

藤沢市都市交通計画(素案)からの変更点について

本市は、交通に関する基本的な方針として「藤沢市交通マスタープラン」を平成26年に策定し、その実施計画として「藤沢市交通アクションプラン」を平成27年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、現計画を新たに「藤沢市都市交通計画」として改定するものです。

この度、令和5年12月市議会定例会で報告（「藤沢市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）」）を行った素案に対するパブリックコメント等の意見を反映した計画案を取りまとめたことから、最終報告を行うものです。

1. パブリックコメント等の実施結果

■ パブリックコメント

令和5年12月7日から令和6年1月5日までパブリックコメントを実施し、素案に対する意見をいただきました。

▶ 意見件数： 27件

■ 藤沢市交通政策推進会議

令和5年11月22日に開催した第6回藤沢市交通政策推進会議において、素案について議題とし、意見をいただきました。

▶ 意見件数： 20件

意見件数 合計47件

2. 素案からの変更点

パブリックコメント（以下、「パブコメ」という。）及び藤沢市交通政策推進会議（以下、「推進会議」という。）からの計47件の意見は、市の考え方を付して、整理を行いました（資料2）。そのうち、16件の意見については、意見の趣旨を踏まえて計画案に反映することとし、素案から一部の記載を変更します。（変更箇所は下線で示しています。）

意見 A パブコメ	資料2・No.4 市がどのような原則に基づいて都市交通を構築するかという、最も根底的な考えを示してはどうか。
市の考え方	本市が都市交通関連の計画を策定する動機について記載が不足していることから、追加します。
変更箇所1	「基本方針編」資料3 P.2「1-1 策定の背景・目的」 「策定の背景」1行目 <u>追加</u>
変更前	（記述なし）
変更後	<u>地方公共団体は、交通に関する施策について基本理念等を掲げた「交通政策基本法」に基づく交通政策基本計画（国土交通省）を踏まえ、同法に規定された責務を果たすべく、交通に関する施策を、まちづくり等の観点を加えながら、総合的かつ計画的に実施することが求められています。</u>
変更箇所2	「基本方針編」資料3 P.72「1-1 将来交通像」1行目 <u>追加</u>
変更前	（記述なし）
変更後	<u>藤沢市は、市民だれもが交通手段を自由に選択し、自家用車だけに依拠することのない移動を実現するため、第2章の「藤沢市をとりまく状況」や、第3章の「交通課題」を踏まえて、次の将来交通像を設定します。</u>

意見 B 推進会議	資料 2・No. 5 計画の区域を明確にした方がよい。
市の考え方	計画の区域について、記載が不足していることから、追加します。
変更箇所 3	「基本方針編」資料 3 P. 4 「2-2 計画の区域」追加
変更前	(記述なし)
変更後	2-2 計画の区域 本計画で対象とする区域は、藤沢市全域とします。

意見 C パブコメ	資料 2 No. 15 市民が交通の主な利用者であり交通計画の主たる対象者であることは理解できるが、製造業に限らず観光をはじめとするサービス業やその他の事業者もまた、市内で生産活動を営む重要な主体であることを強調すべき。
市の考え方	「産業」によって多くの人を訪れる視点を追加します。 また、同様に「観光」によって多くの人を訪れる視点を追加します。
変更箇所 4	「基本方針編」資料 3 P. 41 「3. 藤沢市をとりまく社会状況」「(6)産業」「県内 3 位の製造品出荷額」 13 行目 追加
変更前	(記述なし)
変更後	本市には、各種産業の集積地も多く、市内外から働きに来る人の移動が多いという特徴があります。
変更箇所 5	「基本方針編」資料 3 P. 42 「3. 藤沢市をとりまく社会状況」「(7)観光」「新型コロナウイルスが観光客の増加傾向に影響」 6 行目 追加
変更前	(記述なし)
変更後	このように、多くの観光客が本市を訪れ、移動をしている現状があります。

意見 D パブコメ	資料 2 No. 12 「2024年問題」について、主に宅配便ドライバーを念頭に置いているようだが、バスドライバーへの影響が甚大であり、触れておいた方がよい。
意見 E 推進会議	資料 2 No. 17 「日常生活における交通課題」の【交通課題】に、「バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足が深刻化しており、路線の廃止などの事例が散見される。」と追加してほしい。
市の考え方	バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足についての記載が不足していることから、追加します。
変更箇所 6	「基本方針編」資料 3 P. 65 「日常生活における交通課題」「【交通課題】」 8 行目 追加
変更前	(記述なし)
変更後	バス・タクシーなどの自動車運送業務の人手不足が深刻化しており、バス本数の減便などの事例が散見されます。

