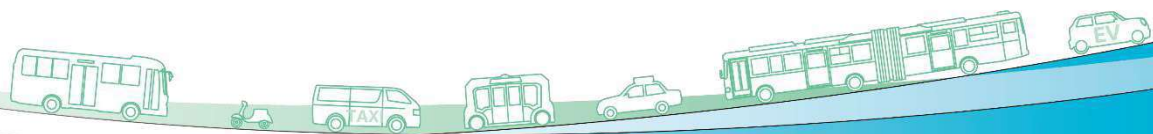


# 第5章

---

## 地域別の取組方針



## 第5章 地域別の取組方針

### 1. 地域の類型化

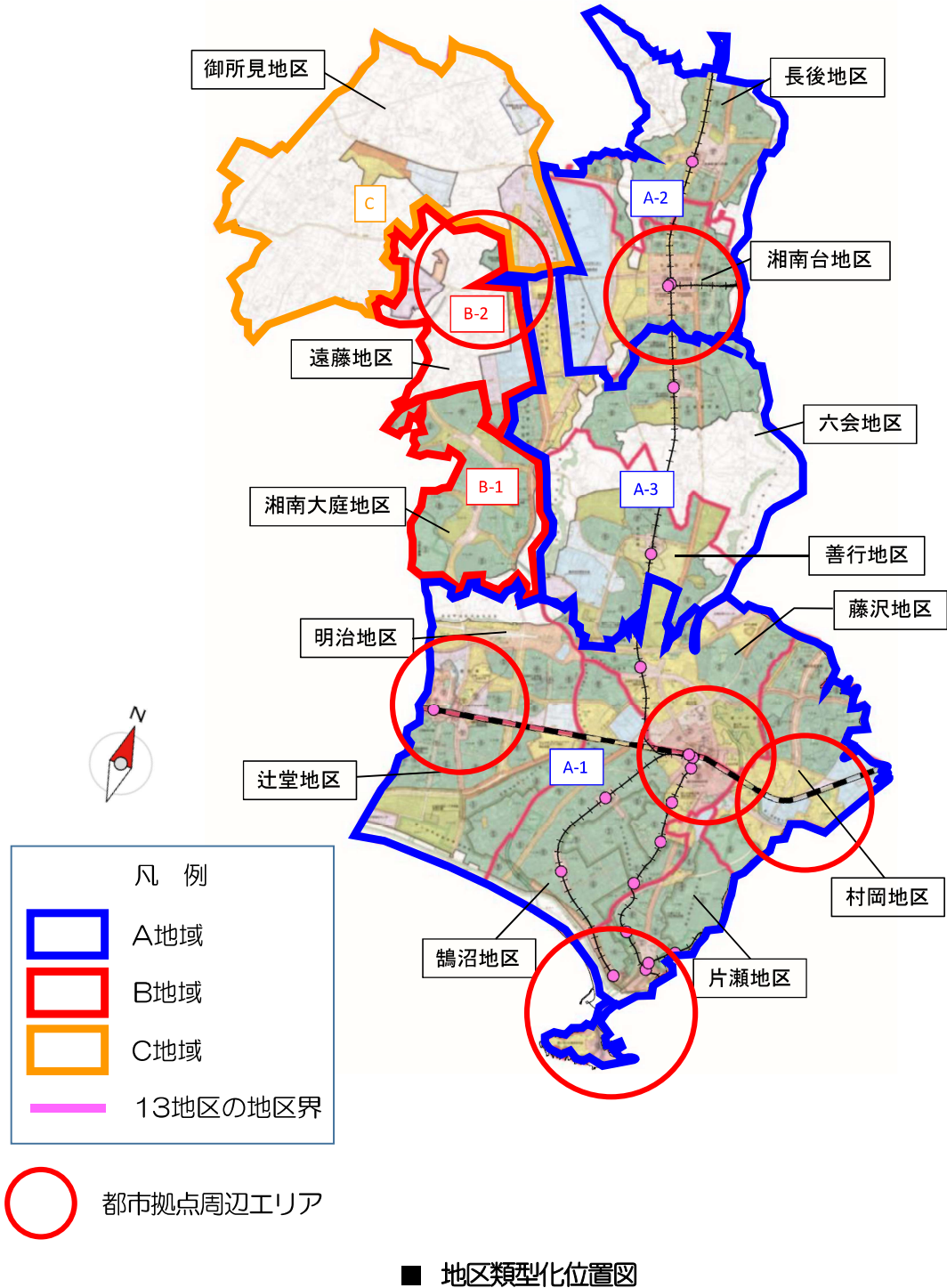
#### 1-1 類型化の考え方

将来の交通像の実現にあたっては、地域特性を踏まえた、交通施策の展開が必要であることから、土地利用・人口動態・交通実態などを分析したところ、隣接した地区で同様の特徴がみられました。同様の特徴を持つ地区を大区分の3地域、小区分の6地域に類型化しました。その6地域に加え都市拠点周辺エリアを都市機能集積地域と観光拠点地域として分類した6エリアを設定しました。

#### ■ 地域の類型化の区分と都市拠点周辺エリアの区分

大区分	小区分	該当地区・地域	
A	鉄道駅を有する地域 (新駅の設置が明確になっている地域を含む)	A-1地域	片瀬・鶴沼・辻堂・村岡・藤沢・明治
	地区内の鉄道駅を中心としたまちづくりが行われている地域	A-2地域	長後・湘南台
		A-3地域	善行・六会
B	BRT*が走行する地域 鉄道駅はないが、BRTが走行している幹線道路沿いを中心としたまちづくりが行われている地域	B-1地域	湘南大庭
	B-2地域	遠藤	
