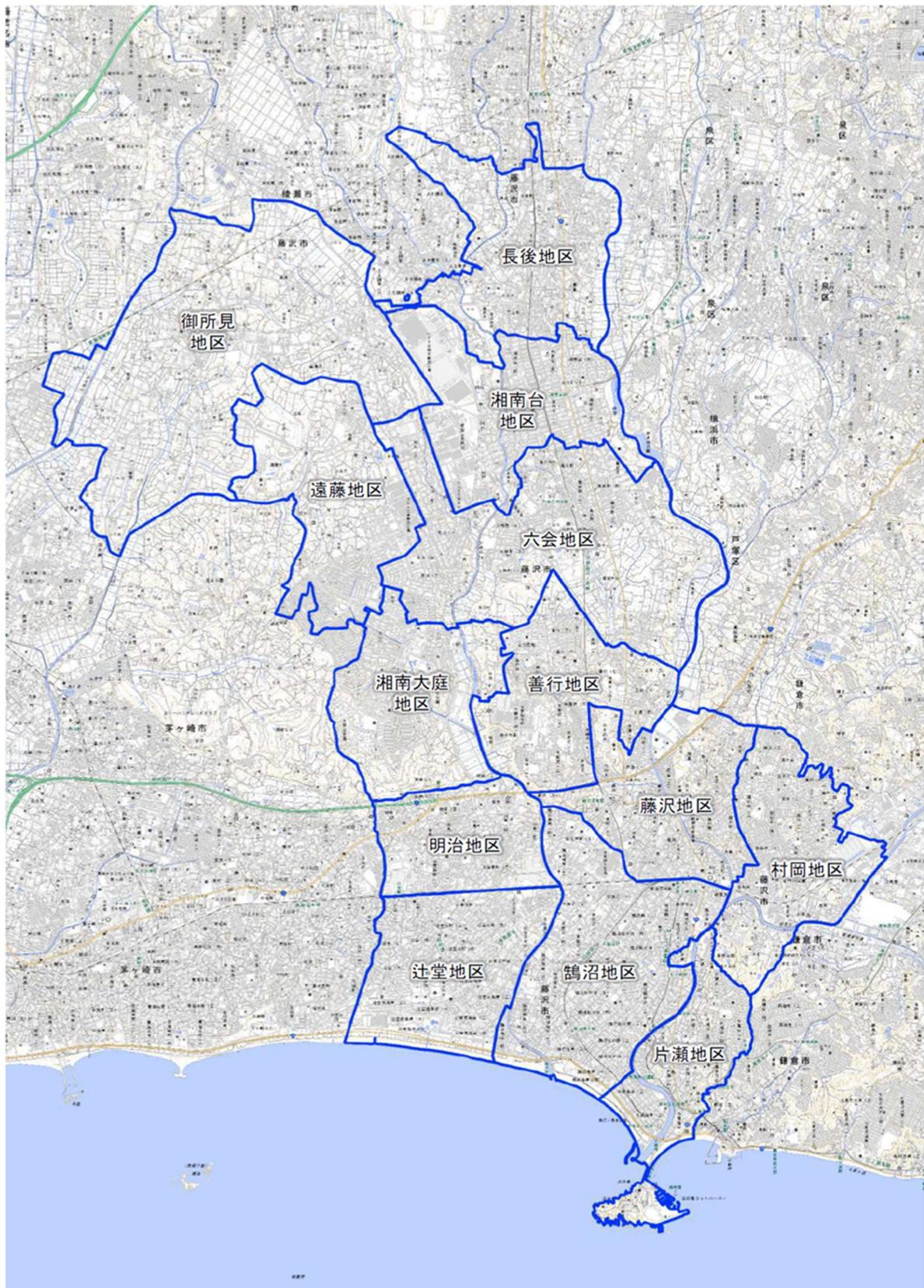
1 調査目的

本業務は、令和4年度に作成した、交通計画の改定素案のたたき台及び自転車に関する分野別計画の改定素案のたたき台を基に、「藤沢市交通政策推進会議」、「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」での意見等を踏まえ、それぞれの計画案の作成を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図
(藤沢市全域)



