

地域別将来交通像について

特性	地区内に鉄道駅がある(駅整備予定がある)エリア			鉄道駅はないが、幹線バスとしてBRTが走行しているエリア		A・Bに該当しないエリア	
該当地区	片瀬・鶴沼・辻堂・村岡・藤沢・明治	長後・湘南台	善行・六会	湘南大庭	遠藤	御所見	
地区分類	A-1 地域	A-2 地域	A-3 地域	B-1 地域	B-2 地域	C 地域	
土地利用	面積 26.323 km ²	9.914 km ²	12.738 km ²	4.380 km ²	4.475 km ²	11.730 km ²	
	土地利用現況 (H27 都市計画基礎調査より)						
人口	人口 ※人口：R4.4 住民基本台帳より	237,437 人	65,651 人	77,983 人	32,060 人	11,881 人	17,880 人
	人口密度 (人口/面積)	約 9,000 人/km ²	約 6,600 人/km ²	約 6,100 人/km ²	約 7,300 人/km ²	約 2,700 人/km ²	約 1,500 人/km ²
	高齢化率 ※人口：R4.4 住民基本台帳より	【65 歳以上】 23.2% 【75 歳以上】 12.6%	【65 歳以上】 23.1% 【75 歳以上】 12.8%	【65 歳以上】 25.0% 【75 歳以上】 13.7%	【65 歳以上】 33.0% 【75 歳以上】 16.9%	【65 歳以上】 24.1% 【75 歳以上】 12.2%	【65 歳以上】 29.5% 【75 歳以上】 16.6%
	コーホート分析 H24-R4 (10 年) における各世代の人口増減 (H24.4 及び R4.4 住民基本台帳より)						
交通空白地※	交通空白地 面積割合 (交通空白地面積/各地区面積)	片瀬 7.5% 鶴沼 1.8% 辻堂 16.7% 村岡 15.1% 藤沢 11.7% 明治 1.1% A-1 9.1%	長後 38.7% 湘南台 18.6% A-2 29.9%	善行 16.9% 六会 53.1% A-3 36.5%	18.2%	13.9%	29.8%
	交通空白地 人口割合 (交通空白地人口/各地区人口) ※人口：R2 国勢調査より	片瀬 8.8% 鶴沼 1.5% 辻堂 13.5% 村岡 3.7% 藤沢 3.0% 明治 0.6% A-1 4.9%	長後 37.9% 湘南台 15.6% A-2 23.8%	善行 8.1% 六会 39.8% A-3 23.0%	6.9%	15.6%	12.9%

※ 交通空白地は、現行交通マスタープランで設定している鉄道駅から半径 600m、バス停から半径 300m から外れたエリア。

特 性	地区内に鉄道駅がある(駅整備予定がある)エリア			鉄道駅はないが、幹線バスとしてBRTが走行しているエリア		A・Bに該当しないエリア		
該 当 地 区	片瀬・鶴沼・辻堂・村岡・藤沢・明治	長後・湘南台	善行・六会	湘南大庭	遠藤	御所見		
地 区 分 類	A-1 地域	A-2 地域	A-3 地域	B-1 地域	B-2 地域	C 地域		
公共交通	駅密度 (駅/km ²)	0.61 (辻堂 0.23~片瀬 1.60)	0.20 (長後・湘南台とも 0.20)	0.16 (六会 0.13~善行 0.18)	0	0		
	バス停密度 (箇所/km ²)	7.83 (片瀬 5.75・鶴沼 5.81・辻堂 6.85・ 明治 8.11・藤沢 10.17・村岡 10.66)	4.14 (長後 3.19・湘南台 5.10)	5.42 (六会 5.37~善行 5.49)	6.39	7.37	4.18	
外出状況	外出率 (H30 東京都圏 PT調査より)	非高齢者 86% 65-74歳 72% 75歳以上 54%	非高齢者 82% 65-74歳 74% 75歳以上 48%	非高齢者 82% 65-74歳 74% 75歳以上 55%	非高齢者 78% 65-74歳 64% 75歳以上 51%	非高齢者 78% 65-74歳 73% 75歳以上 54%	非高齢者 89% 65-74歳 54% 75歳以上 57%	
	【駅端末】 手段割合	バス 9.2% (6.4) 自動車 1.9% (1.2) 二輪車 0.7% (0.7) 自転車 7.8% (7.6) 徒歩 80.5% (88.6)	バス 8.3% 自動車 4.2% 二輪車 0.4% 自転車 7.1% 徒歩 80.1%	バス 10.1% 自動車 4.2% 二輪車 1.8% 自転車 6.7% 徒歩 77.3%	バス 70.3% 自動車 0.0% 二輪車 0.0% 自転車 14.4% 徒歩 15.3%	バス 69.3% 自動車 12.5% 二輪車 0.0% 自転車 9.1% 徒歩 9.1%	バス 68.3% 自動車 14.6% 二輪車 3.6% 自転車 11.6% 徒歩 1.9%	