C	公共交通が少ない地域 A・Bに該当しないエリア	御所見	
都市拠点周辺エリア	都市機能集積地域	成熟型都市拠点	藤沢駅周辺都市拠点
			辻堂駅周辺都市拠点
		新規開発型都市拠点	湘南台駅周辺都市拠点
			健康と文化の森都市拠点 村岡新駅周辺都市拠点
	観光拠点地域	片瀬・江の島都市拠点	

地区類型化 位置図



## 2. 地域別の取組方針

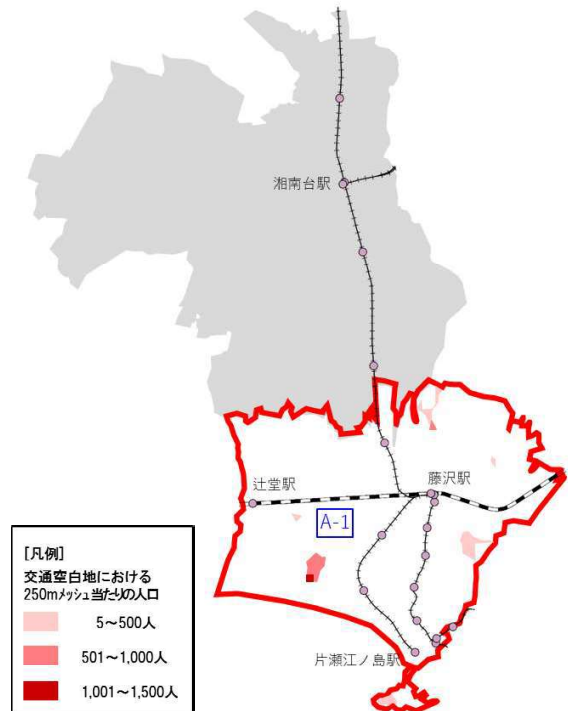
### 2-1 6つの地域

#### A-1 地域

対象地区：片瀬・鵜沼・辻堂・村岡・藤沢・明治

##### 【現状・課題】

- 子育て世代などの社会増が多く、今後も人口が増加し、移動の総量の増加が予想されます。
- 一部で交通空白地\*が存在していますが、徒歩と公共交通を中心に移動できる地域となっています。
- A-2、A-3 地域に比べ、「自転車の走りやすさ」の重要度が高く、「駐輪施設の場所や設備」の満足度が6地域中最も低くなっていることから、自転車利用環境に関するニーズが高いことが伺えます。
- 満足度としては「自動車の走る道路」が6地域中最も低くなっています。本地域に居住する高齢者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く半数を占めます。