4 調査成果

(1) 新交通計画改定（案）の作成 改定（案）作成に係る追加分析

令和4年度に作成した計画改定素案のたたき台を基に、市民との意見交換、庁内での検討、パブリックコメントや、検討組織「藤沢市交通政策推進会議」での協議により整理される内容、提起される課題を踏まえて追加分析を行った。

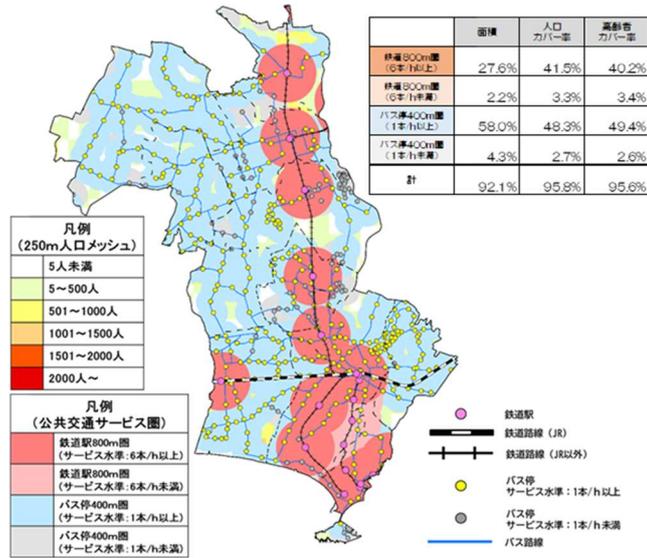


図 公共交通サービス圏

出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査

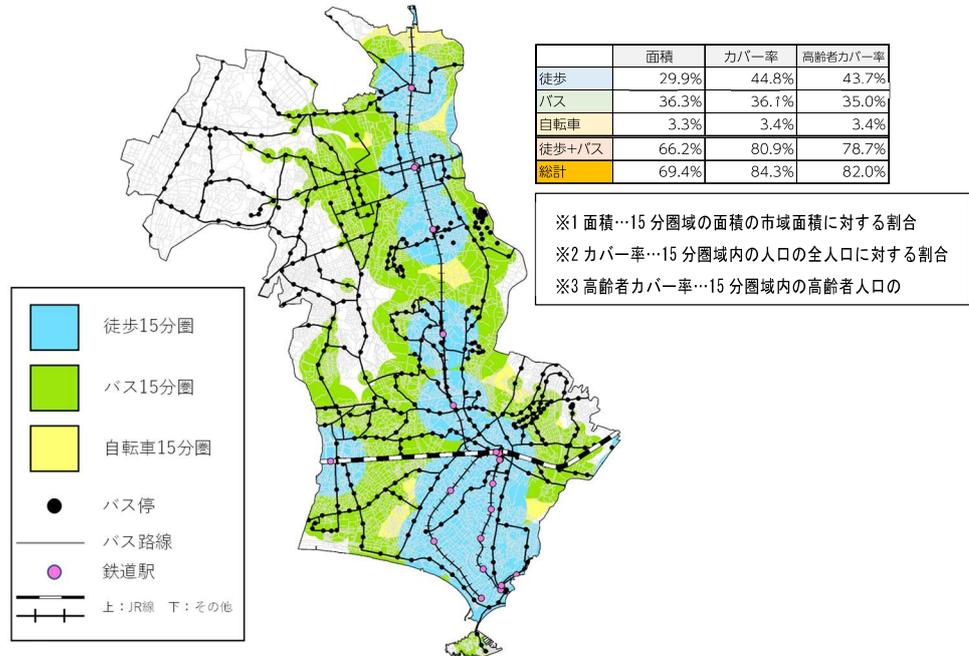


図 最寄り駅まで15分圏

出典：国土数値情報、令和2年度国勢調査

【将来交通像】

藤沢市は、市民だれもが交通手段を自由に選択し、自家用車のみに依拠することのない移動を実現するため、「藤沢市をとりまく状況」や「交通課題」を踏まえて、次の将来交通像を設定した。