		()内は村岡地区(現状駅なし)を除いた数字						
【私事移動】 手段割合	鉄道 14.0% (14.4) バス 3.5% (3.4) 自動車 26.2% (25.4) 二輪車 1.2% (1.2) 自転車 18.2% (17.8) 徒歩 37.1% (37.7)	鉄道 19.3% バス 0.0% 自動車 32.2% 二輪車 1.2% 自転車 15.8% 徒歩 31.6%	鉄道 16.9% バス 2.2% 自動車 50.6% 二輪車 1.8% 自転車 11.8% 徒歩 16.7%	鉄道 7.6% バス 4.7% 自動車 51.5% 二輪車 1.3% 自転車 9.6% 徒歩 25.2%	鉄道 5.6% バス 4.7% 自動車 68.7% 二輪車 3.1% 自転車 9.3% 徒歩 8.6%	鉄道 8.6% バス 0.0% 自動車 72.2% 二輪車 6.3% 自転車 3.3% 徒歩 9.7%		
	()内は村岡地区(現状駅なし)を除いた数字							
手段割合からみた特徴	● 駅端末は8割以上が徒歩。 ● 私事移動では、徒歩圏で用事を済ませる人が全地域で最も多い。 ● 駅に近い地域であるが、私事での自動車利用が25%を超えている。	● 駅端末は、A-1と同様、8割以上が徒歩。 ● A-1地域と同様、徒歩圏で用事を済ませる人が比較的多い。 ● 私事での移動の自動車の割合がA-1地域に比べて高い。	● 駅端末は、A-1、A-2には及ばないものの、8割弱が徒歩。 ● 私事移動の自動車の割合が5割超。 ● A-1、A-2地区に比べて私事を徒歩圏で済ませる人が少ない。	● 駅端末のバス、自転車利用が最も高い。 ● 私事目的では、自動車の割合が5割を超えている一方、徒歩の割合も25%超であり、徒歩圏で用事を済ませる人も一定数いる。	● 駅端末では、バス利用の割合が高く、自動車の割合が10%を超えている。 ● 私事目的では、自動車の割合が7割近くとなり、徒歩の割合が10%未満で最も低い地区となっている。	● 駅端末では、バス利用の割合が高く、自動車の割合が最も高い。 ● 私事目的では、自動車の割合が7割超で最も高く、徒歩の割合は10%未満となっている。		
市民 ー ズ (R4 藤沢市の交通に関する市民意識調査より)	満足度調査 5:満足、4:やや満足、3:普通、2:やや不満、1:不満とし、その平均値 最右列は、6地域中の順位	公共交通の利用 3.08 ③	公共交通の利用 3.33 ①	公共交通の利用 2.98 ④	公共交通の利用 3.21 ②	公共交通の利用 2.80 ⑤	公共交通の利用 2.37 ⑥	
		自動車の走る道路 2.39 ⑥	自動車の走る道路 2.82 ⑤	自動車の走る道路 2.88 ④	自動車の走る道路 3.21 ①	自動車の走る道路 2.93 ③	自動車の走る道路 2.96 ②	自動車の走る道路 2.96 ②
		自転車の走りやすさ 2.43 ③	自転車の走りやすさ 2.41 ④	自転車の走りやすさ 2.35 ⑤	自転車の走りやすさ 2.53 ①	自転車の走りやすさ 2.45 ②	自転車の走りやすさ 2.07 ⑥	自転車の走りやすさ 2.07 ⑥
		駐輪施設の場所や設備 2.33 ⑥	駐輪施設の場所や設備 2.50 ⑤	駐輪施設の場所や設備 2.55 ③	駐輪施設の場所や設備 2.69 ②	駐輪施設の場所や設備 2.54 ④	駐輪施設の場所や設備 2.71 ①	駐輪施設の場所や設備 2.71 ①
		歩道の歩きやすさ 2.71 ⑤	歩道の歩きやすさ 2.74 ②	歩道の歩きやすさ 2.73 ③	歩道の歩きやすさ 2.96 ①	歩道の歩きやすさ 2.65 ⑥	歩道の歩きやすさ 2.72 ④	歩道の歩きやすさ 2.72 ④
		最寄り駅までの所要時間 3.54 ②	最寄り駅までの所要時間 3.59 ①	最寄り駅までの所要時間 3.18 ③	最寄り駅までの所要時間 2.83 ⑤	最寄り駅までの所要時間 2.91 ④	最寄り駅までの所要時間 2.40 ⑥	最寄り駅までの所要時間 2.40 ⑥
		高速ICまでの所要時間 3.08 ③	高速ICまでの所要時間 3.02 ⑥	高速ICまでの所要時間 3.05 ④	高速ICまでの所要時間 3.24 ②	高速ICまでの所要時間 3.03 ⑤	高速ICまでの所要時間 3.54 ①	高速ICまでの所要時間 3.54 ①
