

交通マスタープラン等交通関連計画の進行管理と 見直しに向けた取組について (藤沢市交通マスタープラン・アクションプラン、ふじさわサイクルプラン)

1 はじめに

本市の交通施策については、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、基本的な方針である「藤沢市交通マスタープラン」(以下、「マスタープラン」という。)を策定し、自転車に関する部門別計画として、「ふじさわサイクルプラン」を定めています。

その後、それらプランを踏まえた実施計画となる「藤沢市交通アクションプラン」に基づき、各施策を進めています。

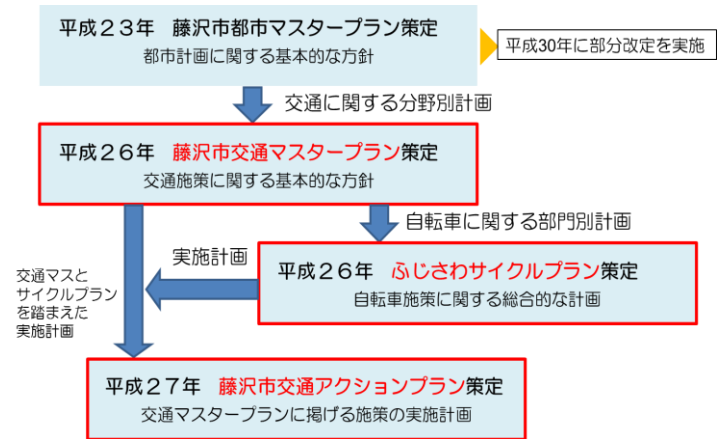


図1 交通関連計画の位置づけ

2 進行管理について

マスタープランの進行管理については、各種評価指標を設定し、交通施策の進捗状況に合わせた達成度の検証により、社会状況や市民ニーズの変化の確認と見直しが可能なよう、PDCAサイクルにより進行管理を行っています。

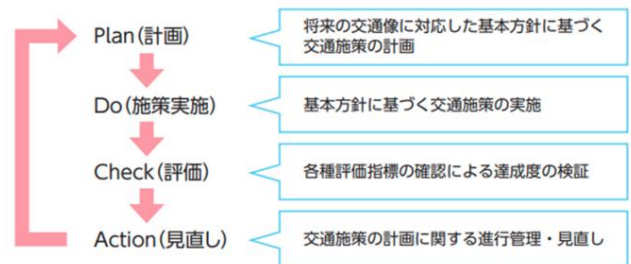


図2 進行管理

(藤沢市交通マスタープラン P134 より)

3 評価指標の達成状況と評価について

(1) 達成状況

マスタープランでは、令和12年の「将来の交通体系」の実現に向けて、「めざす交通体系」ごとに、定量的なアウトプットや市民満足度調査による評価指標を設定し、毎年度、進行管理を行っています。令和3年度末における評価指標の達成状況については、資料2のとおりです。

(2) 資料2に基づく達成状況の評価

ア 「めざす交通体系1」(最寄り駅まで15分の交通体系等)

- 連節バスの急行運転や乗合タクシーの導入などの取組を進め、最寄り駅まで15分圏の人口割合や乗合タクシーの導入エリア数は、計画策定時の現況値よりは上昇しているが、目標値には達していません。
- 「最寄り駅までの所要時間に関する満足度」や、「公共交通の利便性に関する満足度」は、計画策定時の現況値より低下しています。

イ 「めざす交通体系2」(インターチェンジまで30分の交通体系等)

- さがみ縦貫道の全線開通といった高速道路網の整備によるアクセス性の向上により、インターチェンジまで30分圏の人口割合は目標値に達し、所要時間に関する満足度が上昇しています。
- 高速道路網の整備や都市計画道路の整備などの施策を進める中で、「自動車の走行環境に関する満足度」は、計画策定時の現況値より低下しています。

ウ 「めざす交通体系3」(環境にやさしい交通体系)

- 鉄道・バス・自転車の利用割合の増加や、自動車の利用割合の減少という利用実態をみると、環境にやさしい交通体系が展開されています。
- 自転車走行空間の整備延長や走行環境に関する満足度なども向上しており、身近な交通手段としての自転車利用が進んでいます。

