

【参考】資料編

1. 交通に関する市民意識調査の結果

本市では、市民の交通行動や市内の交通についての満足度等を把握するため、毎年「交通に関する市民意識調査」を実施しています。

令和4年度は、次の通り調査を実施しました。

- 調査期間 2022年(令和4年)11月21日～12月9日
- 調査対象 15歳以上の藤沢市民 3,550名(完全無作為抽出)
- 調査方法 調査票を郵送し、調査票に記入したものを郵送で返送。若しくは、2次元バーコードで読み取ったWEBサイトから回答

■ 発送・回収状況

	総数	郵送	WEB
発送数	3,550		
回収数	1,363	948	415
回収率	38.4%		

● 免許・自動車保有状況について

- 免許の保有状況では、高齢者の約半分が免許を保有していません。(持っていない若しくは、返納している。)

■ 免許保有状況(高齢・非高齢別)

	持っている	返納した	持っていない	分からない	無回答	計
非高齢者	92.2%	0.4%	7.3%	0.1%	0.0%	100.0%
高齢者	55.9%	21.5%	21.9%	0.0%	0.6%	100.0%

- 20・30代と75歳以上の後期高齢者で車を保有していない世帯の割合が高くなっています。

■ 世帯の自動車保有台数×年齢

	0台	1台	2台以上	無回答	計
～19歳	4.3%	76.6%	19.1%	0.0%	100.0%
20～29歳	36.8%	46.1%	17.1%	0.0%	100.0%
30～39歳	26.6%	54.5%	18.2%	0.7%	100.0%
40～49歳	15.9%	61.4%	22.7%	0.0%	100.0%
50～59歳	17.0%	61.3%	21.7%	0.0%	100.0%
60～64歳	16.0%	69.8%	14.2%	0.0%	100.0%
65～74歳	22.1%	61.5%	14.1%	2.3%	100.0%
75歳以上	42.2%	43.9%	9.4%	4.5%	100.0%
不明	27.9%	53.5%	16.3%	2.3%	100.0%
合計	24.3%	57.6%	16.7%	1.4%	100.0%

- 藤沢地区や鶴沼地区、湘南台地区といった規模の大きい鉄道駅のある地区で、車を保有していない世帯の割合が高くなっています。

■ 自動車保有台数×地区

	0台	1台	2台以上	無回答	計
長後地区	16.8%	57.0%	24.3%	1.9%	100.0%
湘南台地区	33.3%	58.1%	7.5%	1.1%	100.0%
六会地区	15.0%	62.2%	21.3%	1.6%	100.0%
善行地区	29.0%	52.7%	16.1%	2.2%	100.0%
藤沢地区	41.5%	49.7%	7.6%	1.2%	100.0%
村岡地区	15.8%	69.5%	13.7%	1.1%	100.0%
片瀬地区	22.5%	64.8%	11.3%	1.4%	100.0%
鶴沼地区	34.2%	50.8%	12.8%	2.1%	100.0%
辻堂地区	18.9%	68.5%	12.6%	0.0%	100.0%
明治地区	24.4%	61.6%	14.0%	0.0%	100.0%
湘南大庭地区	14.8%	60.7%	23.0%	1.6%	100.0%
遠藤地区	12.5%	62.5%	25.0%	0.0%	100.0%
御所見地区	4.7%	37.5%	56.3%	1.6%	100.0%
不明	24.0%	56.0%	12.0%	8.0%	100.0%
合計	24.3%	57.6%	16.7%	1.4%	100.0%

● 自転車の保有状況について(電動アシスト付自転車保有の割合)

- 市南部の鶴沼、辻堂等ではアシスト有(電動アシスト付き自転車)の割合が低くなっています。一方でJR東海道本線以北の地区ではアシスト有の割合が約20%後半以上となっている地区が多くなっています。

	アシスト有
長後地区	31%
湘南台地区	24%
六会地区	28%
善行地区	27%
藤沢地区	27%
村岡地区	28%
片瀬地区	26%
鶴沼地区	15%
辻堂地区	15%
明治地区	15%
湘南大庭地区	35%
遠藤地区	33%
御所見地区	24%
不明	31%
合計	23%