<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車、自転車の走りやすさに関する満足度の値が低い。特に自動車の走る道路に関する満足度は6地域中最も低く、南北を連絡する幹線道路が少なく、特定の道路に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生していることに起因している。 ● 駐輪施設の場所や設備に関する満足度も、6地域中最も低く、自転車利用環境が不足していることがわかる。 ● 自転車、自転車の走りやすさに関する満足度が低く、十分に幅員が確保できていない箇所などで自転車走行空間が不足することに起因している。 ● 駐輪施設の場所や設備についても、満足度が低く、自転車利用環境が不足していることがわかる。 ● 高速ICまでの所要時間についての満足度の値は「普通」に近いものの、6地域中で最も低い。 ● 鉄道駅があるエリアの中では、公共交通の利用についての満足度が若干低く、他の地域に比べ交通空白地の面積割合、人口割合が高いことに起因している。 ● 自転車の走りやすさの満足度が低く、十分に幅員が確保できていない箇所などで自転車走行空間が不足していることに起因している。 ● 自転車の走りやすさに関する満足度が6地域中で最も高いものの、値としては比較的低く、十分に幅員が確保できていない箇所などで自転車走行空間が不足していることに起因している。 ● 最寄り駅までの所要時間の満足度が6地域の中では、比較的低く、バスサービス水準や駅周辺の渋滞によるバス遅延が起因している。 ● 自転車の走りやすさの満足度が比較的低く、幹線道路の大型車などの交通量も多く、安全な自転車走行環境が不足していることに起因している。 ● また、歩道の歩きやすさの満足度が6地域中最も低く、上記のような理由から自転車が歩道を走行することに伴い、自転車・歩行者の錯綜により危険であることに起因している。 ● 公共交通の利用や最寄り駅までの所要時間の満足度が6地域中で最も低く、交通空白地や、バスサービス水準が影響しているものと思われる。 ● 自転車の走りやすさの満足度が6地域中で最も低く、自転車走行空間が十分に整備されていないことが起因していると考えられる。 								

特性	地区内に鉄道駅がある(駅整備予定がある)エリア			鉄道駅はないが、幹線バスとしてBRTが走行しているエリア			A・Bに該当しないエリア														
該当地区	片瀬・鵜沼・辻堂・村岡・藤沢・明治			長後・湘南台			善行・六会			湘南大庭			遠藤			御所見					
地区分類	A-1 地域			A-2 地域			A-3 地域			B-1 地域			B-2 地域			C 地域					
重要度調査	1 歩道の歩きやすさ 44.2%	2 公共交通の利用 44.0%	3 自転車の走りやすさ 38.9%	1 歩道の歩きやすさ 54.9%	2 公共交通の利用 47.9%	3 自動車の走る道路 36.3%	1 歩道の歩きやすさ 48.2%	2 公共交通の利用 47.7%	3 自動車の走る道路 31.7%	1 公共交通の利用 68.3%	2 歩道の歩きやすさ 46.7%	3 自転車の走りやすさ 33.3%	1 公共交通の利用 49.1%	2 歩道の歩きやすさ 41.5%	3 自動車の走る道路 32.1%	1 公共交通の利用 65.6%	2 歩道の歩きやすさ 34.4%	2 最寄り駅までの所要時間 34.4%			
日常の移動																					
将来交通予測 (H30 東京都圏PT調査を基にした将来交通予測)	【目的別】将来交通推計 ※TE…移動の回数 ・現況：H30の値 ・将来現況トレンド：将来推計値(コロナ前の交通行動) ・将来テレワーク進展：将来推計値(テレワークがさらに進展した場合の交通行動)																				
	【手段別】将来交通推計 ※TE…移動の回数 ・現況：H30の値 ・将来現況トレンド：将来推計値(コロナ前の交通行動) ・将来テレワーク進展：将来推計値(テレワークがさらに進展した場合の交通行動)																				
	【参考】将来人口推計 																				
将来交通推計からみた特徴	<ul style="list-style-type: none"> 年齢構成の変化等から、私事移動が増加。通勤・通学移動が減少。(ほとんどの地域で年少人口・生産年齢人口が減少し、高齢者人口が増加。) 地区内の人口総数が増えることから、移動の総量は、やや増加。 鉄道と徒歩による移動が中心。 通勤移動の減少に伴い、鉄道の移動も減少。 自動車による移動がやや増加。(自動車を運転する高齢者割合が多い。) 			<ul style="list-style-type: none"> 地区内の人口総数が増えることから、移動の総量は、やや増加。 鉄道と徒歩による移動が中心であるが、自動車による移動も一定程度ある。「テレワーク進展」が「将来(R22)現況トレンド」よりもトリップ数が少ないことから、生産年齢人口による自動車通勤も一定数あることがうかがえる。 通勤移動は減少しているが、鉄道の移動(「将来(R22)現況トレンド」)はやや増加。