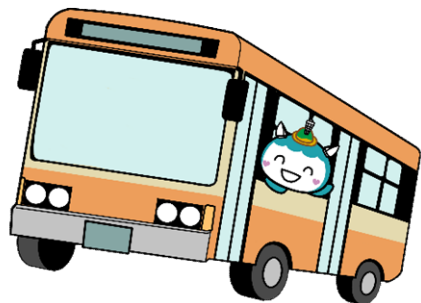


議題3

交通計画の見直しについて



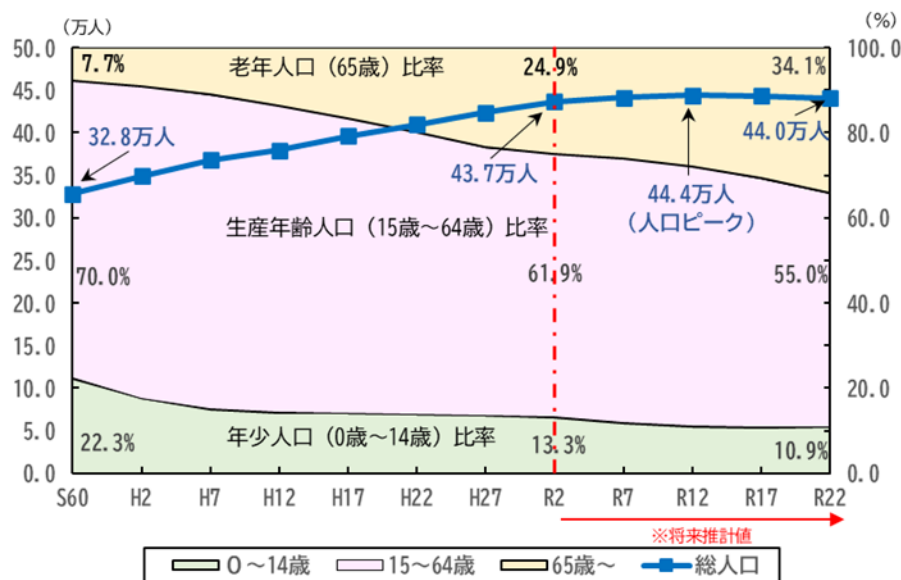
藤沢市を取り巻く社会状況



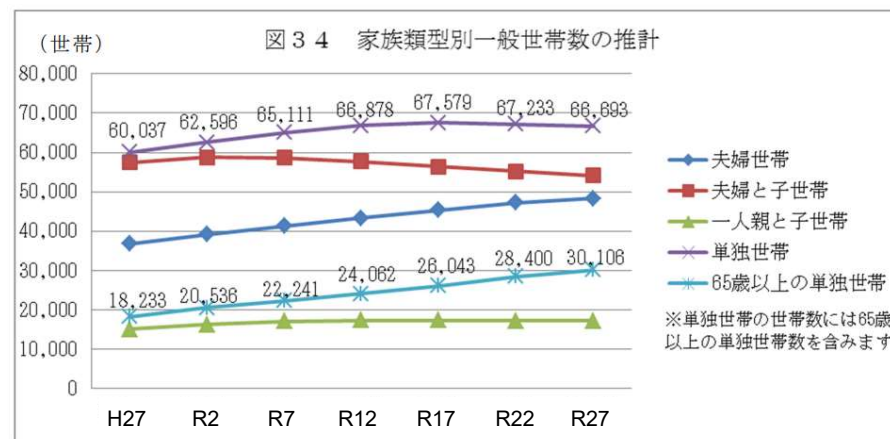
➤ 人口動向（市全域）

- 人口は増加傾向にあるが、R12年にピークを迎え、人口減少へと転じる。
- 他方で、高齢化の更なる進展や単身世帯の増加が想定される。

⇒高齢化に付随する免許返納者の増加等様々な問題が懸念され、移動手段の確保や買い物、福祉・介護サービスなどへのアクセス性向上が必要となる。



図：藤沢市の人口推移
(国勢調査 (R2年まで) 及び藤沢市将来人口推計 (R2年以降))



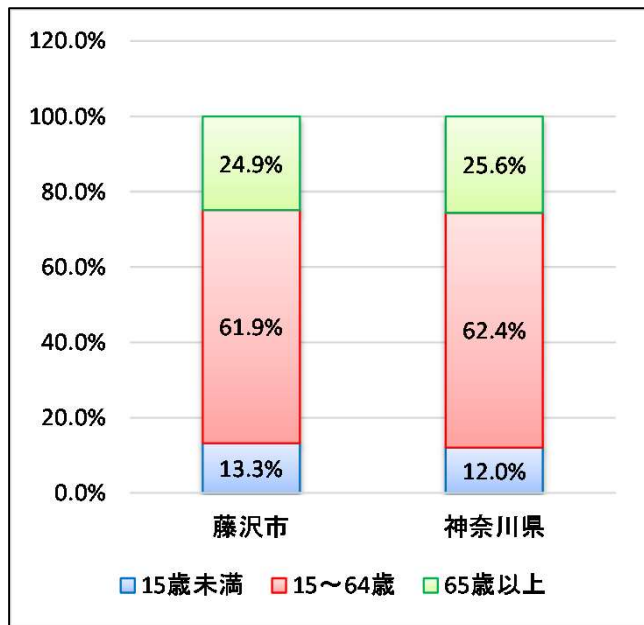
図：藤沢市の世帯構成の推移
(藤沢市将来人口推計 (H29年度))



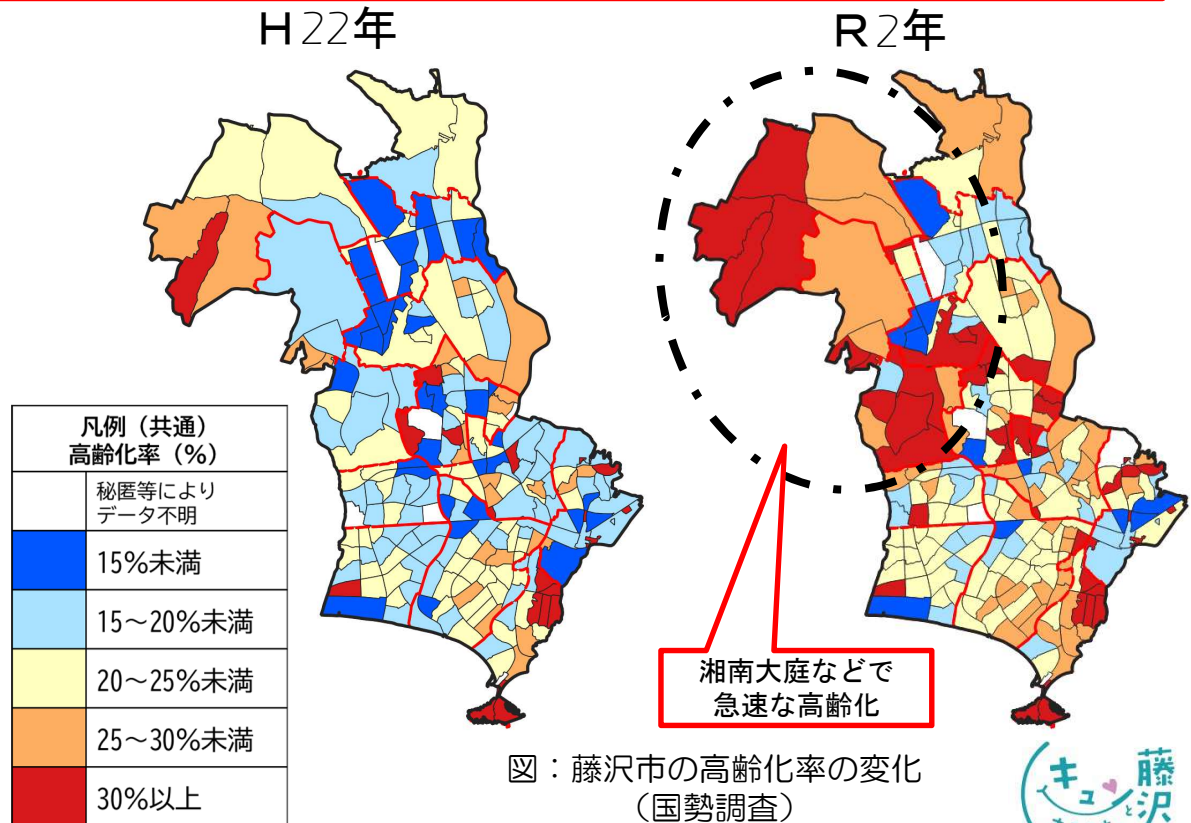
➤ 高齢化率（地域別）

- 市域全体で高齢化が進んでいる。（高齢化率 藤沢市：24.9%、神奈川県：25.6%）
⇒ 神奈川県全体と比べて高齢化はやや緩やか。
- 特に、湘南大庭や御所見といった地区で高齢化率が高くなっている。