■ 地域別アシスト付自転車保有割合

● 外出頻度について

- 外出頻度は、高齢者の方が通勤・通学といった日常的に外出する場面が少ない分、非高齢に比べ外出頻度が低いことが伺えます。

■ 外出頻度(高齢・非高齢別)

	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	外出しない	無回答	計
非高齢	73.1%	16.0%	8.0%	1.2%	0.5%	0.1%	1.1%	100.0%
高齢者	37.5%	29.4%	17.0%	5.5%	0.6%	0.4%	9.5%	100.0%

- 「週5回以上」利用する交通手段としては「鉄道」が最も高く、次に「自動車(運転)」「自転車」の順となっています。

■ 交通手段の利用頻度

	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	利用しない	無回答	計
自動車(運転)	14.5%	11.9%	19.1%	7.0%	3.0%	23.3%	21.2%	100.0%
自動車(同乗)	2.3%	3.7%	20.0%	14.1%	11.5%	21.4%	26.9%	100.0%
鉄道	15.8%	7.9%	10.1%	20.2%	17.5%	7.9%	20.6%	100.0%
バス	3.2%	3.9%	7.7%	13.6%	23.3%	23.7%	24.6%	100.0%
タクシー	0.1%	0.4%	0.9%	5.2%	23.9%	41.5%	28.0%	100.0%
バイク・原付	2.5%	1.3%	2.4%	1.7%	1.0%	62.9%	28.2%	100.0%
自転車	13.8%	10.2%	9.8%	7.8%	7.8%	27.1%	23.5%	100.0%
徒歩のみ	13.1%	11.2%	19.4%	13.2%	9.9%	8.4%	24.7%	100.0%

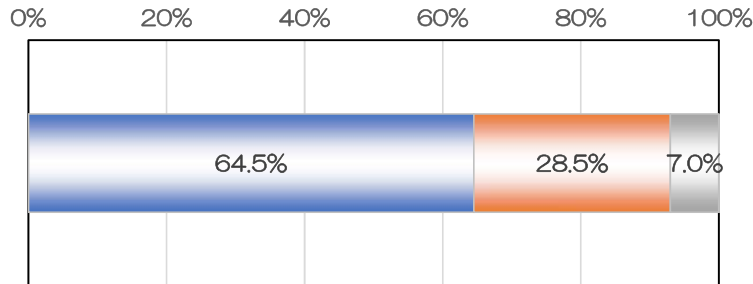
- 高齢者の移動手段と移動頻度を見ると、「徒歩」に次いで、「自動車(運転)」による外出する場面が多いことが伺えます。

■ 高齢者における交通手段の利用頻度

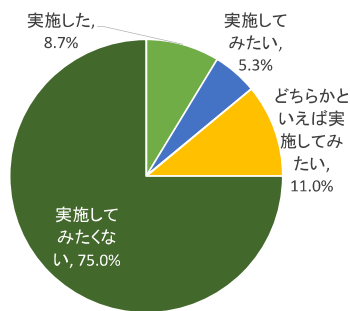
	週5日以上	週4~3日	週2~1日	月3~1日	年に数日	利用しない	未回答	計
自動車(運転)	8.3%	13.8%	15.2%	4.9%	1.4%	18.8%	37.5%	100.0%
自動車(同乗)	1.4%	4.3%	13.8%	11.7%	8.3%	17.8%	42.7%	100.0%
鉄道	1.6%	5.5%	8.5%	18.4%	17.8%	9.7%	38.5%	100.0%
バス	1.4%	4.2%	9.7%	11.9%	15.2%	19.4%	38.3%	100.0%
タクシー	0.2%	0.6%	1.4%	5.7%	17.0%	30.2%	44.9%	100.0%
バイク・原付	1.2%	1.4%	1.6%	1.8%	0.4%	46.2%	47.4%	100.0%
自転車	6.9%	10.5%	6.9%	5.5%	3.4%	27.7%	39.1%	100.0%
徒歩のみ	12.8%	15.6%	17.6%	7.9%	3.0%	7.1%	36.0%	100.0%

● 出勤の状況について(就業者の方のみ対象)