意見 F 推進会議	資料 2 No. 21 「将来交通像」の説明で、「持続可能な交通」とあるが、環境面での持続可能性に加えて、主に公共交通を想定したサービスの持続性も指すのであれば、その旨の記述がある方が望ましい。
市の考え方	「持続可能」の意味についてより明確化するため、説明の一部を修正します。
変更箇所 7	「基本方針編」資料 3 P. 72 「第 4 章 目指す将来交通像と基本方針」

	「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」11行目	追加
変更前	移動を支える持続可能な交通体系の実現を目指します。	
変更後	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。	

意見 G パブコメ	資料 2 No. 22	市として地域間にどのような人流をつかっていきたいかというビジョンが不明確。コンパクトシティ・プラス・ネットワークへの言及がなく、立地適正化計画との整合性がわかりにくい。								
	市の考え方	「藤沢市立地適正化計画」との関係性を明確にするため、新たに「基本方針編」P. 79に「1-5 公共交通等の方針」のページを設けます。その中で、交通ネットワークの考え方として、都市拠点、地区拠点間のネットワークなどの維持強化を目指すことを説明するとともに、「公共交通等の方針図」を追加します。								
	変更箇所8	「基本方針編」資料 3 P. 76「公共交通等の方針」追加								
	変更前	(記述なし)								
変更後	<p>1-5 公共交通等の方針</p> <p>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、JR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。</p> <p>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、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。</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <table border="1" style="margin-right: 20px;"> <thead> <tr><th colspan="2">凡例</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td></td><td>鉄道駅800m圏</td></tr> <tr><td></td><td>バス停400m圏</td></tr> <tr><td></td><td>地域内交通要検討エリア (交通空白地)</td></tr> </tbody> </table> </div> <p style="text-align: center;">■ 藤沢市の公共交通等の方針図</p>		凡例			鉄道駅800m圏		バス停400m圏		地域内交通要検討エリア (交通空白地)
凡例										
	鉄道駅800m圏									
	バス停400m圏									
	地域内交通要検討エリア (交通空白地)									

意見 H 推進会議	資料 2 No. 23 最寄り駅まで15分圏についてコンセプトとしてより明確にしておくことが重要。「自宅から15分で電車に乗れる」ということにとどまらず、生活拠点としての自家用車以外の手段により駅周辺に15分以内で行けること、それにより、自家用車に依拠しない生活が実現すること、それが本計画の各基本方針を実現するのに意義があることなどを記述することが考えられる。
市の考え方	最寄り駅まで15分圏の意義について記載が不足していたことから、本市の「公共交通等の方針」として「基本方針編」に図を掲載し、その説明を追加します。その説明の中に、15分圏の意義について記載します。
変更箇所9	「基本方針編」 資料 3 P.76「公共交通等の方針」 追加
変更前	(記述なし)
変更後	【「基本方針編」P.76に「公共交通等の方針図」とともに、公共交通等の方針図の説明の中に次の文章を追加します。】 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、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。

意見 I 推進会議	資料 2 No. 25 「健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実」とあるが、「繋がる」という表現よりは、「支える」の方がよいのではないか。
市の考え方	ご指摘のとおり表現が強かったことから、文言を修正します。
変更箇所10	「基本方針編」 資料 3 P.78「2.基本方針」… 「取組方針1-2 健康寿命の延伸に…」タイトル及び2行目 変更
変更前	取組方針1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実 …、健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実を…
変更後	取組方針1-2 健康寿命の延伸を支える交通環境の充実 …、健康寿命の延伸を支える交通環境の充実を…

意見 J 推進会議	資料 2 No. 31 バスに関する指標があった方が望ましい。
市の考え方	ご指摘のとおりバスに関する指標を設けていなかったことから、公共交通のサービス圏域のうち、「バスを週1回以上利用する人の割合」を新たな指標（アウトカム指標）に設定し、追加します。
意見 K 推進会議	資料 2 No. 33 指標の目標値は、数値化できるものは数値化した方が良い。
市の考え方	ご意見を踏まえ、指標の目標値のうち、数値化できるものについては数値化します。

変更箇所11

「基本方針編」資料3 P.111 「(3)評価指標」

「基本方針に対応する評価指標（一覧）」追加 変更

変更前

■ 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1,145千人	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