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、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。

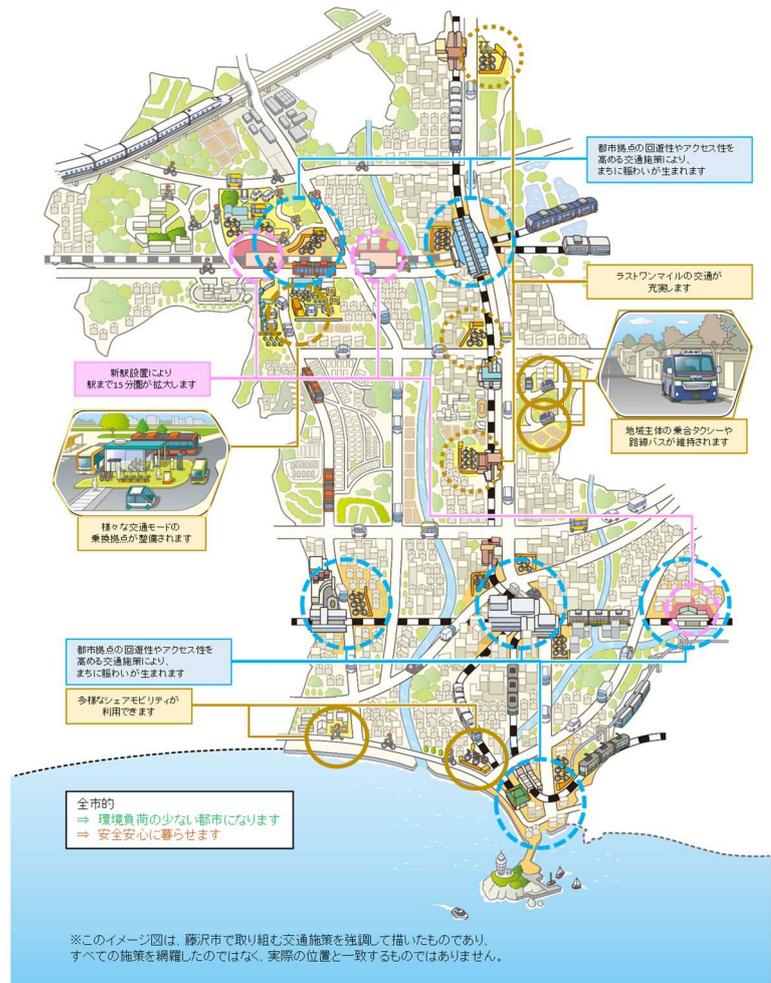


図 将来の交通像のイメージ

【公共交通等の方針】

公共交通等については「藤沢市立地適正化計画」との整合を図り、都市拠点、地区拠点間のネットワークと、都市拠点、地区拠点までのネットワークの維持・強化を目指します。

各拠点間のネットワークについては、J R東海道本線及び小田急江ノ島線を基本とし、本市北部の東西軸については、いずみ野線延伸、本市西部の南北軸については、(仮)新南北軸線の形成を目指します。

また、鉄道駅は鉄道の乗り降りを行う施設であることにとどまらず、その周辺は買い物や通院等、日々の暮らしを支える地区拠点でもあります。その最寄り駅まで、自家用車以外の交通手段により15分以内でアクセスできることは、将来交通像で謳う自家用車に依拠しない交通体系の実現につながるとともに、中心市街地である藤沢駅まで30分圏域の維持・強化、ひいては東京都心や横浜など広域的なアクセスにも寄与するものです。最寄り駅まで15分圏の維持・強化に向けて、最寄り駅までのネットワークについては、徒歩、自転車、バス等を基本としますが、ラストワンマイルを担う新たなモビリティについても充実を目指します。