(鉄道を利用する高齢者の移動が一定数あることがうかがえる。) 			<ul style="list-style-type: none"> 移動の総量は、横ばい。(人口総数も横ばい。) 鉄道、徒歩による移動も多いが、自動車移動が中心。 通勤移動の減少に伴い、鉄道の移動も減少。 自動車による移動がやや増加。(自動車を運転する高齢者割合が多い。) A-1、A-2 地域では高齢者の増加に伴い、徒歩の移動が増加しているが、A-3 地域では減少。(徒歩ではなく、自動車移動する高齢者割合が多い。) 			<ul style="list-style-type: none"> 人口総数は減少するが、移動の総量は、やや増加。(高齢者数が増加しており、短い距離の私事移動が増えることが予想される。) 鉄道と徒歩による移動も若干みられるが、自動車による移動が中心。 自動車による移動が増加。(自動車を運転する高齢者割合が多い。) 			<ul style="list-style-type: none"> 移動の総量は、やや増加。(人口総数は増加。健康と文化の森地区整備に伴う。) 自動車を中心だが、鉄道による移動も一定数みられる。 自動車による移動が増加。(自動車を運転する高齢者割合が多い。「テレワーク進展」が「将来(R22)現況トレンド」よりもトリップ数が少ないことから、生産年齢人口による自動車通勤も一定数あることがうかがえる。) 			<ul style="list-style-type: none"> 移動の総量は、減少。(人口総数も減少。) 他地域においては、私事移動の増加に伴い、移動総数が増加もしくは横ばいとなっている。C 地域では、高齢者数の増加に伴い、私事移動が増加しているものの他目的の移動減少が起因して移動総数も減少している。 自動車による移動が中心。(移動の半数近くが、自動車による移動。) 人口の減少に伴い、すべての移動手段による移動が減少。 					
将来交通推計結果から考える目指すべき方向性	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩移動がしやすい環境 鉄道が利用しやすい 駅周辺等の中心市街地での徒歩・自転車が安全に快適に移動しやすい環境 									<ul style="list-style-type: none"> 自動車から公共交通への転換 駅や拠点へのアクセス性の向上 						<ul style="list-style-type: none"> 移動手段の確保 公共交通が利用しやすい環境 					

特 性	地区内に鉄道駅がある(駅整備予定がある)エリア			鉄道駅はないが、幹線バスとしてBRT が走行しているエリア		A・Bに該当しないエリア												
該 当 地 区	片瀬・鶴沼・辻堂・村岡・藤沢・明治	長後・湘南台	善行・六会	湘南大庭	遠藤	御所見												
地 区 分 類	A-1 地域	A-2 地域	A-3 地域	B-1 地域	B-2 地域	C 地域												
地 域 の 現 状	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅端末交通手段の割合は「徒歩」が最も高い。 ● 市民のニーズを表す重要度調査では1位「歩道の歩きやすさ」、2位「公共交通の利用」。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 駅端末交通手段の割合は「バス」が最も高い。 ● 市民のニーズを表す重要度調査では1位「公共交通の利用」、2位「歩道の歩きやすさ」。 														
重要視される視点 (目指すべき方向性)	<ul style="list-style-type: none"> ● 子育て世代などの社会増が多く、今後も人口増加が予想されている。 ● 駅密度、バス停密度ともに、6地域中最も高く、駅端末手段の徒歩の割合も高いことから、徒歩と公共交通を中心に移動できる地域である。 ● 私事移動の手段割合において、「徒歩」「自転車」の割合が6地域中最も高く、徒歩・自転車中心で暮らすことのできる地域である。 ● 他のA地域に比べ、「自転車の走りやすさ」の重要度が高いことや、「駐輪施設の場所や設備」の満足度が6地域中最も低いことから、自転車利用環境に関するニーズが高い。 ● 私事移動の自動車割合は25%を超えており、このような地域においても自動車利用が必要となる場面があることがわかる。 ● 満足度としては「自動車の走る道路」が6地域中最も低い。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 0～30代を中心に社会増があり、今後も人口増加が予想されている。 ● 地域の北側、境川・引地川沿いに市街化調整区域が広がり、地域西部の市街化区域では非可住地である工場がある。 ● 鉄道駅間の市街化区域及び市街化調整区域に交通空白地が広がっており、面積割合・人口割合ともに比較的高いが、駅端末手段の徒歩の割合が高い。 ● 日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅に揃うが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高い。 ● 私事移動の手段割合ではA-1地区について「徒歩」「自転車」の割合が高いが、自転車環境に関する満足度が低く、ニーズが高い。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 市街化調整区域が中央部に東西に帯状に広がっていると同時に、境川・引地川沿いにも広がり、その面積は比較的広範囲である。 ● 市街化区域は鉄道駅を中心に広がっている。 ● 交通空白地は面積割合・人口割合ともに高く、市街化調整区域を中心に広がっているが、鉄道駅間の市街化区域にも一部存在している。 ● 2地区で乗り合いタクシーの運行を行っている。 ● 地形の高低差が大きく、自動車利用の割合が高いこと、A地域中、最も自転車利用割合が低いこととの関連が考えられる。 ● 私事移動の手段割合では「自動車」の割合が50%を超えており、身近な移動においても自動車依存の状況がみられる。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 6地域中最も高齢化が進んでおり、将来的にも、更なる高齢化の進展が予想される。 ● 地域の南北に幹線道路が走り、その道路に急行運転のBRTを含むバス交通が高頻度に運行している。 ● 幹線道路沿いに集合住宅、その後背地に戸建て住宅が広がり、市街化調整区域は一部であるため、地域全体の人口密度は比較的高い。 ● そのため地域の一部に交通空白地があるが、面積割合は比較的低く、調整区域や墓園等の非可住地を含むため人口割合は非常に低い。 ● 自動車に乗らずに駅に出るためには、バスや自転車が必須だが、日常の暮らしを支える買い物等は、地区内の幹線道路沿いにある商業・業務施設で済ませることができ、私事目的における徒歩の割合がB-2地域と比較して高い。 ● 自転車の利用割合が比較的高い。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 近年の人口流入は少ないが、鉄道延伸に伴う新駅設置やまちづくりにより人口増加が予想されている。 ● 地域の南部・東部に広がる市街化区域と、地域西側にある大学周辺に市街化区域が広がるが、市街化調整区域が過半以上を占める。 ● 地域にある慶応大学を起点に、湘南台駅、辻堂駅までの急行運転のBRTが運行されており、地域の東西、南北を運行していることから、交通空白地の面積割合が比較的低い。 ● BRTのバス停に出ることができれば、高頻度で運行されていることから、駅に向かうことが容易である。 ● BRTは大学や付属の中学・高校への通学者により、その本数が維持されている側面がある。 ● 同一地域内に買い物ができる場所が少なく日常の暮らしを支える私事移動を地域外に求めている割合が比較的高い。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 人口の流入が少なく、今後も高齢化や人口減が進むと予想される。 ● 交通空白地の面積割合も約3割に及ぶが、人口密度が少なく、交通空白地の人口割合は少ない。 ● 交通空白地は、地域に大きく広がる市街化調整区域に存在し、人口密度が少なく、公共交通の利用者が少ないことから、バス本数も比較的少ないため、自動車移動に依存せざるを得ない。 ● あるいは、自動車に依存している状況が公共交通の利用者を減少させている可能性がある。 ● 同一地域内に商業・業務系の土地利用が少なく日常の暮らしを支える私事移動を地域外(市外含む)に求めている割合が比較的高い。 ● 6地域中唯一、重要度調査において「最寄り駅までの所要時間」があげられている。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通のサービス圏域が広がる。 ● 私事等の移動距離が短い移動のうち家用車に依存している移動が、徒歩・自転車・シェアモビリティ等の手段に転換される。 			<ul style="list-style-type: none"> ● BRT等の幹線系のバス停への家用車以外の手段でのアクセス性が向上する。 ● 公共交通のサービス水準が向上する。 														