⇒地区ごとに高齢化の進展状況が異なり、実情に応じた対応が必要。



図：藤沢市と神奈川県における年齢構成（国勢調査（R2年））



図：藤沢市の高齢化率の変化（国勢調査）



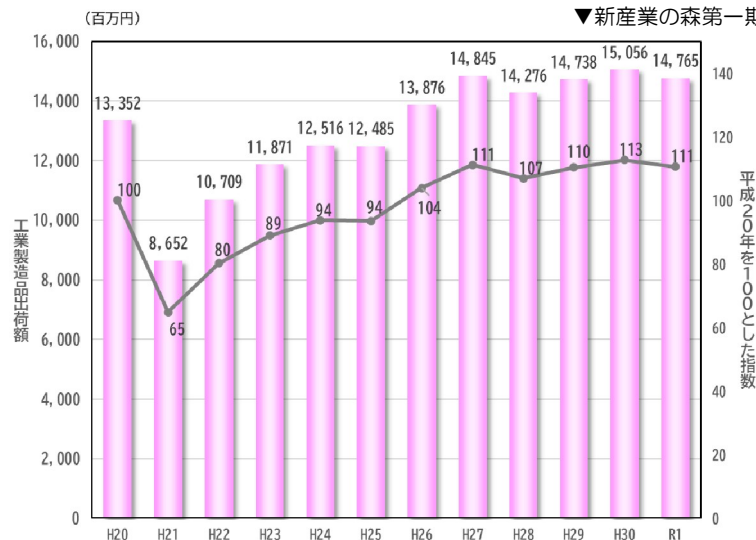
➤ 経済（商業・工業）

- H20年代半ば、工業製品出荷額及び小売り商品販売額は落ち込むが、近年、経済活動が回復・活性化。
- 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に指定されている他、市内の産業拠点整備や近隣市のIC整備も進む。

⇒ さらなる物流の活性化へ対応するため、東京・横浜等の大都市や近隣市の拠点を結ぶ交通ネットワークの整備が必要。

▼さがみ縦貫道路（圏央道）全線開通（H27.3）

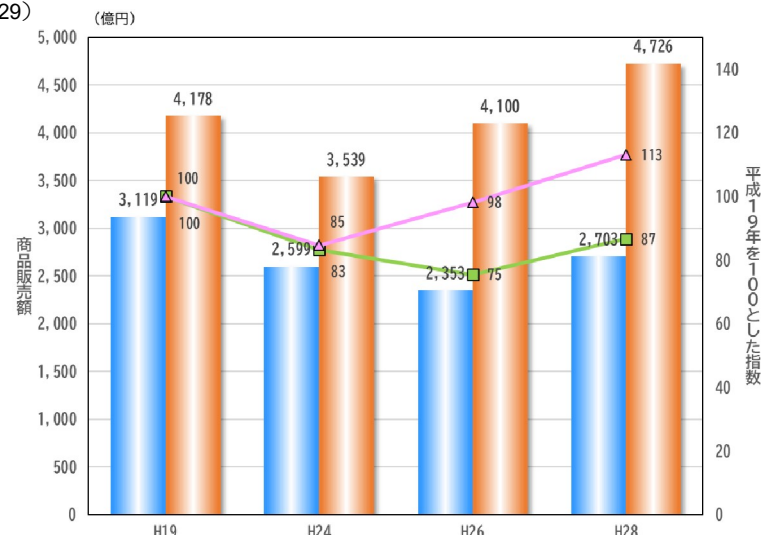
▼新産業の森第一期事業完了（H29）



リーマンショック（H21）▲

■工業製品出荷額 ▲指数

図：工業製品出荷額の推移
（藤沢市工業統計）



■卸売り ■小売り ■指数（卸売り） ▲指数（小売り）

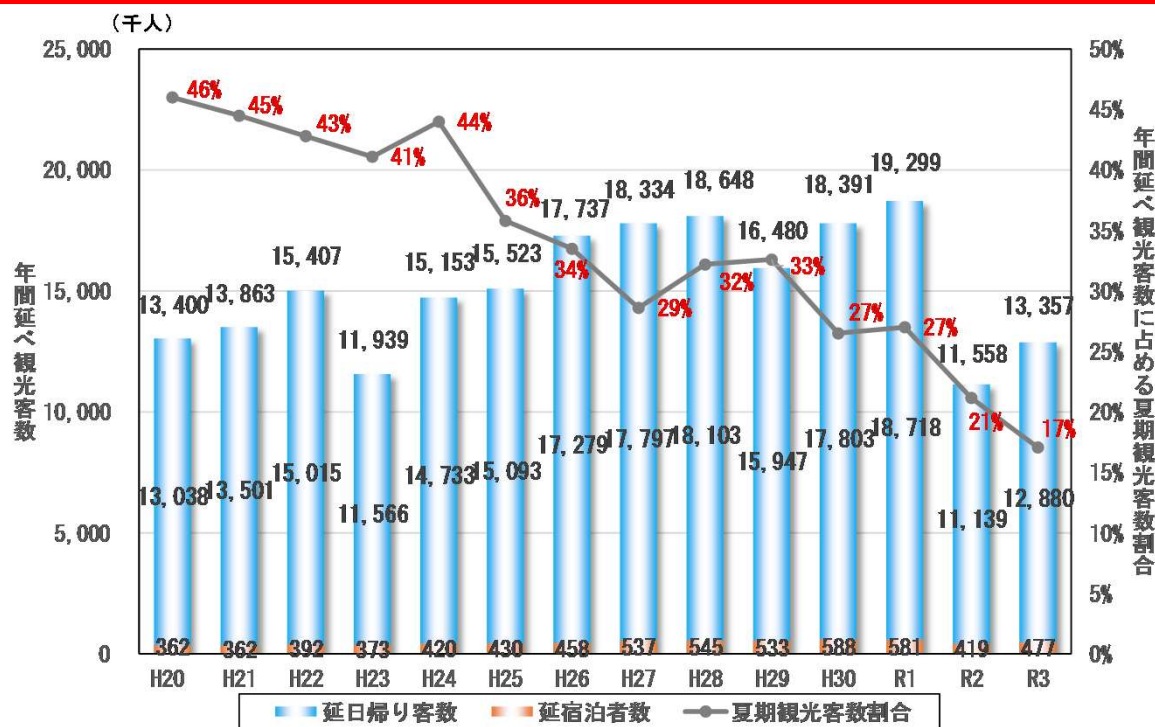
図：卸売・小売商品出荷額
（経済センサス）



➤ 経済（観光）

- 本市への観光客数は増加傾向にあった。
(コロナ禍によりR2年では大きく減少したが、R3年では回復傾向となった。)
- これまで、本市への観光客は夏季に集中していたが、近年、季節を問わず観光客が増加している。

⇒本市では、観光需要が増加・多様化している。今後は、アフターコロナを見据えた観光分野と交通分野の連携が必要。



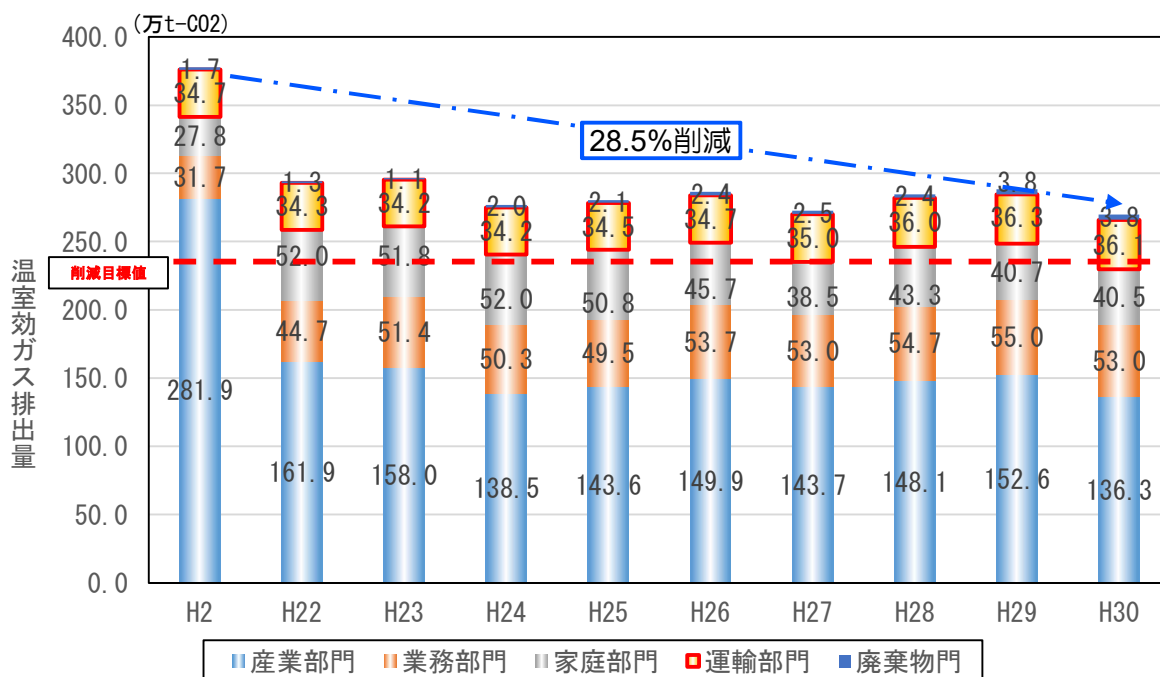
図：観光客の推移・夏期観光客数割合
(藤沢市ワンポイント指標)



➤ 環境対策

- 全国的な脱炭素の動きと同様に、本市も「2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロ」を表明（「藤沢市気候非常事態宣言」（R3.2））した。
- 温室効果ガス排出量は基準のH2年比で約28.5%削減（H30年時点）。