- テレワークを活用している人(基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用～テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ 100%)を集計)は約 3 割となっています。
- 2019 年(令和元年)の総務省の全国調査ではテレワークを実施したとの回答は 1 割未満であったことを考えると、新型コロナウイルスの影響でテレワークが急速に定着したと考えられます。



■ 出勤状況・テレワークの活用状況



■ 【参考】新型コロナウイルスの拡大前のテレワーク実施状況
出典:情報通信白書(総務省・2019年(令和元年))

- テレワークを活用している人においては、「出勤が増える」との回答が一定数確認できるが、「変わらない」との回答が最も多く、アフターコロナにおいて、出勤は回復するものの、テレワークの定着により通勤移動は以前の水準並みにまでは戻らない可能性が想定されます。

■ 今後のテレワーク利用意向×出勤状況

		出勤が増える	変わらない	テレワークが増える	わからない	不明	計
出勤のみ		2.8%	90.3%	1.3%	4.1%	1.5%	100.0%
テレワークを活用	基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用	14.9%	71.6%	8.1%	5.4%	0.0%	100.0%
	出勤中心(50%以上)で、定期的にテレワークを併用	35.9%	48.7%	12.8%	2.6%	0.0%	100.0%
	テレワーク中心(50%以上)で、定期的に出勤を併用	21.4%	50.0%	12.5%	14.3%	1.8%	100.0%
	テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ 100%)	5.1%	66.7%	10.3%	17.9%	0.0%	100.0%
その他		0.0%	87.5%	0.0%	12.5%	0.0%	100.0%
不明		2.0%	26.5%	2.0%	4.1%	65.3%	100.0%
合計		7.3%	77.6%	4.0%	5.7%	5.5%	100.0%

● 買い物の状況について

- 新型コロナウイルスの影響や EC(電子商取引)の普及の影響から買い物状況の変化をみると、市内の買い物は「変わらない」との回答が約 7 割で、「増えた(増えた+やや増えた)」、「減った(やや減った+減った)」の割合はともに約 15%程度となっています。
- 一方で、市外の買い物も「変わらない」との回答が約半数ではあるが、「減った(やや減った+減った)」が約 4 割となっています。
- また、ネット・通販の利用も「変わらない」との回答が約半数ではあるが、「増えた(増えた+やや増えた)」が約 4 割となっています。

■ 買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
市内買い物	5.9%	7.0%	68.0%	11.1%	4.7%	3.3%	100.0%
市外買い物	0.8%	1.2%	49.2%	13.9%	26.1%	8.8%	100.0%
ネット・通販	15.4%	22.2%	46.4%	1.2%	2.8%	12.0%	100.0%

- テレワーク実施者(基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用～テレワーク(自宅就業を含む)(ほぼ 100%)を集計)の傾向は全体の傾向と変わりませんが、ネット・通販の利用については「増えた(増えた+やや増えた)」との回答が半数を超える結果となっています。

■ テレワーク実施者の買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
市内	6.7%	8.7%	71.2%	10.1%	3.4%	0.0%	100.0%
市外	1.0%	1.9%	56.3%	14.9%	25.0%	1.0%	100.0%
ネット・通販	23.6%	28.8%	44.2%	0.5%	1.4%	1.4%	100.0%

- ネット・通販の利用に関して、高齢者による利用も増えていますが、非高齢者による利用の増加が目立ちます。

■ 年代別の買い物状況の変化

	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答	計
非高齢者	20.1%	26.8%	47.8%	1.1%	1.1%	3.1%	100.0%
高齢者	8.3%	14.6%	45.1%	1.2%	5.5%	25.3%	100.0%

- ネット・通販による購入品目を見ると「生活雑貨・日用品」、「衣類」の他、「食料・飲料」、「家電・電子機器」など多岐に渡りますが、高齢者(特に後期高齢者)は、「生活雑貨・日用品」、「食料・飲料」の利用以外は少なくなっています。

■ 年代別ネット・通販による購入品目(複数回答可)