	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道の歩きやすさの満足度を上げる、さらに安全で快適な歩きやすい環境が整備される。 ● 自転車の利用環境が向上する。 ● 鉄道の利便性が向上する(駅アクセス・駅利用など)。 			<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の進展に対応した交通環境が整備される。 ● (交通施策ではないが)都市マスタープラン、立地適正化計画等のまちづくりの側面から、買い物等の日常生活ができるよう地区拠点が充実する。 ● 将来的な鉄道延伸等に対応した交通環境が整備される。 ● 最寄り駅までの所要時間が短縮する。 														
	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用環境に関する満足度を上げる、自転車がさらに利用しやすい環境が整備される。 	<ul style="list-style-type: none"> ● (交通施策ではないが)都市マスタープラン、立地適正化計画等のまちづくりの側面から、買い物等の日常生活ができるよう地区拠点が充実する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常の買い物や通院等の施設が揃っている駅や地区拠点へ自動車に依存しなくてもアクセスできる(電動自転車によるシェアサイクル等)。 															

地区分類	都市機能集積地域			観光拠点エリア																																										
該当地区	藤沢駅周辺都市拠点のエリア	辻堂駅周辺都市拠点のエリア	湘南台駅周辺都市拠点のエリア	片瀬・江の島都市拠点のエリア																																										
地域の現状	●行政機能、商業・業務・サービス機能、文化・交流機能等が集積する藤沢の都心部として、市全体の活力をけん引する役割を担っている。 ●藤沢駅から利用者を駅周辺に回遊させる魅力あるまちづくりを進め、市内だけでなく、広域的な吸引力を高め、市外からの来街者数を増加させていくため、建物の更新時期を捉えたエリアの顔となる大型商業機能等の強化を図るための基盤整備を進める。	●新たに創出する広域連携拠点として、引き続き、産業関連機能、医療健康増進機能、広域連携機能、複合都市機能等の集積・維持を進め、多様な交流を育む拠点をめざす。 ●辻堂南側との連携を強化するとともに、本市西部や西北部、茅ヶ崎市東部への交通ターミナルとして充実を図る。	●鉄道3線が結節する交通ターミナル機能を活用・充実しながら、本市北部地域における商業・業務、行政サービス機能中心地として充実させるとともに、質の高い都市空間形成を図り、市民や大学・北部工業系市街地へ向かう人々等が交流するのにふさわしい賑わい・文化・交流の創造をめざす。	●本市の観光の中心となる「湘南江の島」が今後も国内外の多くの方々が安心して訪れ、愛される観光地とする。 ●「観光客が楽しめるおもてなしの体制と拠点づくり」、「江の島を中心とした湘南海岸の周遊性の確保」、「観光客を含む災害時の対策」等を観光振興に向けた施策の基本方針としてまちづくりを進める。																																										
土地利用現況 (H27都市計画基礎調査より)																																														
都市計画用途地域 500m圏内に存する小ゾーン																																														
公共交通	●鉄道3線(1日平均乗降客数約30万人:JR16.2万人、小田急12.2万人、江ノ電1.5万人)、バス(計57系統)	●鉄道(1日平均乗降客数:JR8.8万人)とバス(計30系統)	●鉄道3線(1日平均乗降客数約12万人:小田急6.6万、相鉄2.1万人、地下鉄3.5万人)とバス(計23系統)	●鉄道(1日平均乗降客数約2万人:小田急1.3万人、江ノ電0.5万人、湘南モレール0.3万人)とバス(計6系統)																																										
周辺の主な施設	●官公庁施設:市役所・税務署・簡易裁判所・県土木事務所・市民会館・図書館・保健所・体育館 ●商業施設:さいかや・ODAKYU SHONAN GATE・ルミネ・OPA等	●官公庁施設:法務局・パスポートセンター・市民センター・茅ヶ崎市役所辻堂駅前出張所・図書館 ●商業施設:テラスモール、LUZ等 ●病院:湘南藤沢徳洲会病院・湘南中央病院	●官公庁施設:文化センター・市民センター・図書館 ●商業施設:ダイエー・オーケー等	●官公庁施設:市民センター・観光センター・公民館 ●観光商業施設:新江ノ島水族館・江の島アイランドスパ等																																										