⇒依然として駅周辺や商業施設では慢性的な渋滞が発生しており、公共交通の利便性や自転車利用の促進が必要であるほか、関連部門との連携強化が必要。



図：温室効果ガス排出量の推移（効果管理用算定）
（ふじさわ環境白書）



図：環境施策に位置付けられている
交通関連施策の一部
（藤沢市環境基本計画）

➤ 災害

- 近年、風水害や土砂災害など、自然災害が頻発・激甚化している。
- 県内では、首都直下地震や南海トラフ地震などの発生が想定される。
- このため、藤沢市国土強靱化地域計画、藤沢市地域防災計画等を策定した。

⇒迅速な救援・復旧活動を支えるため、複数の経路を確保し、防災・減災を図るため、避難路として都市計画道路等の整備が必要。

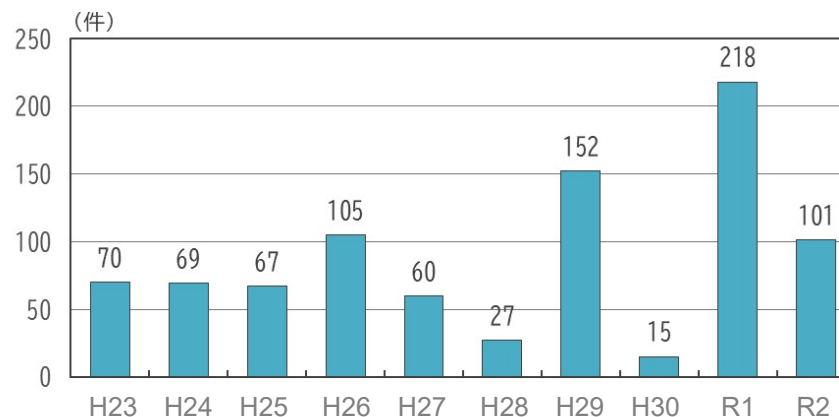
想定地震名	モーメント マグニチュード	県内で想定される 最大震度	発生確率
都心南部直下地震	7.3	横浜市・川崎市を中心に 震度6強	(南関東地域のM7クラスの地震 が30年間で70%)
三浦半島断層群の地震	7.0	横須賀三浦地域で 震度6強	30年以内6~11%
神奈川県西部地震	6.7	県西地域で震度6強	(過去400年の間に同クラスの 地震が5回発生)
東海地震	8.0	県西地域で震度6弱	(南海トラフの地震は30年以内 70%程度)
南海トラフ巨大地震	9.0	県西地域で震度6弱	(南海トラフの地震は30年以内 70%程度)
大正型関東地震	8.2	湘南地域・県西地域を 中心に震度7	30年以内ほぼ0%~5% (2~4百年の発生間隔)
元禄型関東地震	8.5	湘南地域・県西地域を 中心に震度7	30年以内ほぼ0% (2~3千年の発生間隔)
相模トラフ沿いの 最大クラスの地震	8.7	全県で震度7	30年以内ほぼ0% (2~3千年あるいは それ以上の発生間隔)

図：県内で発生が想定される大型地震
(かながわ交通計画)



※写真 (R1.10時点)

図：R1年台風19号による土砂崩れ (箱根登山鉄道)

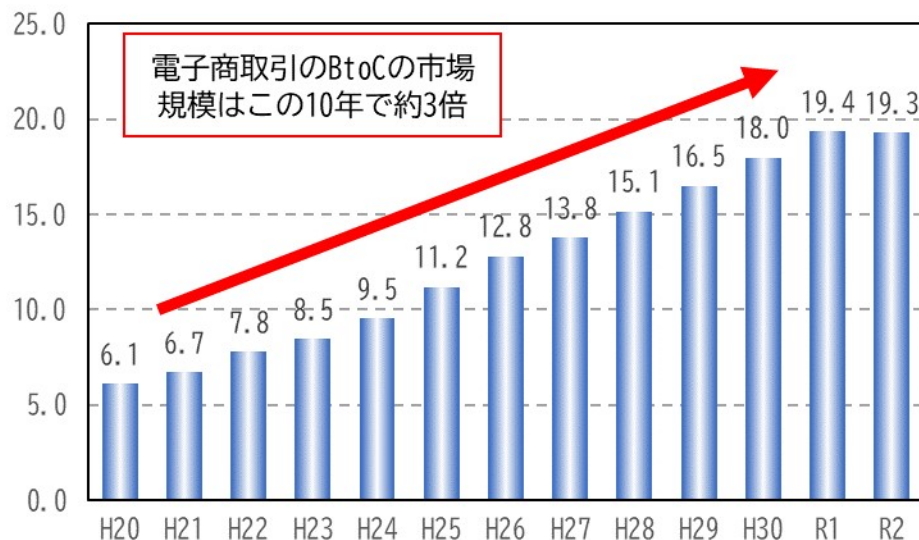


図：神奈川県内の土砂災害発生数 (かながわ交通計画)

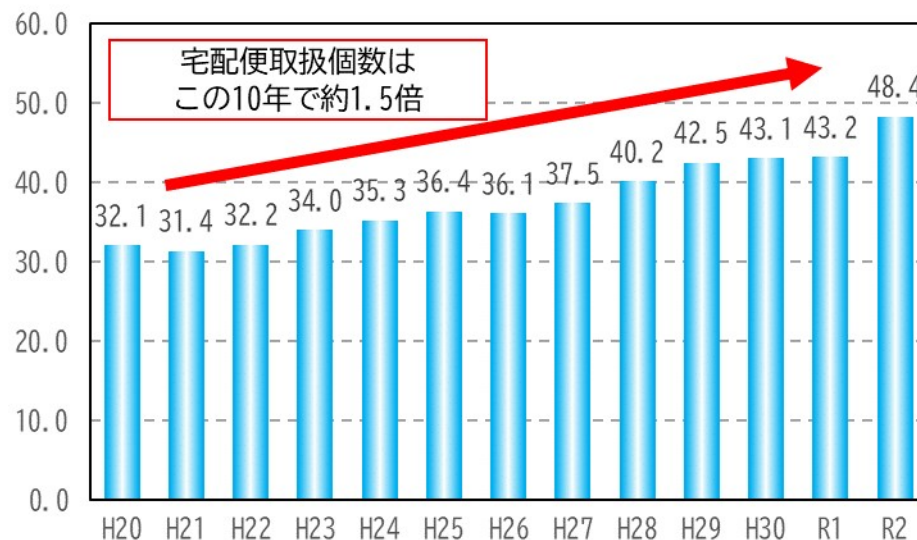
➤ ライフスタイルの多様化

- ICT 技術の普及とともに、ネット通販などのEC（電子商取引）が急速に拡大。
- EC（電子商取引）の拡大などにより、宅配便取扱個数も増加傾向にある。

⇒ICT 技術の普及・進歩、また、コロナ禍に伴い、ライフスタイルや働き方の急速な変化への対応が必要。



図：EC（電子商取引）の市場規模の推移
（電子商取引実態調査）



図：宅配取扱個数の推移
（宅配便取扱実績）

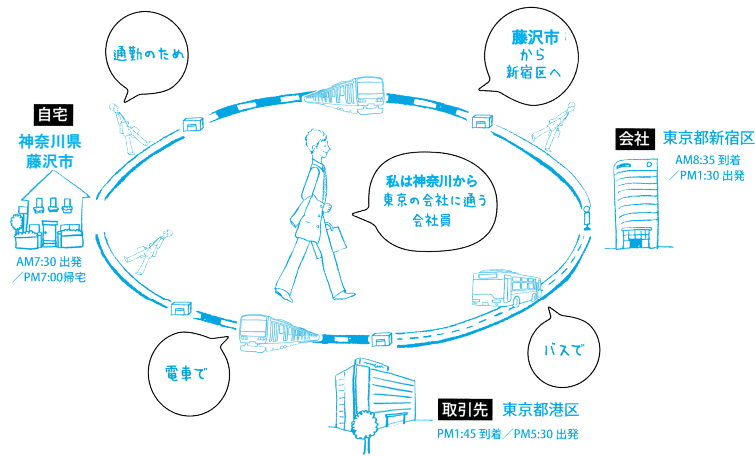
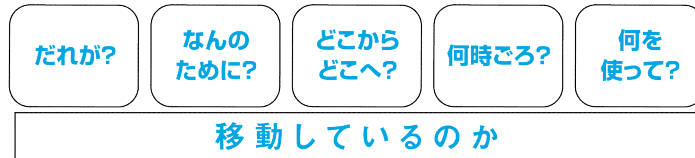