年齢	衣類	食品・飲料	化粧品	生活雑貨・日用品	工具・資材	家電・電子機器	本	CD・DVD	文房具
～19歳	51.1%	2.1%	19.1%	40.4%	8.5%	12.8%	31.9%	17.0%	2.1%
20～29歳	52.0%	26.7%	38.7%	60.0%	5.3%	28.0%	24.0%	17.3%	8.0%
30～39歳	55.2%	46.9%	30.8%	67.8%	13.3%	30.8%	37.1%	16.1%	10.5%
40～49歳	61.8%	48.3%	32.9%	69.1%	17.9%	37.7%	42.5%	17.9%	15.0%
50～59歳	37.9%	47.7%	23.8%	58.7%	9.8%	25.5%	30.2%	15.7%	10.6%
60～64歳	39.0%	32.4%	22.9%	44.8%	10.5%	25.7%	25.7%	16.2%	7.6%
65～74歳	27.5%	41.2%	14.5%	42.4%	10.3%	25.6%	15.3%	7.6%	5.3%
75歳以上	17.2%	35.7%	11.5%	27.5%	1.2%	8.2%	6.1%	0.8%	0.4%
不明	27.9%	30.2%	9.3%	39.5%	4.7%	25.6%	23.3%	4.7%	7.0%
合計	38.6%	39.8%	22.0%	50.3%	9.6%	24.5%	24.8%	11.7%	7.6%

● 交通に関する満足度について

- 交通に関する満足度では、前年(令和3年度)と比較すると全ての項目で低下が見られました。一昨年前(令和2年度)も含め経年的に比較すると、令和3年度の満足度が高く出ているように見えます。
- 一方で、大幅に低下している項目もあり、自由記載を確認すると「鉄道駅周辺での渋滞改善」や「人口増加に伴い混雑が著しい」との意見が見られました。また、新型コロナウイルスが一定の落ち着きを見せ、一人一人の利用者は「日常」を取り戻しつつある一方で、利用者の全体数は戻っていないため、個々のニーズと供給側での認識の違いが見られました。

■ 交通に関する満足度の推移

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
公共交通の利用	33.5%	37.7%	30.0%
自動車の走る道路	13.5%	16.0%	14.0%
自転車の走りやすさ	11.4%	12.0%	11.9%
駐輪施設の場所や設備	11.3%	12.6%	11.6%
歩道の歩きやすさ	21.2%	17.6%	16.9%
最寄り駅までの所要時間	36.5%	42.3%	35.8%
高速ICまでの所要時間	23.4%	27.2%	24.4%

※指標算出と同様に「わからない」・「無回答」を除外した割合

■ (参考)満足度の集計結果

	満足度計			普通	不満度計			分からない	無回答
	満足	やや満足			やや不満	不満			
公共交通の利用	13%	14%	26%	37%	16%	8%	25%	8%	4%
自動車の走る道路	4%	7%	11%	36%	22%	12%	33%	14%	5%
自転車の走りやすさ	2%	6%	8%	24%	21%	14%	35%	26%	7%
駐輪施設の場所や設備	3%	4%	7%	23%	17%	14%	31%	32%	7%
歩道の歩きやすさ	6%	10%	16%	43%	22%	12%	34%	3%	4%
最寄り駅までの所要時間	24%	10%	33%	42%	12%	6%	17%	3%	4%
高速ICまでの所要時間	8%	7%	15%	33%	8%	5%	13%	34%	5%

※「わからない」・「無回答」も含む割合を計算

- また、重要と考える項目では、「公共交通の利用しやすさ」と「歩道の歩きやすさ」が特に高くなっています。

■ 重要と考える項目

公共交通の利用	47%
自動車の走る道路	35%
自転車の走りやすさ	35%
駐輪施設の場所や設備	26%
歩道の歩きやすさ	46%
最寄り駅までの所要時間	18%
高速ICまでの所要時間	7%