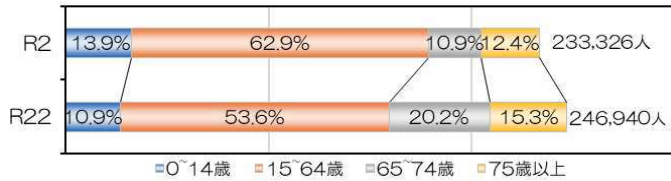


■ 位置図

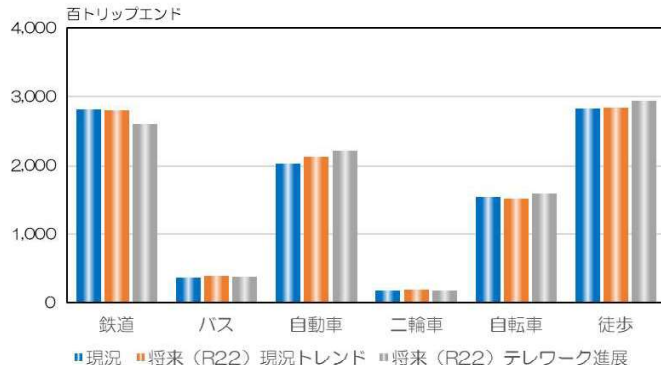
##### 【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所・施設にアクセスしやすい交通体系の維持・向上を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**
- 今後も人口増加が予測され、交通量も増加することが考えられるため、特に駅周辺・拠点周辺での交通混雑を改善し、歩行者や自転車が、安全・快適で通行しやすい環境の整備を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2** **基本方針5**
- 新駅を核として、自家用車に依拠しない新たな交通環境の構築に向けた取組を進めます。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2** **基本方針4**





■ 将来人口推移  
出典:藤沢市将来人口推計

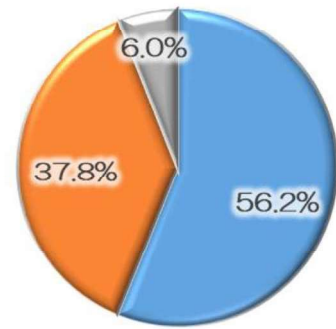


■ シナリオ別の交通需要推計結果  
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

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%



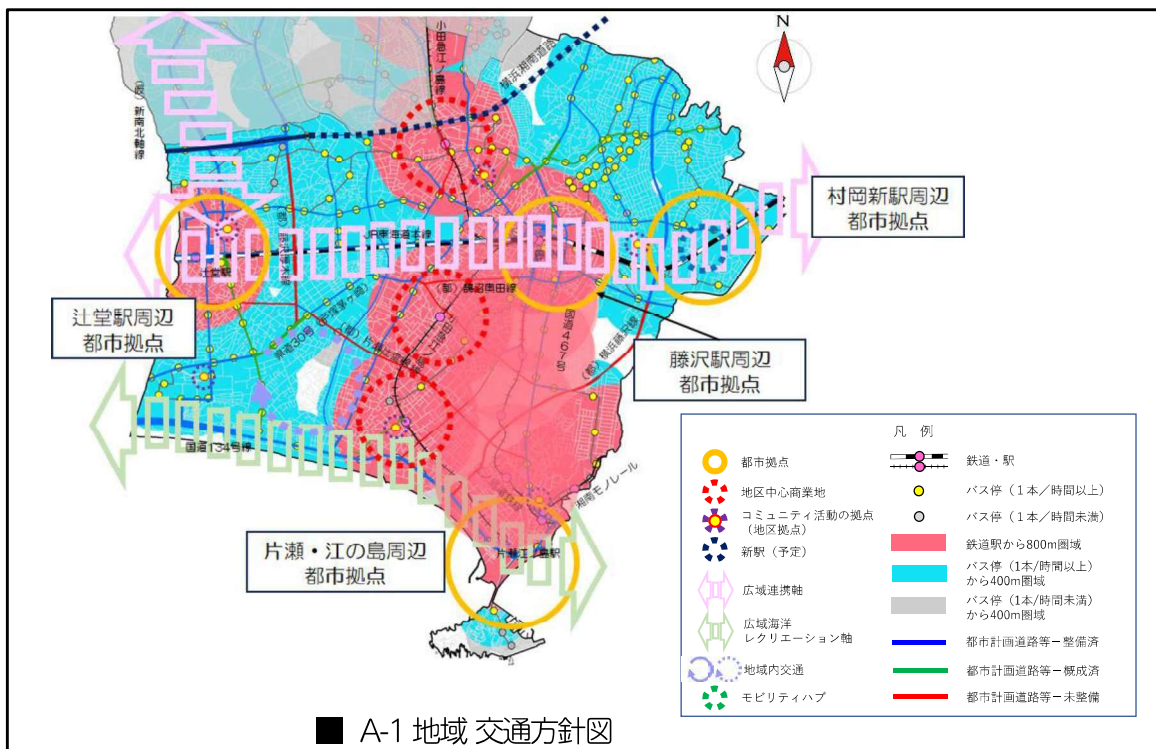
■ 買い物先  
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