藤沢市の交通実態

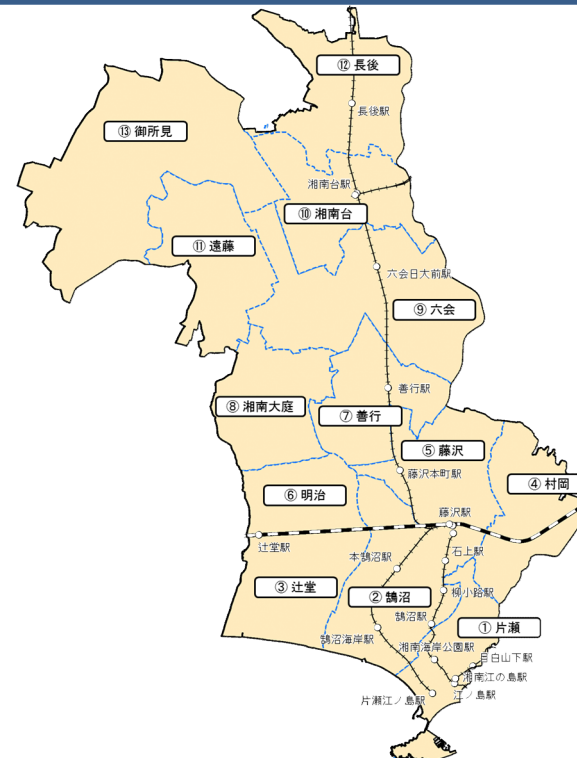


➤ (参考) 東京都市圏パーソントリップ調査の概略

- 東京都市圏パーソントリップ調査（以下、PT調査）とは、「人の動き」に着目し、平日のある1日にどのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どの時間帯に、どのような交通手段で移動したか、アンケートを実施し、交通行動を把握する調査。
- 本市の交通実態の分析にあたっては、まちづくりの基礎単位である都市マスタープランの13地区とできる限り合致するように、調査区域を再集約し、分析・整理を行っている。
※調査圏域：東京都（島しょ部除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部の一部
※S45年から10年ごとに実施しており、H30年の調査（第6回調査）では、調査圏域全体で、約31万人が回答。



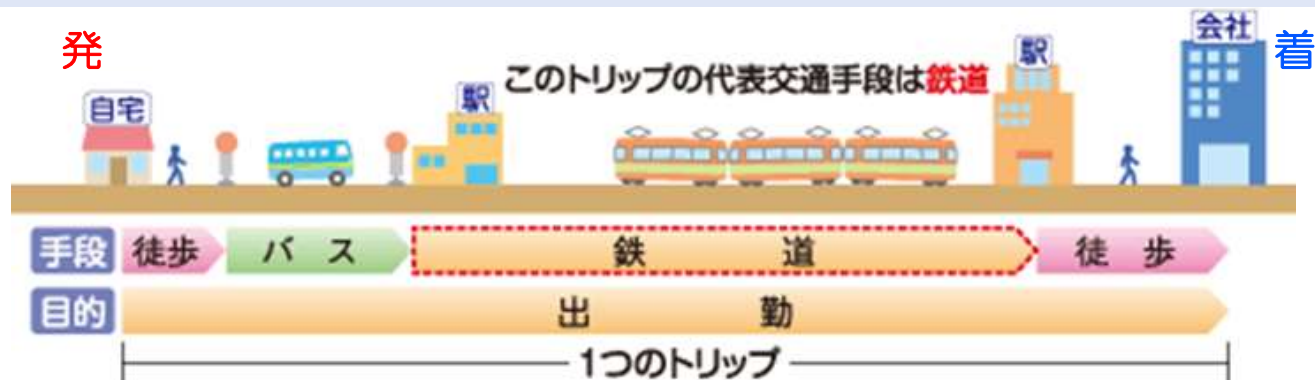
図：PT調査のイメージ図
(東京都市圏交通計画協議会HP)



図：本市のPT調査における13地区
Copyright © Fujisawa City Office, All rights Reserved.



➤ (参考) パーソントリップ調査の用語の説明

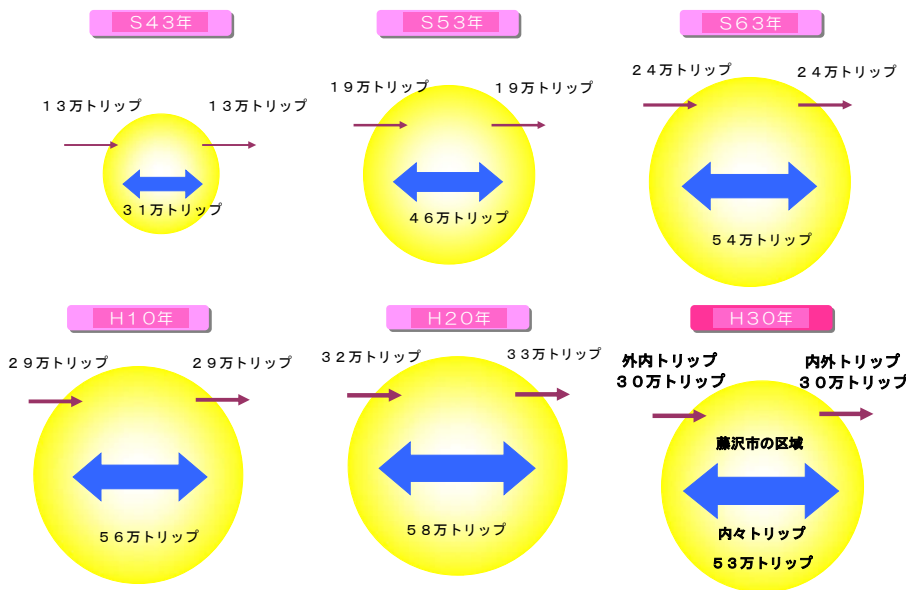


トリップ	人がある目的で、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動で複数の交通手段を乗り継いだ場合も1トリップと数える。
発生集中量 (TE:トリップエンド)	1つのトリップにおいて、出発(発生)側(図中:発)と到着(集中)側(図中:着)をそれぞれカウントしたものを発生集中量(トリップエンド)という。図の場合、2トリップエンドとカウントします。
外出率	市・地域等における外出者数の居住者数に対する割合
目的 (移動目的)	<ul style="list-style-type: none"> 「自宅ー勤務」：自宅から勤務先への移動 「自宅ー通学」：自宅から通学先への移動 「自宅ー業務」：自宅から出張や打合せ先、作業場等への移動 「自宅ー私事」：自宅から買物や通院、習い事、送迎等への移動 「勤務・業務」：自宅外からの出張や打合せ先、作業場等への移動 「その他私事」：自宅外から買物や通院、習い事、送迎等への移動 「帰宅」：自宅外から自宅への移動 <p>本資料では、この10年間での交通実態の変化の概況を示すため、「通勤」：「自宅ー勤務」、「通学」：「自宅ー通学」、「業務」：「自宅ー業務」及び「勤務・業務」、「私事」：「自宅ー私事」及び「その他私事」、「帰宅」：「帰宅」として集計。</p>
代表交通手段	一つのトリップで、複数の交通手段を乗り換えた場合、その中の主たる交通手段を代表交通手段という。(※代表交通手段の優先度：鉄道>バス>自動車>二輪車>自転車>徒歩)
駅端末交通手段	出発地から鉄道駅(または、鉄道駅から目的地)までに利用した、主な交通手段を指す。(※駅端末交通手段の優先度：バス>自動車>二輪車>自転車>徒歩)

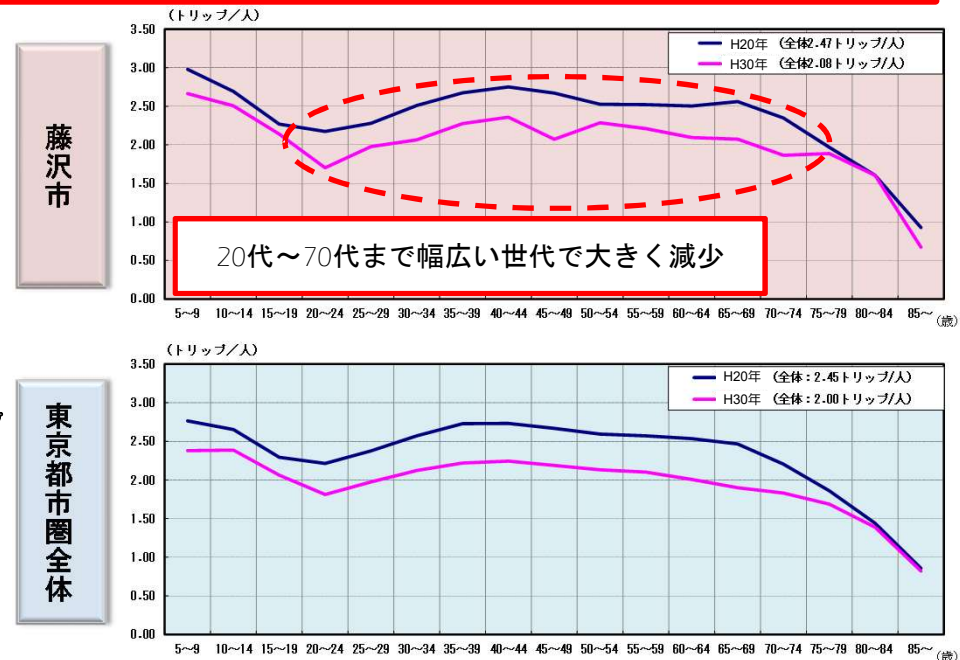
▶ トリップ数の変化

- パーソントリップ調査（以下、PT調査）では、調査開始以降、トリップ数は増加傾向にあったが、H30年PT調査で初めて減少に転じた。
- 1人当たりトリップ数も減少しており、外出や移動する機会が減っている。

⇒世帯構成の変化や健康の観点からも、外出機会の創出や移動しやすい環境整備が必要。



図：トリップ数の推移
(H30年PT調査)