2. 用語の解説

行	用語	説明
あ	移動等円滑化の促進に関する基本方針	バリアフリー法に基づき、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、各種施設等のバリアフリー化の整備目標等を定めた基本方針のこと。
	インクルーシブ	「全てを包んだ／包括した／包み込むような／包摂的な」という意味。
	ウェルビーイング	幸福で肉体的、精神的、社会的すべてにおいて満たされた状態(Wellbeing)。
	ウォークアブル	まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変し、居心地が良く歩きたくなること。
	駅端末交通(鉄道端末交通)手段	出発地から鉄道駅、又は鉄道駅から目的地までに利用した交通手段。
	オーバーツーリズム	特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、地域住民の生活や自然環境、景観等に対して受忍限度を超える負の影響をもたらすことや、観光客の満足度を著しく低下させるような状況。
か	交通空白地	駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のこと。本計画では、鉄道駅から800m圏、バス停から400m圏から外れた地域を示す。
	交通政策基本計画	交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画(閣議決定事項)を定めたもの。
	交通政策基本法	豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通政策基本計画を閣議決定しなければならない旨を定めることにより、交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律。
	交通政策審議会	国土交通省設置法第6条に基づき設置された審議会。国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議等を取り扱う。
	交通DX	交通分野においてデジタル技術を用いた変革によってビジネスや人々の生活を発展させること。(デジタル・トランスフォーメーション)
	交通GX	交通分野において温室効果ガスの排出源である化石燃料から再生可能エネルギーへの転換に向け、社会経済を変革させること。(グリーン・トランスフォーメーション)
	サイクルアンドバスライド	自宅から自転車でバス停付近の駐輪場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かう行動。
さ	シェアサイクルポート	一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点。
	シェアモビリティ	カーシェアリング、シェアサイクル、電動キックボードなどのシェアなど。
	持続可能な開発のための2030アジェンダ	2015年(平成27年)9月25日に、ニューヨーク・国連本部で開催された国連サミットで採択された2016年(平成28年)から2030年(令和12年)までの国際社会共通の目標で序文、政治宣言、持続可能な開発目標(SDGs:17ゴール、169ターゲット)、実施手段、フォローアップ・レビューで構成されている。
	シビックプライド	地域や自治体に対する住民の誇りや愛着、そして地域社会に貢献する意識を指す言葉。
	シームレス	「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。
	ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する。
	た	代表交通手段

行	用語	説明
		自動車、二輪車、徒歩の順。例えば、自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	地域公共交通計画	地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定された法定計画。
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。
	テレワーク	ICT(情報通信技術)を活用することによる、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。企業などが行う「雇用型テレワーク」と、個人や小さな会社などが行う「自営型テレワーク」に大別される。
	特定小型原動機付自転車	原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が0.6kW以下であって長さ1.9m、幅0.6m以下かつ最高速度20km/h以下のもの。
	都市交通マスタープラン	パーソントリップ調査などを踏まえ、現状及び将来にわたる都市圏交通の課題に対応するために関係機関が共同で策定する都市圏交通の将来ビジョンのこと。
	都市再生特別措置法	都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、官民一体となって都市再生に取り組むことを目的として2002年(平成14年)6月1日から施行された法律。
	都市・地域総合交通戦略	都市交通マスタープランを踏まえ、短・中期的な政策目標を明示し、これを実現するための施策パッケージとその施策展開方針を定めるもの。
	トリップ	人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。
な	2024年問題	働き方改革関連法により2024年(令和6年)4月からバスやトラックなどの運転手の残業時間について、年950時間を上限とする罰則付き規制が適用される。慢性的な人手不足に拍車がかかると懸念されている。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。
は	パークアンドライド	自宅から自家用車等で最寄りの駅又は停留場まで行き、駐車・駐輪させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部などの目的地に向かう行動。
	パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査。東京都市圏では10年に1度実施。
	発生集中量	ある地域から出発する又は到着するトリップ(目的を持った移動)をその地域の発生量、集中量と呼び、発生集中量はその合計。
	フィーダーバス	フィーダーとは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことで、幹線道路に接続して、支線の役割をもって運行され、幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つバスのこと。
	藤沢市交通政策推進会議	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項に規定する協議その他の協議を行い、もって本市の交通政策を推進するための会議。
	藤沢市地域防災対策アクションプラン	地域防災計画に位置付けた地震や津波及び風水害対策に関する施策・事業を分かりやすく体系化するとともに、各事業の数値目標を定め、一体的な進捗管理を行う必要があるため、本市の地域防災計画の実施計画として策定したものの。
	藤沢市津波避難計画	津波災害から市民等の生命及び身体の安全を図ることを目的とし、津波対策の推進に関する法律、防災基本計画及び藤沢市地域防災計画等に基づき、市民等の迅速かつ円滑な避難を確保するために必要な事項等を定めたもの。
	藤沢市道路ストック白書	今ある道路ストックの状況を把握し、計画的な管理のあり方を検討していくための基礎資料。また、現状や管理の取組などを示したものの。
	藤沢市道路ストックマネジメント計画	少子超高齢化の進展、人口減少といった社会経済情勢の変化等を踏まえながら、道路ストックをマネジメントする視点にたち、目標及び各施設の管理方針等を示した総合的な計画。