駐車場の状況 届出駐車場	駅から半径500m以内の駐車供給台数:2,479台	駅から半径500m以内の駐車供給台数:3,712台	駅から半径500m以内の駐車供給台数:992台	駅及び江の島中心部から1km以内の駐車供給台数:920台																																										
主要道路平均旅行速度 H27道路交通センサス上り下り別混雑時の最低値より V≦20km/h:混雑 V≦10km/h:渋滞	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平均旅行速度</th> <th>状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道467号(上り:江の島方面)</td> <td>11.0 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> <tr> <td>県道藤沢鎌倉(上り:鎌倉方面)</td> <td>7.8 km/h</td> <td>渋滞</td> </tr> <tr> <td>県道藤沢鎌倉(下り:藤沢方面)</td> <td>9.9 km/h</td> <td>渋滞</td> </tr> <tr> <td>国道467号(下り:町田方面)</td> <td>14.3 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	平均旅行速度	状況	国道467号(上り:江の島方面)	11.0 km/h	混雑	県道藤沢鎌倉(上り:鎌倉方面)	7.8 km/h	渋滞	県道藤沢鎌倉(下り:藤沢方面)	9.9 km/h	渋滞	国道467号(下り:町田方面)	14.3 km/h	混雑	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平均旅行速度</th> <th>状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県道辻堂停車場辻堂(下り:辻堂駅方面)</td> <td>11.8 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> <tr> <td>県道辻堂停車場辻堂(上り:国道134号方面)</td> <td>16.2 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	平均旅行速度	状況	県道辻堂停車場辻堂(下り:辻堂駅方面)	11.8 km/h	混雑	県道辻堂停車場辻堂(上り:国道134号方面)	16.2 km/h	混雑	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平均旅行速度</th> <th>状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道467号(下り:町田方面)</td> <td>16.8 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> <tr> <td>国道467号(上り:江の島方面)</td> <td>19.6 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	平均旅行速度	状況	国道467号(下り:町田方面)	16.8 km/h	混雑	国道467号(上り:江の島方面)	19.6 km/h	混雑	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>平均旅行速度</th> <th>状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国道134号(下り:鎌倉方面)</td> <td>20.0 km/h</td> <td>混雑</td> </tr> <tr> <td>国道134号(上り:茅ヶ崎方面)</td> <td>23.5 km/h</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	路線名	平均旅行速度	状況	国道134号(下り:鎌倉方面)	20.0 km/h	混雑	国道134号(上り:茅ヶ崎方面)	23.5 km/h	
路線名	平均旅行速度	状況																																												
国道467号(上り:江の島方面)	11.0 km/h	混雑																																												