公共交通の利用	3.08	③
自動車の走る道路	2.39	⑥
自転車の走りやすさ	2.43	③
駐輪施設の場所や設備	2.33	⑥
歩道の歩きやすさ	2.71	⑤
最寄り駅までの所要時間	3.54	②
高速 I C までの所要時間	3.08	③

6地域の  
中の順位

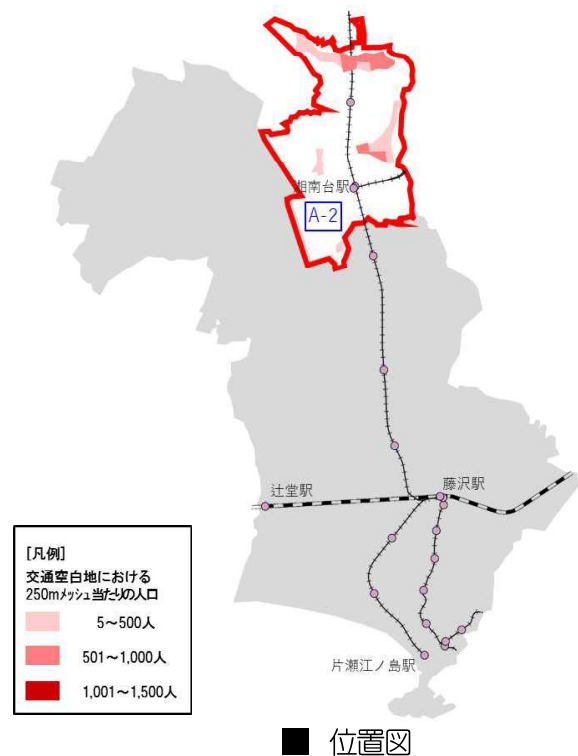




## A-2 地域

対象地区:長後・湘南台

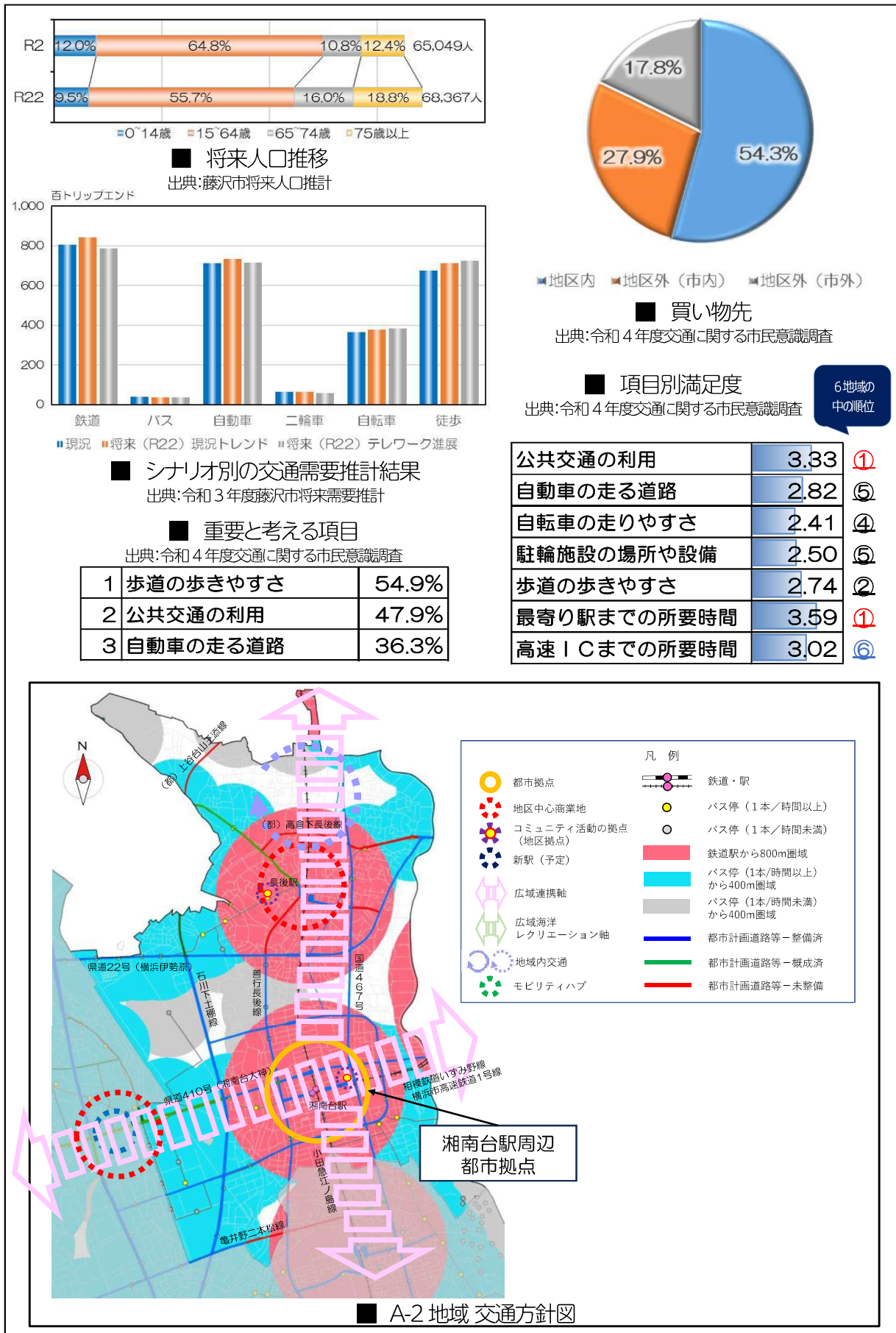
- 0～30代を中心に社会増があり、今後も人口が増加し、移動の総量の増加が予想されます。
- 鉄道駅間の市街化区域及び市街化調整区域に交通空白地が広がっており、面積割合・人口割合ともに比較的高くなっています。
- 駅端末交通\*手段の徒歩の割合が高くなっています。
- 日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅に揃いますが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高くなっています。
- 私事移動の手段割合では A-1 地域に次いで「徒歩」「自転車」の割合が高いが、自転車環境に関する満足度が低く、ニーズが高くなっています。