エ 「めざす交通体系4」(ひとにやさしく・災害に強い交通体系)

- 鉄道駅のバリアフリー施設(エレベーター又はスロープの設置)の整備が完了し、目標値に達しています。
- ノンステップバスの導入率、緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの耐震補強整備率、都市計画道路の整備率、UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入率は、計画策定時の現況値よりは上昇しているが、目標値には達していません。
- バリアフリー等の施策を進める中で、「市内の歩行環境に関する満足度」は、計画策定時の現況値より低下しています。

4 計画策定時からの交通や社会状況の変化について

(1) 「移動」の変化

東京都市圏パーソントリップ調査(以下、「PT調査」という。)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、どのような交通手段で移動したか、交通行動を把握する調査です。

この調査は、東京都市圏において10年に1度実施され、平成30年の調査結果を基に本市の交通実態の分析・整理を行っています。

その調査結果については、資料3「ふじさわの都市と交通」のとおりですが、主な分析結果については、次のとおりです。

ア 「交通量」の変化

10年前と比較して、PT調査開始以来、初めて総トリップ数(目的を持った移動回数の総数)が市全体で約8%減少しています。高齢化の進展の影響、ネット通販や非訪問型の業務形態への変化などにより、「私事」の移動で約12%、「業務」の移動で約58%減少しています。

イ 13地区別の交通量

10年前と比較して、ほとんどの地域が減少傾向に転じています。特に、高齢化が進んでいる「湘南大庭地区」では、約35%の大幅な減少となっています。一方、大型商業施設の立地が進んだ「明治地区」では、約44%と大幅に増加しています。

ウ 移動の交通手段

主な交通手段を表す代表交通手段の利用割合は、「自動車」が減少し、「鉄道」が増加しています。また、「自転車」の利用割合が、神奈川県や東京都市圏では減少しているのに対し、藤沢市は増加しています。

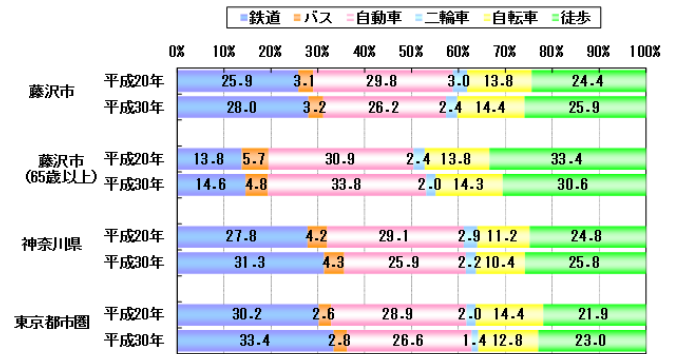


図3 代表交通手段の構成割合

(※四捨五入により100%にならない場合があります。)

(2) 社会状況の変化

マスタープランでは、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には見直しを行うとしており、策定時からの社会状況の変化については、次のとおりです。

ア 土地利用

新産業の森など産業拠点が整備されているほか、健康と文化の森地区や村岡新駅周辺において、新たなまちづくりを進めています。

イ 人口動態

本市の人口は増加傾向にあるが、平成29年度に行った藤沢市将来人口推計上では、令和12年に人口のピークを迎え、徐々に減少へと転じるとともに、更なる高齢化の進展や単独世帯の増加が予測されています。

ウ 環境

全国的な脱炭素の動きと同様に、本市も令和3年2月に「藤沢市気候非常事態宣言」を表明し、令和32年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指しています。

エ 観光

令和2年では、コロナ禍により観光客が大きく減少しましたが、令和3年では回復傾向にあります。また、近年では、観光客が夏季だけでなく、通年化しています。

オ 災害

近年、自然災害が頻発・甚大化するとともに、首都直下地震や南海トラフ地震の発生に備えた対策が必要となっています。

カ 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）の拡大や業務上では非対面式のコミュニケーション手段の活用が進んでいます。