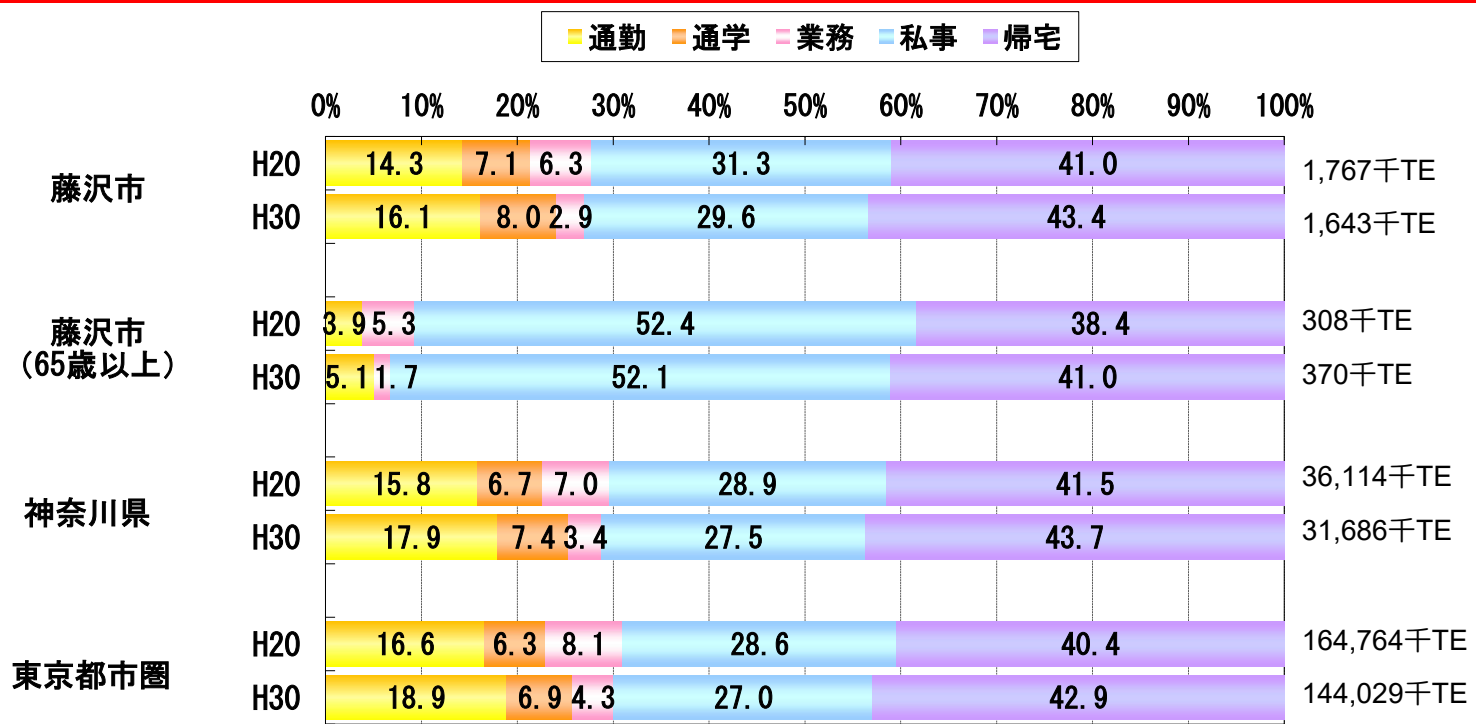
図：一人当たりトリップ数
(H20年・H30年PT調査)



➤ 移動目的の変化

- ICTの普及により、業務移動が大きく減少。（コロナによりテレワークなども定着が進む。）
- 高齢者は、私事移動の割合が高い（神奈川県（65歳以上）も同様の傾向）

⇒働き方の変化により自宅にいる時間の増加や高齢化の進展により、自宅周辺での移動の増加が想定され、地元生活圏における交通環境の整備が一層求められる。



図：移動目的構成率
(H20年・H30年PT調査)

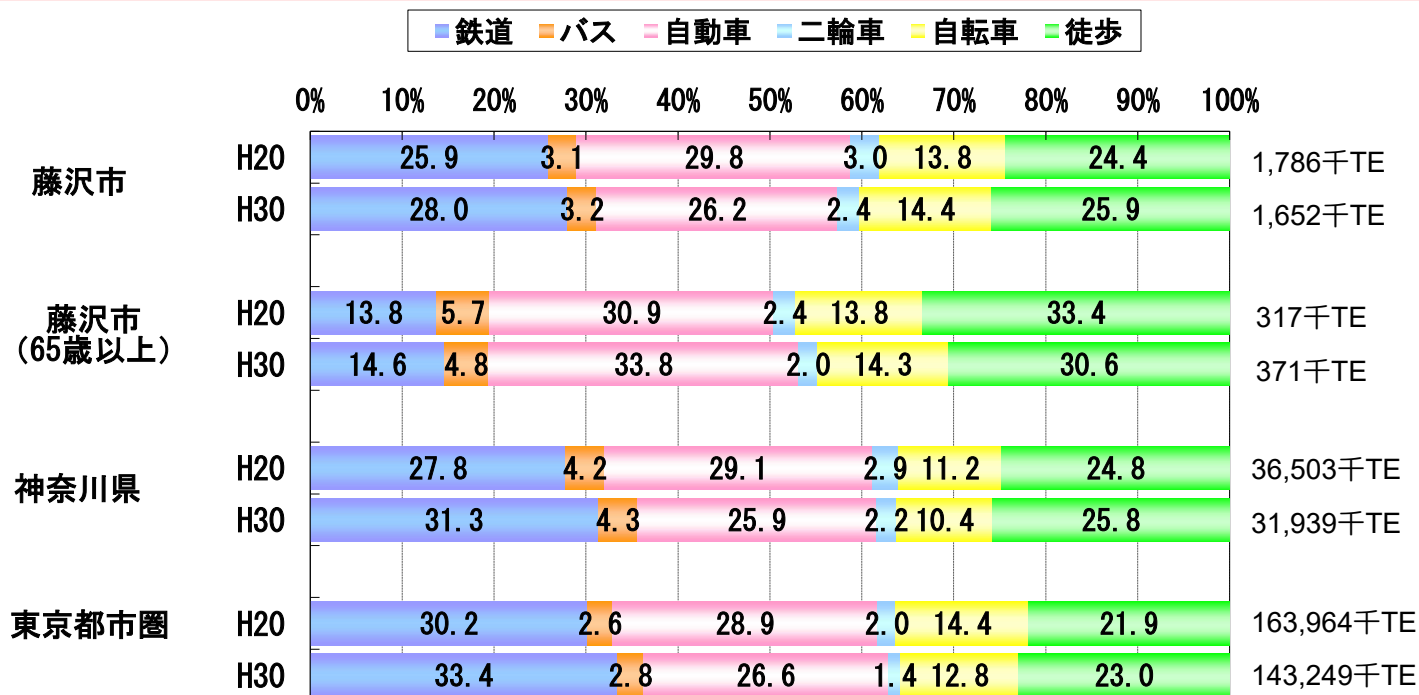
※TE：トリップエンド



➤ 移動手段（代表交通手段）の変化

- 鉄道、徒歩・自転車の分担率が上昇。
- 高齢者は、依然として自動車による移動の割合が高い。

⇒車依存を減らすため、公共交通の利便性向上や徒歩・自転車の移動環境整備が必要。



※TE：トリップエンド

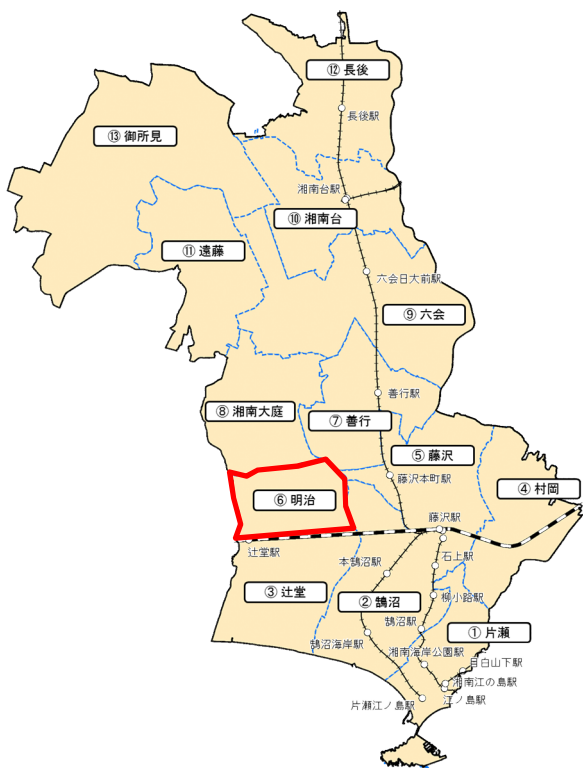
図：代表交通手段分担率
(H20・H30PT調査)