### 【取組方針(重点的に取り組むもの)】

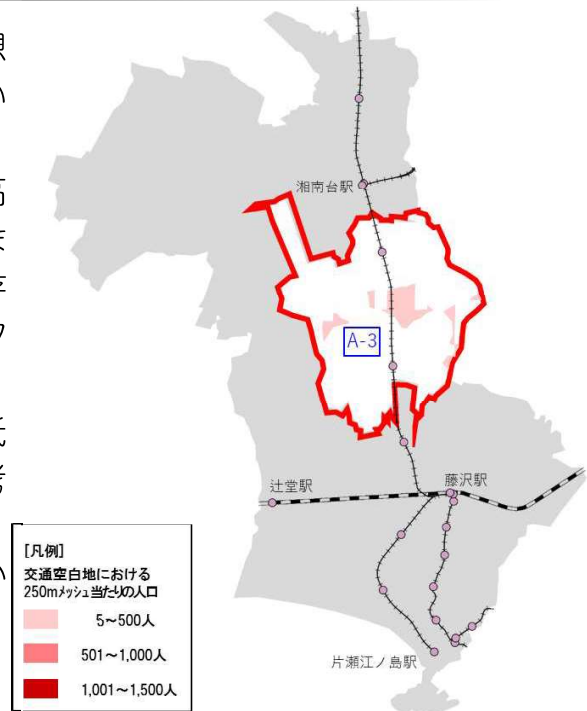
- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所へのアクセスの向上に向けて、鉄道駅間にある交通空白地などの解消や持続可能な交通手段の検討・導入を目指します。  
⇒ 関係する基本方針: 基本方針 1 基本方針 2
- 歩行者・自転車が安全で快適に移動できるよう、歩道整備や自転車通行空間の整備などを推進します。  
⇒ 関係する基本方針: 基本方針 1 基本方針 5





**A-3 地域**  
**対象地区:善行・六会**

- 将来的な人口が横ばいで推移すると予想されていることから、移動の総量も横ばいと予想されます。
- 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ますが、鉄道駅間の市街化区域にも一部存在しています。そのため、2地区で乗合タクシーの運行が行われています。
- A 地域の中で、最も自転車利用割合が低く、地形の高低差が大きいことが一因と考えられます。
- 交通空白地が比較的広がっていることから、自動車の利用が多くなっています。



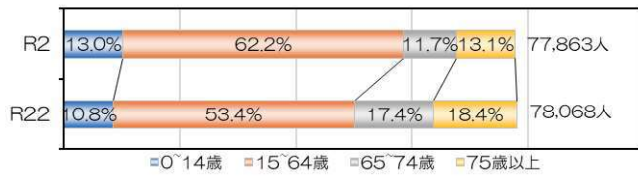
■ 位置図

**【取組方針(重点的に取り組むもの)】**

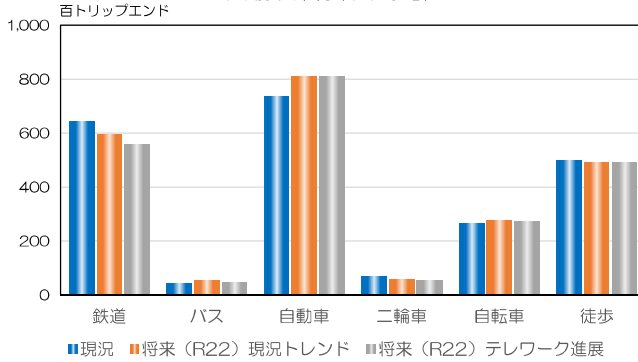
- 鉄道駅周辺や地域拠点周辺へのアクセス手段の確保に向け、地理的な条件(交通空白地が広がるエリア、傾斜が急なエリア)を踏まえながら、新たな交通システムの検討・導入を目指すとともに、本地域で導入している乗合タクシーの維持を目指します。  
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**
- 公共交通の利用促進に向け、わかりやすい路線図・時刻表、バス接近情報の発信など、公共交通を利用する際の利便性の向上を目指します。  
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**