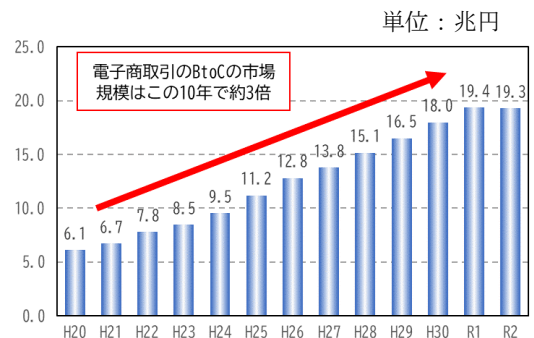


図4 EC（電子商取引）の推移
(電子商取引実態調査より)

5 見直しの必要性について

将来の交通像の実現に向けては、評価指標の達成度の検証により、市民の満足度の向上に繋がる取組を強めることが、今後の施策展開への課題と捉えています。その課題に対応するためにも、計画策定時からの交通や社会状況の変化に基づき、新たな観点を取り入れた交通関連計画の見直しが必要と考えています。

なお、新たな観点とは、

- 外出の意向はあるが困難な方など、高齢者を含めた誰もが移動しやすい環境の整備
- 地域特性を踏まえた公共交通の利便性の向上
- 脱炭素社会の実現のため、更なる公共交通の利用促進や環境にやさしい移動手段の充実
- 観光と交通の更なる連携による市内の周遊性の向上
- 自動運転やMaaS（Mobility as a Service）など、交通に関わるテクノロジーにも対応した移動しやすい交通の充実
- 新型コロナウイルス感染症に伴う新しい生活様式や、ライフスタイルの多様化への対応

などを想定していますが、今後、見直しに向けての会議体等で協議していきます。

6 見直しに向けての会議体

(1) 藤沢市交通政策推進会議（新設）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項に基づき、令和4年7月に創設した会議体です。委員構成については、市民、学識経験者、交通事業者、交通管理者、商工・福祉関係、国・県・市職員とし、交通マスタープラン・アクションプランの見直しの協議や計画作成後の進行管理を所掌します。

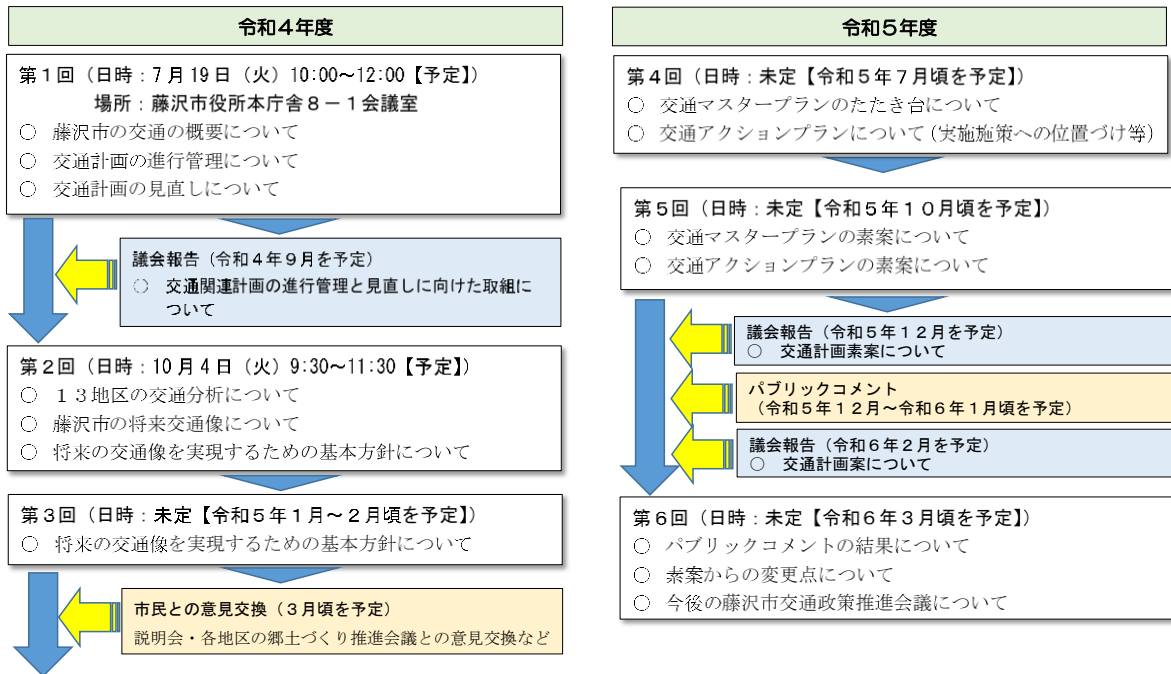
(2) ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会（既設）