➤ 13地区別の移動目的の変化

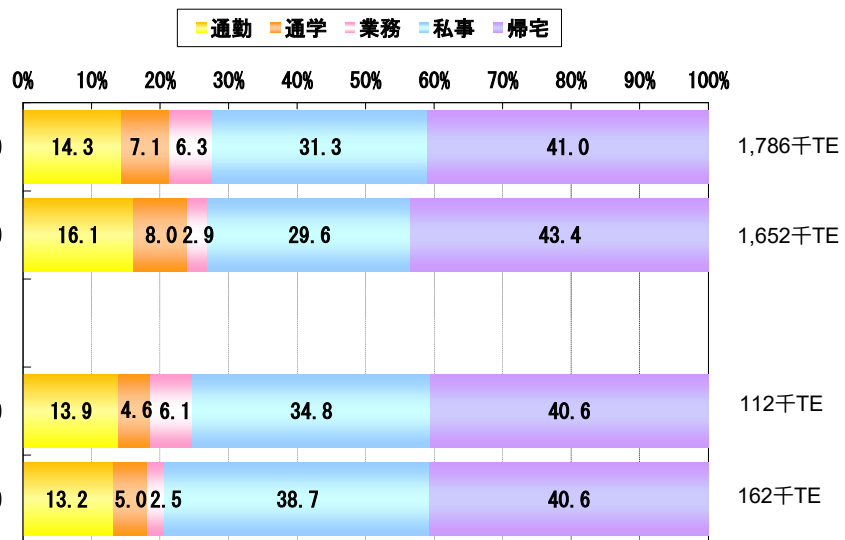
- 働き方の変化等により、いずれの地区においても業務移動の割合が低下。
- 県内でも有数の大型商業施設が立地する明治では移動（発生集中量）が増加している。

⇒近年の急速なライフスタイルの変化による移動目的、移動先の傾向・変化を踏まえ、公共交通の利便性の向上や公共交通網の見直しが必要。



藤沢市全域

明 治



※TE：トリップエンド

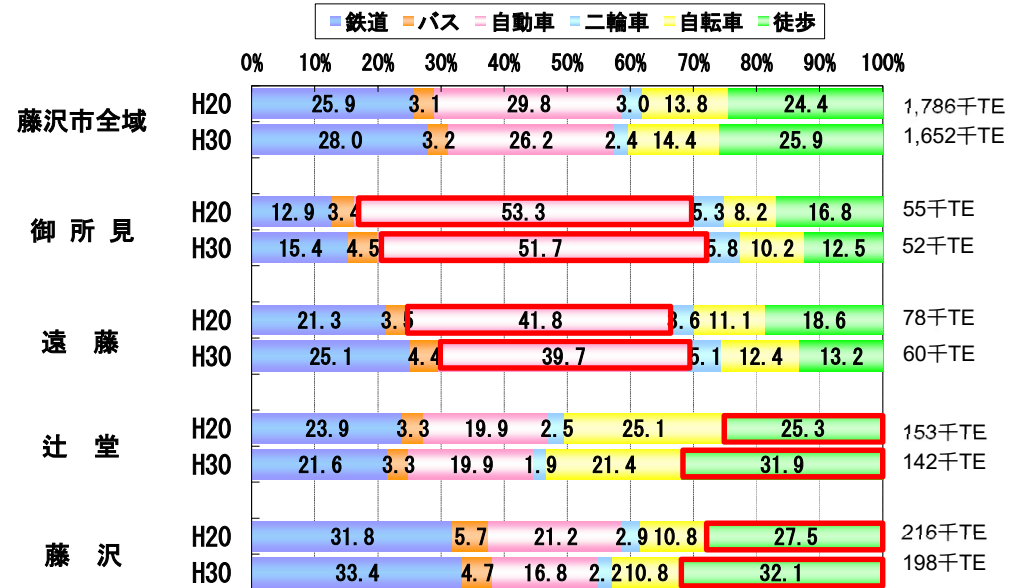
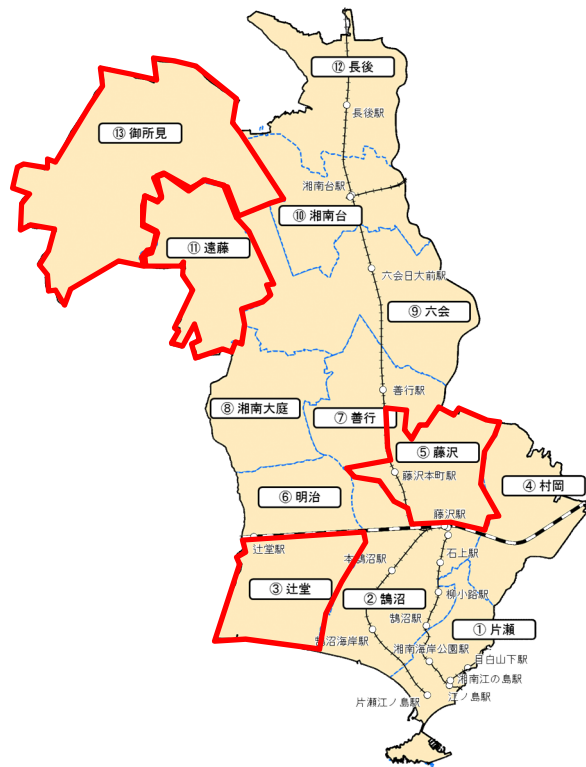
図：移動目的構成率（特徴的な明治地区を特出し）
(H20・H30PT調査)



➤ 13地区別の移動手段（代表交通手段）の変化

- 鉄道駅の無い、御所見や遠藤などでは、自動車による分担率が高い。
- 辻堂や藤沢では、徒歩による分担率が高い。

⇒地域特性や市民や訪問者の移動手段の傾向を踏まえながら、鉄道、徒歩・自転車等の各交通手段の連携、自動車から公共交通への転換が必要。



※TE：トリップエンド

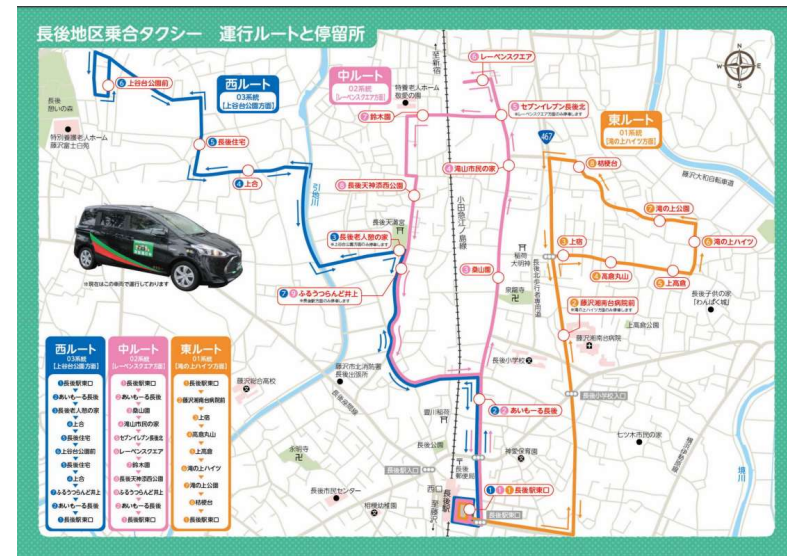
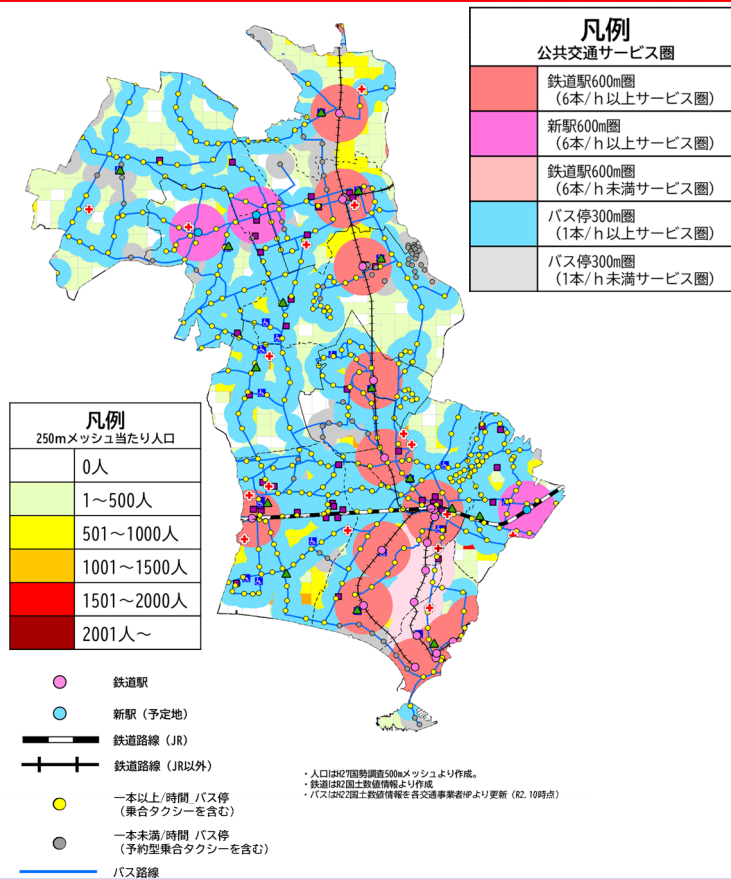
図：代表交通手段分担率（鉄道駅の立地有無による地区比較）
(H20・H30PT調査)