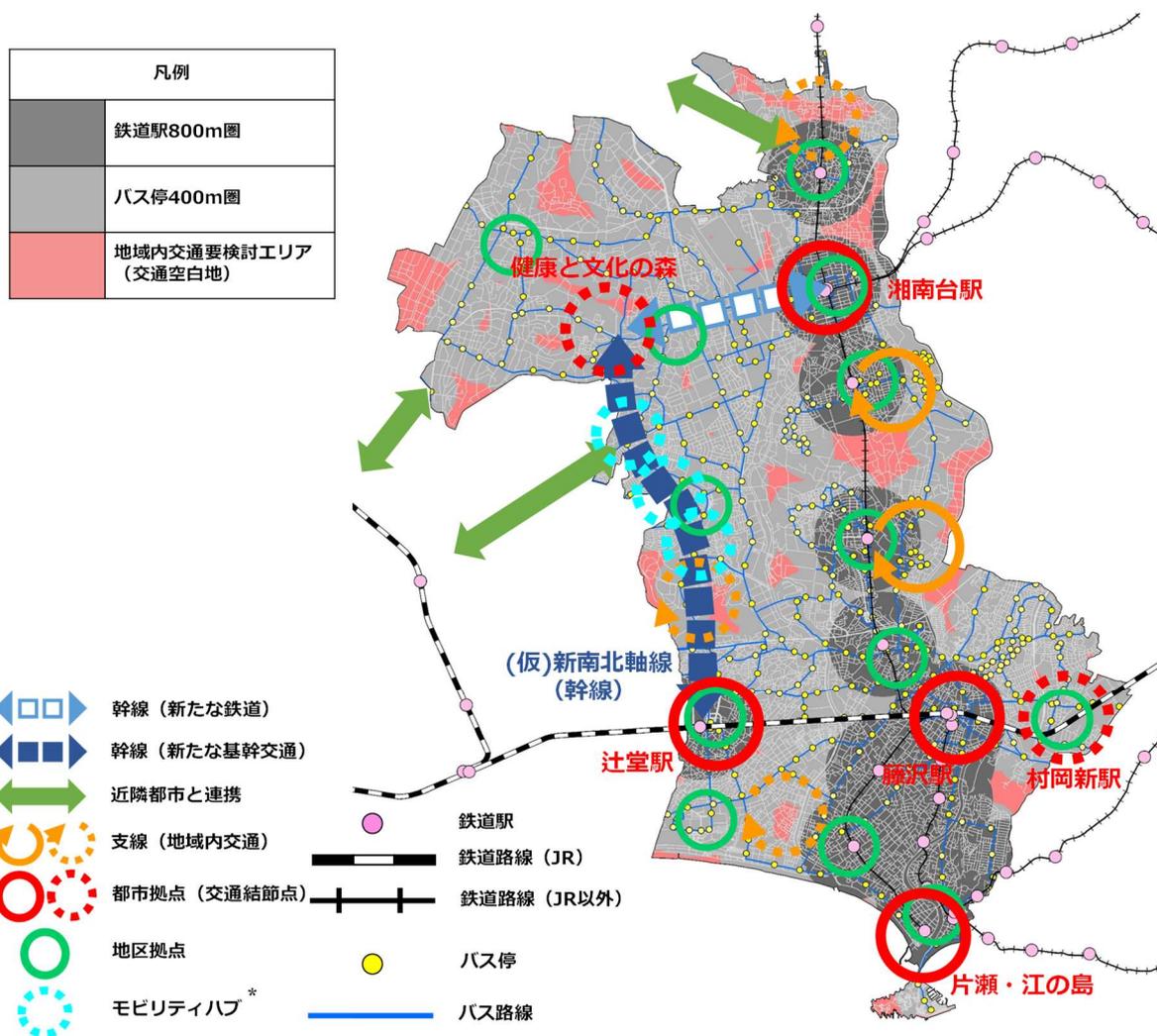


図 藤沢市の公共交通等の方針図

【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。

取組方針 1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実

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、健康寿命の延伸を支える交通環境の充実を目指します。

【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。

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(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。

【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。

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。

【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

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。

【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)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。