変更後

【指標2-2として、「バスを週1回以上利用する人の割合」を追加し、目標値を数値化できるものは数値化しました。】

基本方針	評価指標(アウトカム指標)	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	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%)	<u>88%</u> <u>(77%)</u>
	1-2. 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	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)	80.9% (84.3%)	<u>82%</u> <u>(88%)</u>
	2-2. <u>バスを週1回以上利用する人の割合</u>	21.8%	<u>23%</u>
	2-3. 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
	2-4. 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213百万人	約315百万人
	3-2. 都市拠点の平均滞在者数 (※都市拠点の合計)	約1,145千人	<u>約1,690千人</u>
【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	<u>307千t-CO₂</u>
【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	<u>20件以下</u>
	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

変更前

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	127 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 「実施計画」の目標値による
歩道の整備延長	306.7km	向上

【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%)	向上
週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	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%	向上

【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196百万人	向上
都市拠点の平均滞在者数	約1,145千人	向上

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・幹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	削減
災害対策に関する実現度 (※数値は市民が「安心」だと感じている割合)	57.2%	向上

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%	向上
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)	74.4% (82.3%)	向上
主要な道路における平均旅行速度	約26.6 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	200台	向上
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 ₂	削減

変更後

【「バスを週1回以上利用する人の割合」を追加し、目標値を数値化できるものは数値化しました。】

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」の目標値による
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

	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="3">基本方針4 環境に負荷をかけない</td> </tr> <tr> <td colspan="3">【アウトプット指標】</td> </tr> <tr> <td>評価指標</td> <td>現況</td> <td>目標</td> </tr> <tr> <td>電気・燃料電池自動車(自家用車)の補助実績台数</td> <td>527台</td> <td>1,200台</td> </tr> <tr> <td>電気・燃料電池/バスの導入台数</td> <td>0台</td> <td>向上</td> </tr> <tr> <td colspan="3">【アウトカム指標】</td> </tr> <tr> <td>評価指標</td> <td>現況</td> <td>目標</td> </tr> <tr> <td>運輸部門における温室効果ガス排出量</td> <td>335千tCO₂</td> <td>307千tCO₂</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="3">基本方針5 安心して暮らす</td> </tr> <tr> <td colspan="3">【アウトプット指標】</td> </tr> <tr> <td>評価指標</td> <td>現況</td> <td>目標</td> </tr> <tr> <td>ホームドアの設置駅数</td> <td>2駅</td> <td>17駅</td> </tr> <tr> <td>緊急輸送道路・避難路・踏線部及び沿岸部に架かる橋りょうの耐震補強整備率</td> <td>80.8%</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td colspan="3">【アウトカム指標】</td> </tr> <tr> <td>評価指標</td> <td>現況</td> <td>目標</td> </tr> <tr> <td>1万人あたりの交通事故発生件数</td> <td>24.7件</td> <td>20件以下</td> </tr> <tr> <td>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していると感じているか)</td> <td>57.2%</td> <td>向上</td> </tr> </table>	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tCO ₂	307千tCO ₂	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・踏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していると感じているか)	57.2%	向上
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tCO ₂	307千tCO ₂																																																		
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・踏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していると感じているか)	57.2%	向上																																																		

意見 L パブコメ	資料 2 No. 34 「実施計画編」には、その対象地域が「市全域」か「各都市拠点」しかない。せつかく「A-1」から「C」までの6地域に分類したのだから、6地域ごとに具体的な取組を考えていくのが自然ではないか。								
市の考え方	「実施計画編」は、将来交通像を実現するため基本方針と紐づけた施策を整理し、その中から主要なプロジェクトを重点施策として整理したものです。施策の中には、重点的に取り組む地域はあるものの、すべての施策に重点的に取り組む地域があるわけではないため、地区ごとの記載は行っていませんでした。対象地域については、再度見直しを行い、地域を絞り込める箇所につきましては、「A-1」～「C」までの6地域、もしくは都市拠点名を記載します。								
変更箇所 13	「実施計画編」資料 4 全般 追加 変更								
変更前	各施策の方針で、対象区域を記載（藤沢市全域、各都市拠点）。 (例) <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;">対象地域</td> <td>藤沢市全域</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;">分類</td> <td>交通戦略・公共交通</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;"></td> <td>④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;"></td> <td><取組内容></td> </tr> </table>	対象地域	藤沢市全域	分類	交通戦略・公共交通		④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進		<取組内容>
対象地域	藤沢市全域								
分類	交通戦略・公共交通								
	④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進								
	<取組内容>								
変更後	対象区域について、地域を絞り込める箇所につきましては「A-1」～「C」までの6地域、もしくは都市拠点名を記載しました。 (例) <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;">対象地域</td> <td>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)</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;">分類</td> <td>交通戦略・公共交通</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;"></td> <td>④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0e6ff;"></td> <td><取組内容></td> </tr> </table>	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		④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進		<取組内容>
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								
	④-i) 湘南台駅から寒川町倉見に至るいすみ野線延伸の促進								
	<取組内容>								