公共交通安全サービス圏

- 公共交通サービス圏は人口の約9割をカバーしている。
- 「おでかけ六会」や「のりあい善行」など地域主体の公共交通の導入が進む。

⇒満足度の結果などを踏まえ、特性・ニーズに合った公共交通網の見直しや空白地域の解消強化が必要。また、地区ごとのまちづくりの方向性との連携が必要。



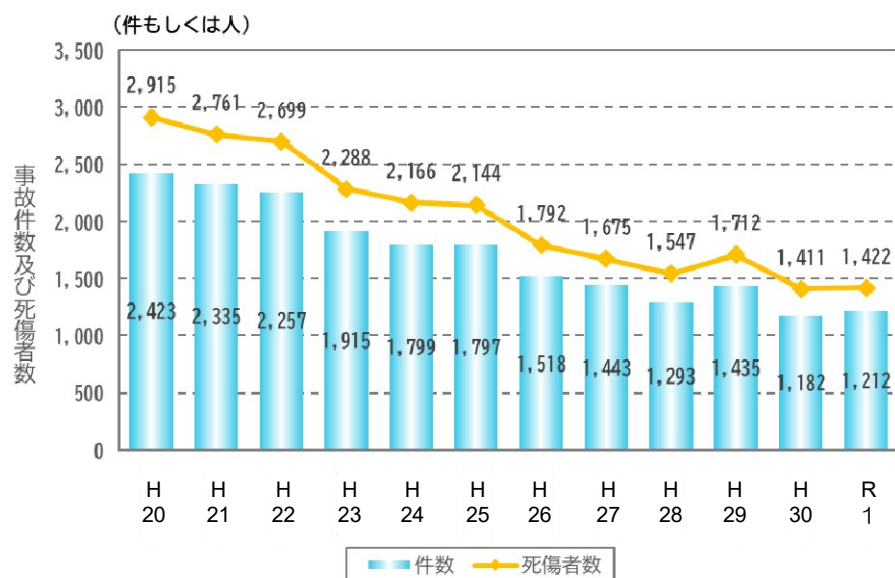
図：地域主体の交通サービスの実証実験 (藤沢市HP)



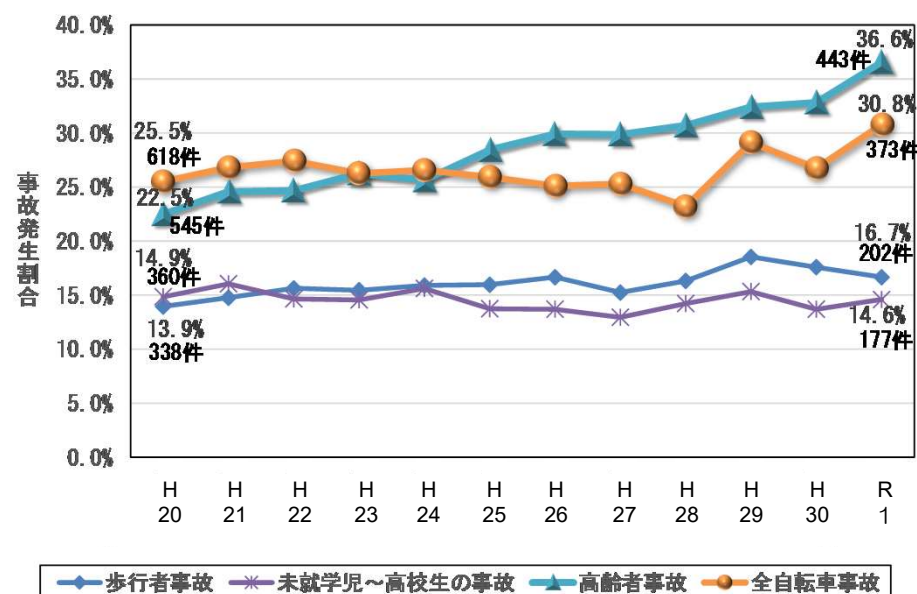
➤ 交通事故

- 交通事故及び死傷者は年々減少している。
- 高齢者の事故や自転車事故の割合は高まっている。

⇒高齡化や自転車活用の進展から、高齢者の事故や自転車事故への重点対応が必要。



図：事故件数・死傷者数の推移
(藤沢市交通事故統計)



図：事故件数・死傷者数の推移
(藤沢市交通事故統計)