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。

【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た。

表 基本方針に対する施策

基本方針編		実施計画編	
基本方針	取組方針	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 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	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 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 シェアモビリティ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 インクルーシブなシェアモビリティの開発促進
	1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実	安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	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 公共交通の利用促進	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 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化 （仮）新南北幹線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討 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） 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
	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 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 渋滞緩和に寄与する個別対策の推進 狭あい道路の改善 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
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	広域的な交通ネットワークの強化	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 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 寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進 需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進 リニア中央新幹線の整備促進
	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	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 村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進 駐車場施策の見直し検討 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 都市拠点を回遊する歩行空間・自転車利用環境の充実 歩いて楽しい歩行空間づくり（ウォークابل） 案内板の多言語化 湘南港と相模湾の各港湾を連絡する海上交通の導入
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車両の普及促進
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 主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討
	5-2 安全に移動できる交通環境の形成	安全な交通環境の整備	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 市内の全鉄道駅における段差解消の促進 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 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） 交通事故多発地域などの情報提供 交通ルールやマナーの啓発 定期的な通学路点検の実施による通学時の安全確保

(2) 交通計画改定に伴う自転車に関する分野別計画改定（案）の作成
改定（案）作成に係る追加分析

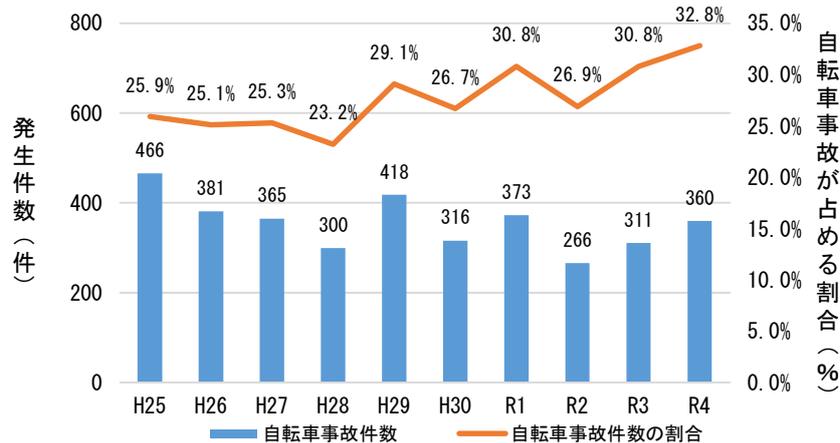
令和4年度に作成された自転車に関する分野別計画改定素案たたき台の作成を
基に、追加分析を行った。

【地区別の満足度と自転車利用割合との比較】

	自転車保有状況		満足度				自転車利用割合
	台数 (台/世帯)	アシスト車 割合	自転車の走りやすさ		自転車の駐輪場所や設備		
			満足	不満	満足	不満	
長後地区	1.30	32.0%	10.3%	60.3%	12.3%	34.2%	16.4%
湘南台地区	1.19	25.6%	23.1%	44.2%	13.0%	50.0%	12.3%
六会地区	1.40	27.7%	9.9%	50.6%	13.4%	47.8%	11.3%
善行地区	1.08	27.9%	10.0%	56.7%	11.8%	41.2%	9.9%
藤沢地区	1.05	26.3%	9.1%	60.9%	19.4%	47.3%	10.8%
村岡地区	1.47	29.6%	10.9%	54.7%	12.1%	51.7%	15.5%
片瀬地区	1.79	25.4%	10.0%	38.0%	4.3%	67.4%	12.5%
鵜沼地区	1.84	14.9%	15.8%	48.9%	4.0%	73.6%	17.1%
辻堂地区	2.14	14.2%	14.8%	48.1%	13.3%	54.3%	21.4%
明治地区	1.56	16.7%	10.9%	57.8%	17.5%	52.6%	17.2%
湘南大庭地区	1.15	36.2%	7.7%	41.0%	8.3%	30.6%	13.6%
遠藤地区	1.20	34.5%	10.8%	45.9%	15.6%	46.9%	12.4%
御所見地区	1.36	21.7%	3.4%	69.0%	4.3%	30.4%	10.2%
合計	1.45	23.4%	11.9%	52.2%	11.6%	51.2%	14.4%