行	用語	説明
	藤沢市道路整備プログラム	未着手の都市計画道路等の幹線道路を対象として、今後のおおむねの着手時期等を示すもので、幹線道路整備の実施計画となるもの。
	藤沢市無電柱化推進計画	2016年(平成28年)12月に定められた「無電柱化の推進に関する法律 第8条第2項」に基づき、国や県が策定した無電柱化推進計画を基本として、市町村が定める無電柱化の推進に関する施策に関する計画。
ま	モビリティ・ハブ	様々な交通モードの接続・乗換拠点。
	モビリティ・マネジメント	一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通や自転車利用へ自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
ら	ラストワンマイル	交通結節点から最終目的地までの人や物の移動。
	ラダー型の交通軸	鉄道や幹線道路といった交通が、縦軸(南北)と横軸(東西)方向によるはしご型に配置された交通軸
B	BRT	バス高速輸送システム(Bus Rapid Transit)の略で、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者が高い利便性を提供する次世代のバスシステムのこと。
	BtoB	企業がモノやサービスを企業に提供するビジネスモデル(Business to Business)
	BtoC	企業がモノやサービスを直接個人(一般消費者)に提供するビジネスモデル(Business to Consumer)
C	COOL CHOICE	CO ₂ などの温室効果ガスの排出量削減のために、脱炭素社会づくりに貢献する「製品への買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など、日々の生活の中で、あらゆる「賢い選択」をしていこうという取組。
E	EC	電子商取引(Electronic Commerce)。インターネットを用いて、財やサービスの受発注を行う商取引などのこと。
	EV	電気自動車(Electric Vehicle)の略称。
F	FCV	燃料電池自動車(Fuel Cell Vehicle)の略称。
I	ICT	情報通信技術(Information and Communication Technology)の略。コンピュータやデータ通信に関する技術をまとめた呼び方。
M	MaaS	一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの(Mobility as a Service)。
S	SDGs(Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標)	2015年(平成27年)9月25日に国連総会で採択された、持続可能な開発のための17の国際目標で、その下に、169の達成基準と232の指標が決められている。
	SNS	Social Network Service(ソーシャル・ネットワーキング・サービス)の略で、人と人とのつながりを基盤としたコミュニティ型の会員制Webサービスのこと。
U	UD(ユニバーサルデザイン)タクシー	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両。誰もが普通に使い、運賃料金は一般のタクシーと同じ。

3. 藤沢市都市交通計画策定の経過

年月		交通政策 推進会議	意見聴取・ 調査・分析	市議会
2018年 (平成30年)			第6回 東京都市圏 PT調査実施	
2020年 (令和2年)			↑ PT調査 市内分析	
2021年 (令和3年)			↓	
2022年 (令和4年)	6月		↑ 6/15~8/23 13地区別 意見交換	
	7月	7/19 第1回会議		
	8月			
	9月			9/6 【今後の取組の報告】
	10月	10/4 第2回会議		
	12月		交通に関する 市民意識調査	
2023年 (令和5年)	2月	2/9 第3回会議		
	5月	5/17 第4回会議		
	8月	8/25 第5回会議		
	11月	11/22 第6回会議		
	12月		↑ 12/12・16・21 市民説明会	12/6 【素案の報告】
2024年 (令和6年)	1月		↓ 12/7~1/5 パブリックコメント	
	3月	3/4 第7回会議		3/1 【案報告】