■ 将来人口推移  
出典: 藤沢市将来人口推計

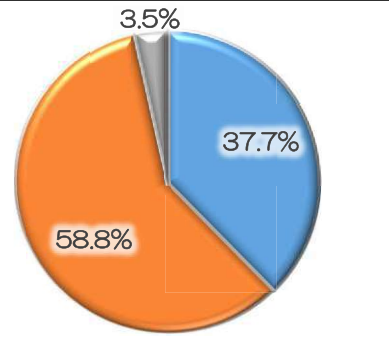


■ シナリオ別の交通需要推計結果  
出典: 令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

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%



■ 買い物先

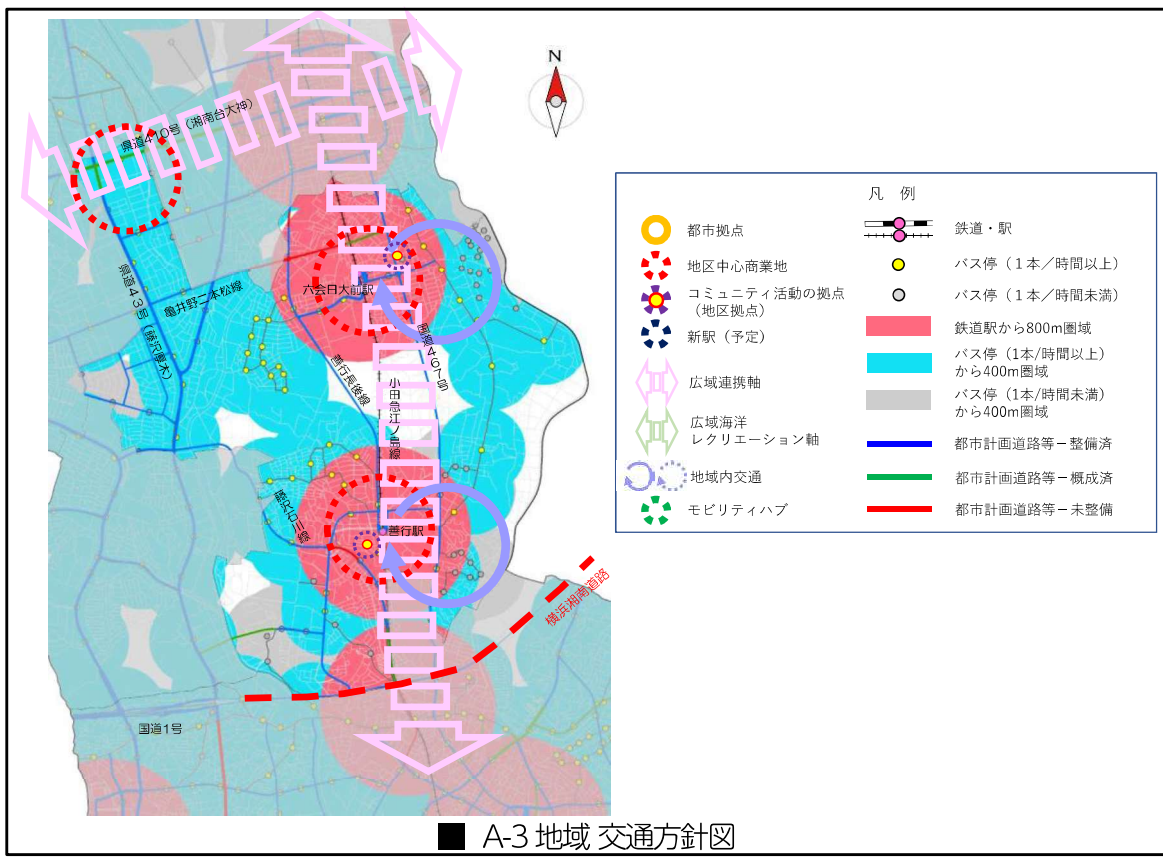
出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典: 令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域の  
中の順位

公共交通の利用	2.98	④
自動車の走る道路	2.88	④
自転車の走りやすさ	2.35	⑤
駐輪施設の場所や設備	2.55	③
歩道の歩きやすさ	2.73	③
最寄り駅までの所要時間	3.18	③
高速ICまでの所要時間	3.05	④