※自転車保有状況、自転車通行空間の満足度、駐輪場の満足度は令和4年度「交通に関する市民意識調査」結果
※自転車利用割合は第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（代表交通手段分担率）

【自転車事故件数と割合の推移】



出典：藤沢市内の交通事故統計

ふじさわサイクルプラン改定（案）の作成

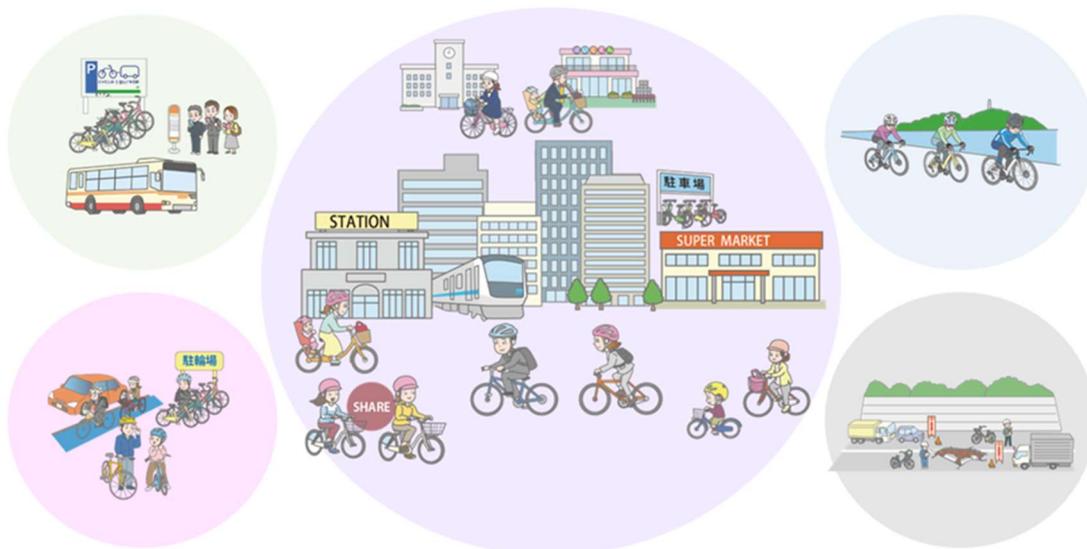
令和4年度に作成された自転車に関する分野別計画改定素案たたき台を基に、パブリックコメントや、検討組織「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」での協議により整理される内容、提起される課題を踏まえてふじさわサイクルプラン改定（案）の作成を行った。

【将来像】

自転車を活かし いきいきと健康で幸せに暮らせるまち

自転車の利用は、「環境負荷の低減」、「渋滞の緩和」、「健康の増進」、「災害時の移動手段確保」に繋がるなど、様々なメリットがあります。

そこで、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境の整備を進めることで、都市交通としてより多くの役割を担うとともに、様々な場面において自転車の利用を促進し、自転車を利用して自由に移動でき、過度に自家用車に頼ることなく、健康で幸せに暮らせるまちを目指します。



(3) 交通に関する意識調査の実施

市民の交通行動や交通に対する満足度等を把握するため、調査を実施した。

■ 調査項目

- | | |
|-------|-----------------|
| 問 1 | 回答されるご本人について |
| 問 2 | 外出頻度について |
| 問 3-1 | 免許・自動車保有状況について |
| 問 3-2 | 藤沢市を発着とする移動に関して |
| 問 4 | 自転車の保有状況について |
| 問 5 | シェアサイクルについて |
| 問 6 | 交通に関する満足度について |
| 問 7 | 自由回答欄 |

■ 調査概要

- ・調査は藤沢市 LINE 公式アカウントより、WEB 回答画面を案内して実施した。
- ・調査結果の概要は次の通りである。なお、回答者の年齢構成に偏りがある可能性があることから、補正を行っている。

回答完了（集計対象）	未回答・中断	計
5,342	2,786	8,128