自転車交通に関する施策の基本的な指針となる「ふじさわサイクルプラン」の円滑な推進を図るため、平成26年5月に設置され、これまで18回会議を開催しています。委員構成については、市民、学識経験者、交通事業者、交通管理者、商工関係、県・市職員とし、自転車施策に関する見直しの協議や計画作成後の進行管理を所掌します。

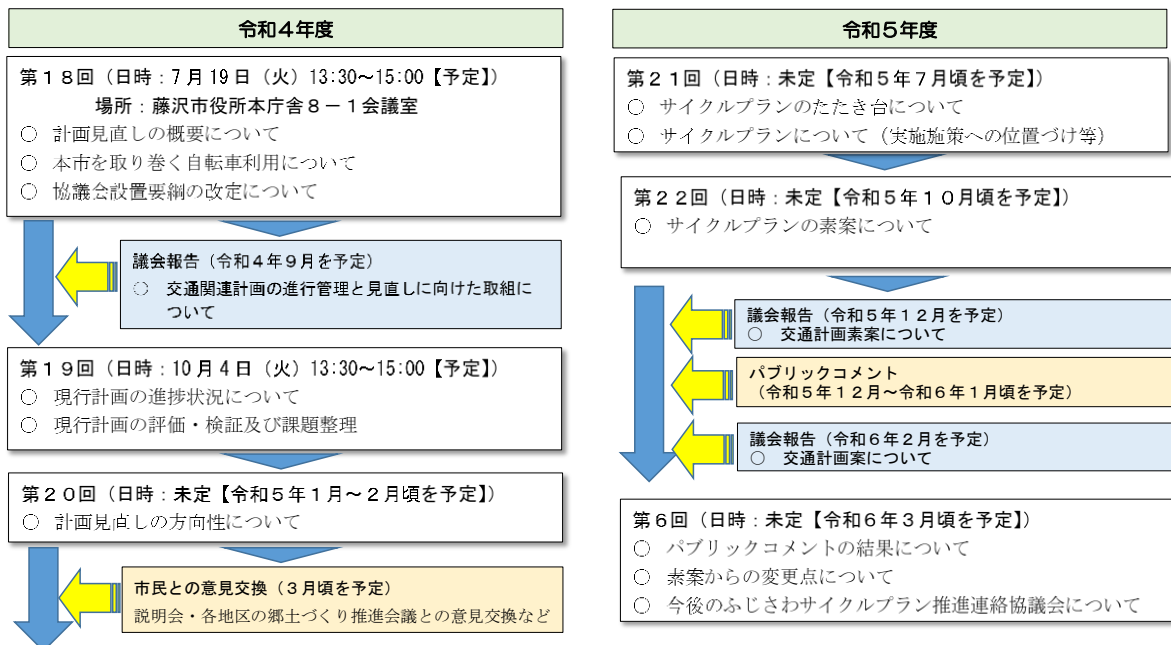
7 スケジュール

見直しについては、令和4年度から5年度にかけて、各会議体での協議や市民との意見交換などを経て、令和5年度内を目標に行う予定です。

(1) 藤沢市交通政策推進会議の開催予定と見直しの進め方



(2) ふじさわサイクルプラン推進連絡協議会の開催予定と見直しの進め方



※開催時期や内容については、変更が生じる可能性があります。

以上

(事務担当 計画建築部 都市計画課)