県道藤沢鎌倉(上り:鎌倉方面)	7.8 km/h	渋滞																																												
県道藤沢鎌倉(下り:藤沢方面)	9.9 km/h	渋滞																																												
国道467号(下り:町田方面)	14.3 km/h	混雑																																												
路線名	平均旅行速度	状況																																												
県道辻堂停車場辻堂(下り:辻堂駅方面)	11.8 km/h	混雑																																												
県道辻堂停車場辻堂(上り:国道134号方面)	16.2 km/h	混雑																																												
路線名	平均旅行速度	状況																																												
国道467号(下り:町田方面)	16.8 km/h	混雑																																												
国道467号(上り:江の島方面)	19.6 km/h	混雑																																												
路線名	平均旅行速度	状況																																												
国道134号(下り:鎌倉方面)	20.0 km/h	混雑																																												
国道134号(上り:茅ヶ崎方面)	23.5 km/h																																													
昼夜間通行人口比・通行者の内訳 KDDI location analyzerによる通行人口分析(2021/11/22~2022/11/21)	昼夜間通行人口比 【平日】4.43 【休日】4.50 	昼夜間通行人口比 【平日】3.75 【休日】4.47 	昼夜間通行人口比 【平日】2.87 【休日】3.74 	昼夜間通行人口比 【平日】5.10 【休日】6.95 																																										
通行人口からみえる特徴	●4つの拠点(藤沢駅周辺、辻堂駅周辺、湘南台駅周辺、江の島周辺)では、最も通行者数が多い。 ●最も通行者数が多いのは、平日の日中。勤務者数の割合が他エリアに比べて高い。 ●来街者の通行割合は6~7割と比較的が多い。	●最も通行者数が多いのは、祝日の日中。祝日の日中における来街者の割合は79%と3つの都市機能集積エリアの中で最も割合が高い。 ●夜間についても、平日・休日ともに来街者が約7割と高い割合を占める。	●通行者数全体でみると、平日と休日と同程度の規模。 ●通行者における来街者割合は、平日・休日ともに58%と藤沢・辻堂駅周辺と比べると割合が低い。 ●また、通行者数の多さで比較しても藤沢・辻堂駅周辺と比べると、少ない通行者数である。	●最も通行者数が多いのは、祝日の日中。祝日の日中における来街者の割合は約8割と大きく占める。 ●通行者においては、平日の日中と比べ休日の日中が2倍近い人口となっており、賑わいが多くなる傾向がある。																																										
都市拠点として重要視される交通機能 (目指すべき方向性)	●本市の玄関口として、本市と近隣市・首都圏を結ぶ交通結節点としての機能 ●市内・外関係なく、誰もが分かりやすく、多様な交通モードがシームレスに利用できる交通機能 ●本市の都市拠点の活力を創出するために、拠点内の回遊性を向上させる機能や、拠点にスムーズにアクセスする機能 ●藤沢駅周辺の再開発(新たな人の流れ)への対応	●本市の西部、西北部、茅ヶ崎市東部を結ぶ交通結節点としての機能 ●新たな産業・ビジネスの創出拠点として、回遊性やアクセス性の高い交通機能 ●大型商業施設・駅周辺に集中する市内・外からの自家用車利用を転換・分散させる交通機能(市外からの自転車利用にも多く対応が必要)	●本市の北部と藤沢駅方面、横浜・東京方面を結ぶ交通結節点としての機能 ●鉄道と路線バスが乗継しやすい交通機能 ●徒歩・自転車といった交通手段が共存し、拠点周辺を移動できる交通機能	●首都圏でも有数の海洋レクリエーション拠点として、誰もが円滑に・快適に移動できる交通機能 ●国内外の観光客が、安心して観光できる交通機能 ●拠点周辺の周遊性向上																																										