意見 M 推進会議	資料 2 No. 35 「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…」とあるが、超高齢化とBRTは関係ない。
市の考え方	ご指摘を踏まえて、文言を修正します。
変更箇所 14	「実施計画編」資料 4 P. 10「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」①-i) 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>」6行目 削除

変更前	短・中期的には、 <u>超高齢化が市内で最も進む</u> 、湘南大庭地区において、辻堂駅と…
変更後	短・中期的には、湘南大庭地区において、辻堂駅と…

意見 N パブコメ	資料 2 No. 36 デジタル技術の活用は、交通弱者、特に高齢者は一般にデジタル技術への親和性が低いということに留意が必要ではないか。
市の考え方	ご指摘のとおり、デジタル技術導入にあたって、高齢者等への親和性が課題の一つであると考えており意見を受けて、追加をします。
変更箇所 15	「実施計画編」資料 4 P. 10「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」「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」「<取組内容>」11 行目 追加
変更前	(記述なし)
変更後	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。

意見 0 推進会議	資料 2 No. 38 実施期間について、元号表記より西暦表記の方が長期の時間のイメージがしやすいと思う。															
市の考え方	「実施計画編」の重点施策の実施期間における「年度」の表記につきましては、ご指摘の点を踏まえ、西暦と元号の併記に変更します。															
変更箇所 16	「実施計画編」資料 4 P. 10 ほか「実施期間」 変更															
変更前	(例) <table border="1"> <thead> <tr> <th>具体的施策</th> <th>実施主体</th> <th>短期 (~令和10年度)</th> <th>中期 (~令和15年度)</th> <th>長期 (令和16年度~)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>モビリティ・ハブの整備</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>ICTを活用した公共交通利用環境の整備促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table>	具体的施策	実施主体	短期 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (令和16年度~)	モビリティ・ハブの整備	藤沢市				ICTを活用した公共交通利用環境の整備促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者			
具体的施策	実施主体	短期 (~令和10年度)	中期 (~令和15年度)	長期 (令和16年度~)												
モビリティ・ハブの整備	藤沢市															
ICTを活用した公共交通利用環境の整備促進	藤沢市 交通事業者 民間事業者															
変更後	(例) <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>モビリティ・ハブの整備</td> <td>藤沢市</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>ICTなど新技術を活用した交通環境の整備促進</td> <td>藤沢市 交通事業者 民間事業者</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> <p>※その他施策の実施期間においても同様の変更を行いました。</p>	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~)	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			
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~)												
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															

意見 P 推進会議	資料 2 No. 39 「自治体と事業者等が連携したイベント開催などの運転手確保のための取組」の追加を検討してほしい。
市の考え方	意見を受け、追加をします。
変更箇所 17	「実施計画編」資料 4 P. 20 「④-iii) 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化」 「<取組内容>」8 行目 追加
変更前	(記述なし)
変更後	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。

3. その他の変更点（主なもの）

パブリックコメントや交通政策推進会議からの意見を受けて変更を行った以外にも、主に次のような変更を行いました。

変更箇所	変更内容
全般	表紙・イラストの追加
基本方針編 P.79 実施計画編 P.16	公共交通の利用促進の方法として「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」の考え方を計画に取り入れます。
基本方針編 P.59	「藤沢市の交通サービスの現状」に「藤沢駅まで30分圏の人口割合」の資料を追加します。
基本方針編 目次下ほか 実施計画編 目次下ほか	用語の解説への誘導について工夫を行います。
実施計画編 P.52～	用語の解説を追加します。

4. 計画改定までの流れ

今後は、内容を確定し、本年度中に計画改定を予定しています。

令和6年3月1日 藤沢市議会定例会 報告済み



【本日】 第7回藤沢市交通政策推進会議



内容を確定し、本年度中に計画改定予定