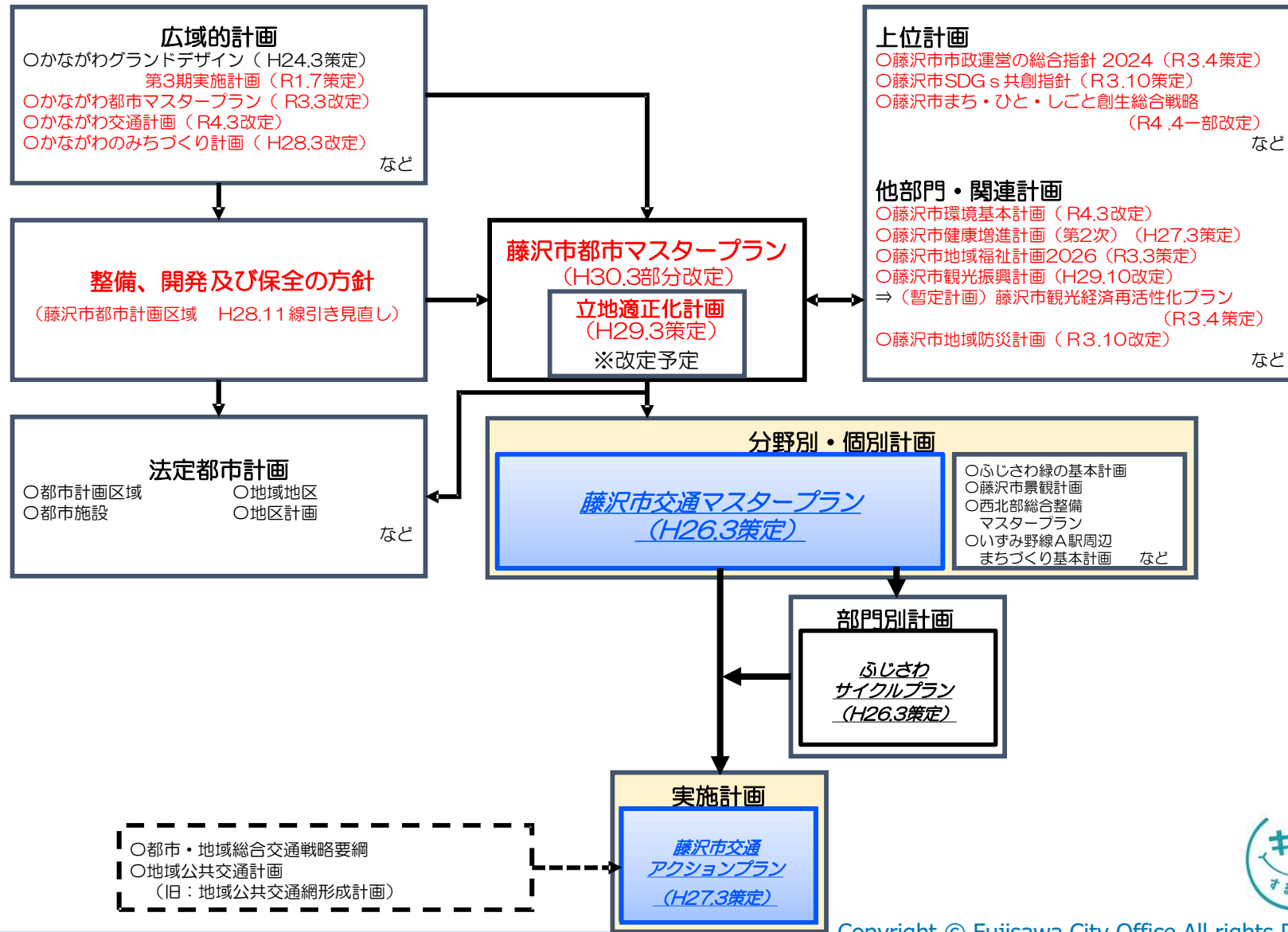


上位計画の改定のポイント

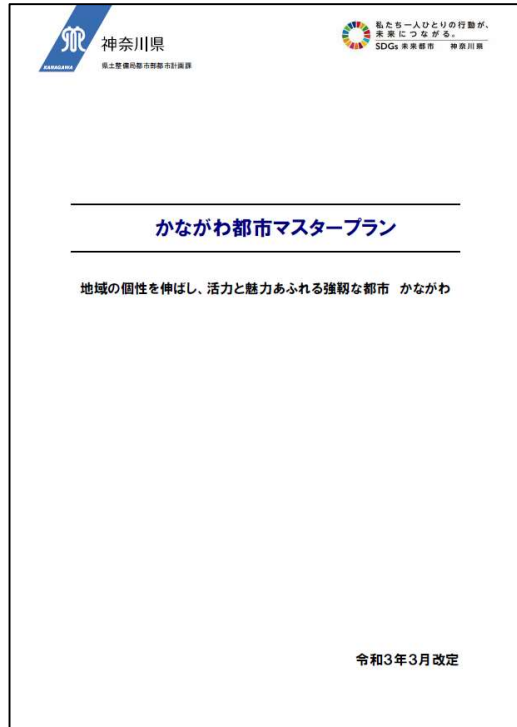




➤ (参考) 本計画の位置づけ



▶ かながわ都市マスタープラン（R3.3改定）



〈かながわ都市マスタープラン改定のポイント〉

【都市づくりの基本方向の新たなポイント】

○活力と魅力あふれる強靱な都市

- 脱炭素型の都市づくり
- 地域の実情に応じた「コソパ[®]外+ネットワーク」による都市づくり
- 新技術を生かした都市づくり
- 多様な主体による都市づくり

【都市づくりの基本方向】

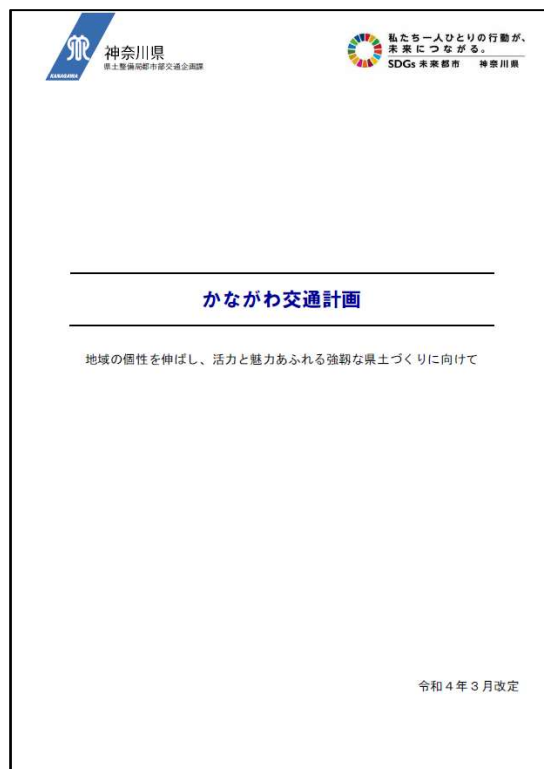
○SDGsとの理念の共有



交通計画改定に向け考慮すべき視点

- 立地適正化計画と連動した都市交通体系による公共交通の維持・確保の視点
- 新たな技術の都市実装、他分野と連携し交通課題を含めた都市課題の解決へ向けた取り組みの視点
- SDGsがめざすゴール（「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」を中心）の視点

▶ かながわ交通計画（R4.3改定）



<かながわ交通計画改定のポイント>

【目標と課題に関する新たなポイント】

課題

- 地域間の連携強化
- 公共交通手段の維持・確保
- 働き方・ライフスタイルの多様化への対応
- 新たな交通サービスの実用化

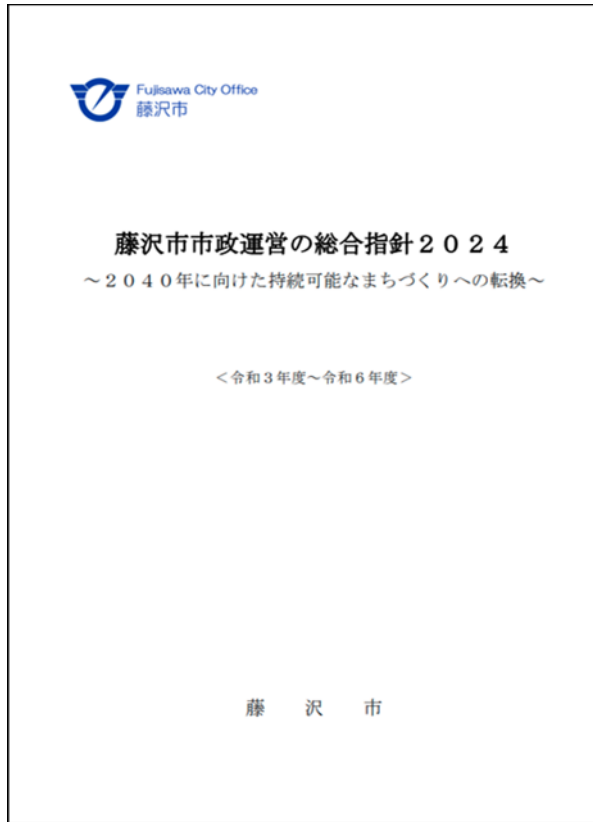
目標

- 地域の移動を支える公共交通サービスの確保
- 地域のニーズに対応した移動環境の充実
- 誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり
- 脱炭素化の加速

交通計画改定に向け考慮すべき視点

- 既存公共交通に加え、様々な民間輸送サービスを活用など、地域に応じた利便性の高い交通サービスの維持・確保の視点
- ICT の発展などにより導入が期待される MaaS や AI オンデマンド交通、自動運転技術などの新たな交通サービス活用の視点

➤ 藤沢市市政運営の総合指針2024（R3.4策定）



<藤沢市市政運営の総合指針2024策定のポイント>

【副題】

- 2040年に向けた持続可能なまちづくりへの転換

【3つのまちづくりコンセプト】

1. 藤沢らしさを未来につなぐ持続可能な元気なまち（サステナブル藤沢）
2. 共生社会の実現をめざす誰一人取り残さないまち（インクルーシブ藤沢）
3. 最先端テクノロジーを活用した安全安心で暮らしやすいまち（スマート藤沢）



交通計画改定に向け考慮すべき視点

- SDGs や社会背景を踏まえ、持続可能で多様性と包摂性がある施策とするため、「サステナブル藤沢」「インクルーシブ藤沢」「スマート藤沢」の3つのまちづくりコンセプトの視点から施策を検討

▶ 藤沢市立地適正化計画・藤沢市都市マスタープラン

＜藤沢市立地適正化計画策定(H29.3)のポイント＞

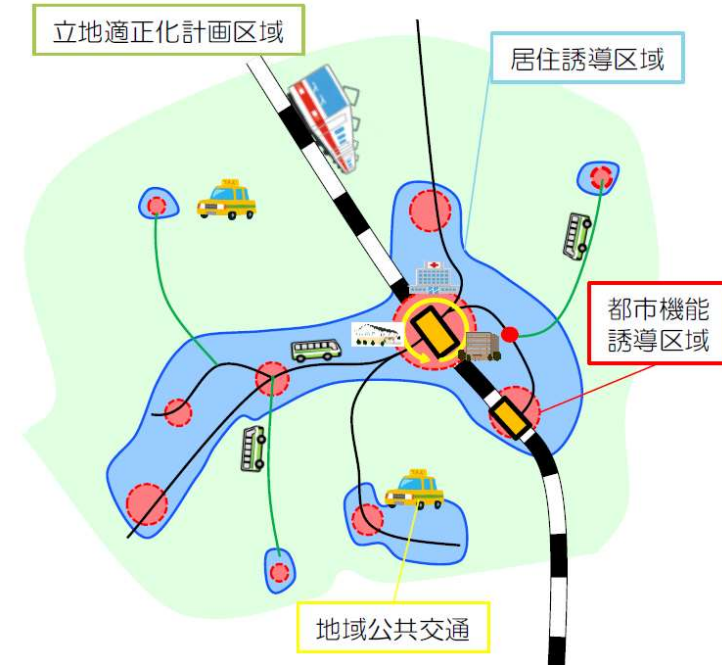
【まちづくりの方針】

- ・コンパクトな都市構造の核となる6の「都市拠点」
- ・市民の身近なまちづくりの単位としての13の「地区拠点」
- ・それら拠点を結ぶ、交流・連携の骨格となる「交通体系」

＜藤沢市都市マスタープラン改定(H30.3)のポイント＞

【将来都市構造】

- ・少子超高齢社会等に対応するため、「立地の適正化に関する基本的な方針」を定め、各都市拠点を中心とした都市機能の高密度化を進めるとともに、拠点間及び拠点までの公共交通等のネットワークの維持・向上を図り、市街地と自然空間が調和した集約型都市構造の構築をめざす。



図：コンパクト+ネットワークなまちづくりイメージ図
(国土交通省「立地適正化計画概要パンフレット」より)

交通計画改定に向け考慮すべき視点

- ・ 現行の交通マスタープラン及び交通アクションプランは立地適正化計画が策定される前の計画であるため、コンパクト+ネットワークを掲げる立地適正化計画とこの交通計画との連携が不十分
⇒現在改定作業が行われている立地適正化計画との連携

新たに考慮すべき視点の整理





▶ 新たに考慮すべき視点の整理

藤沢市を取り巻く社会状況

- 単身世帯の増加
- 観光の多様化
- 脱炭素化
- 自然災害の頻発・激甚化
- ICTによるライフスタイルの変化

藤沢市の交通実態

- 外出・移動機会の減少
- 自宅周辺における移動の増加

上位計画の改定のポイント

- 新技術を生かした都市づくり
- 公共交通の維持・確保
- 持続可能な都市づくり
- サステナブル・インクルーシブ・スマートなまちづくり
- 「コンパクト+ネットワーク」のまちづくり
(立地適正化計画を踏まえたまちづくり)



交通計画改定の概要について





▶ 交通計画改定の概要について

推進会議で改定を議論する計画

藤沢市交通マスタープラン

交通施策に関する基本的な方針

藤沢市交通アクションプラン

交通マスタープランに掲げる施策の実施計画

同時期に別途改定を議論する計画

ふじさわサイクルプラン

自転車施策に関する総合的な計画

- ▶ 「ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会」にて改定を検討します。
- ▶ 推進会議で議論する交通の計画とも関連することから、サイクルプランの改定経過については、適宜報告します。





▶ 改定のスケジュールについて

令和4年度

第1回（今回の会議）

- 交通計画改定の概要について
- 現行交通計画の進捗状況について
- 藤沢市を取り巻く社会状況と想定される課題について ほか



第2回 10月4日 9:30~予定

- 藤沢市の将来交通像について
- 将来の交通像を実現するための基本方針について ほか



第3回 R5年1~2月を予定

- 内容未定

令和5年度

第4回 R5年7月頃を予定

- 内容未定



第5回 R5年10月頃を予定

- 改定素案について ほか



第6回 R6年3月頃を予定

- パブリックコメントの結果について
- 素案からの変更点について
- 今後の藤沢市交通政策推進会議について 他