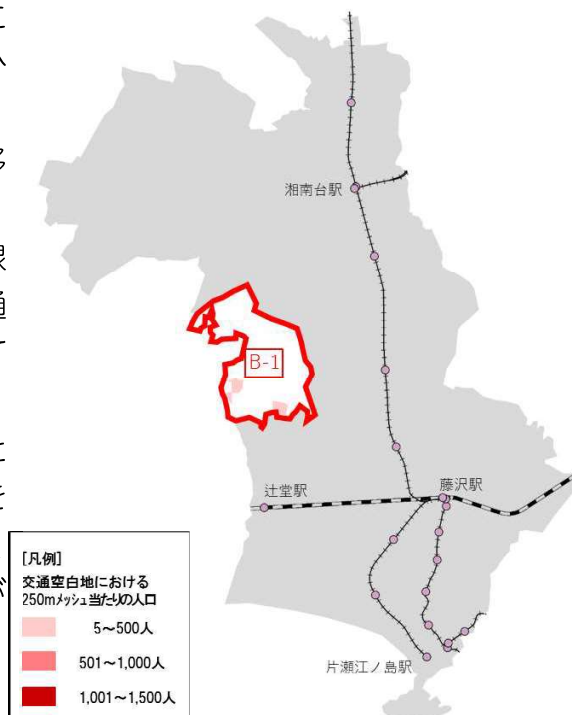
■ A-3 地域 交通方針図



## B-1 地域

### 対象地区：湘南大庭

- 最も高齢化が進んでいる地域で、将来的にも、さらなる高齢化が進展し、人口が減少することが予想されています。
- 一方で、高齢者の身近な移動の増加と、移動の総量が増えることが予想されます。
- 計画的なまちづくりが行われたため、幹線道路沿いに住宅地が形成されており、交通空白地に該当する人口割合は低くなっています。
- 鉄道駅に出るにはバス等を利用しないとはいけませんが、地域内で日常的な買い物を済ませることができる生活拠点があるため、私事目的における徒歩・自転車の割合が高くなっています。



位置図

#### 【取組方針(重点的に取り組むもの)】

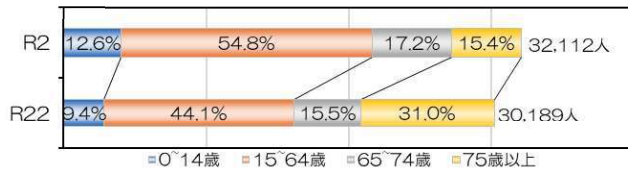
- 市内で最も高齢化が進んでおり（2020年(令和2年)時点：33%）、今後も超高齢社会が進展することが予測されることから、「通勤」目的の移動回数が減少する代わりに、「私事」目的の移動回数の増加のほか、居住地周辺の距離の短い移動(身近な移動)が増加することを鑑みて、地域内における移動手段の確保や安全な移動環境の整備を目指します。

⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**

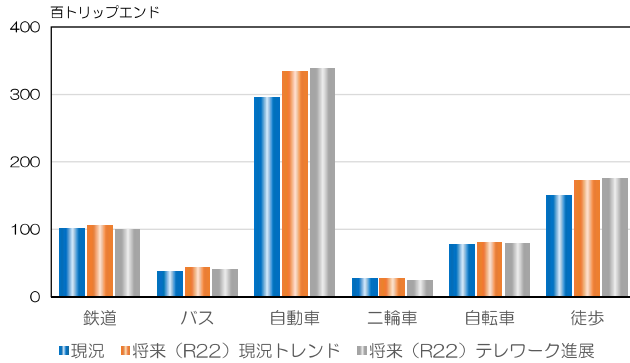
- 地域内の移動手段の拡充と合わせて、既存の BRT と連携し、鉄道駅や地域内の生活拠点までのアクセス性の向上を目指します。

⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移  
出典:藤沢市将来人口推計

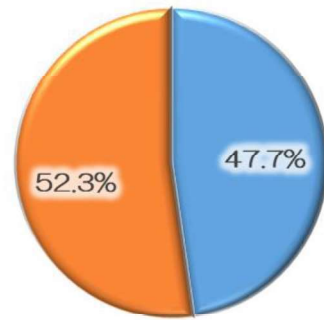


■ シナリオ別の交通需要推計結果  
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

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%



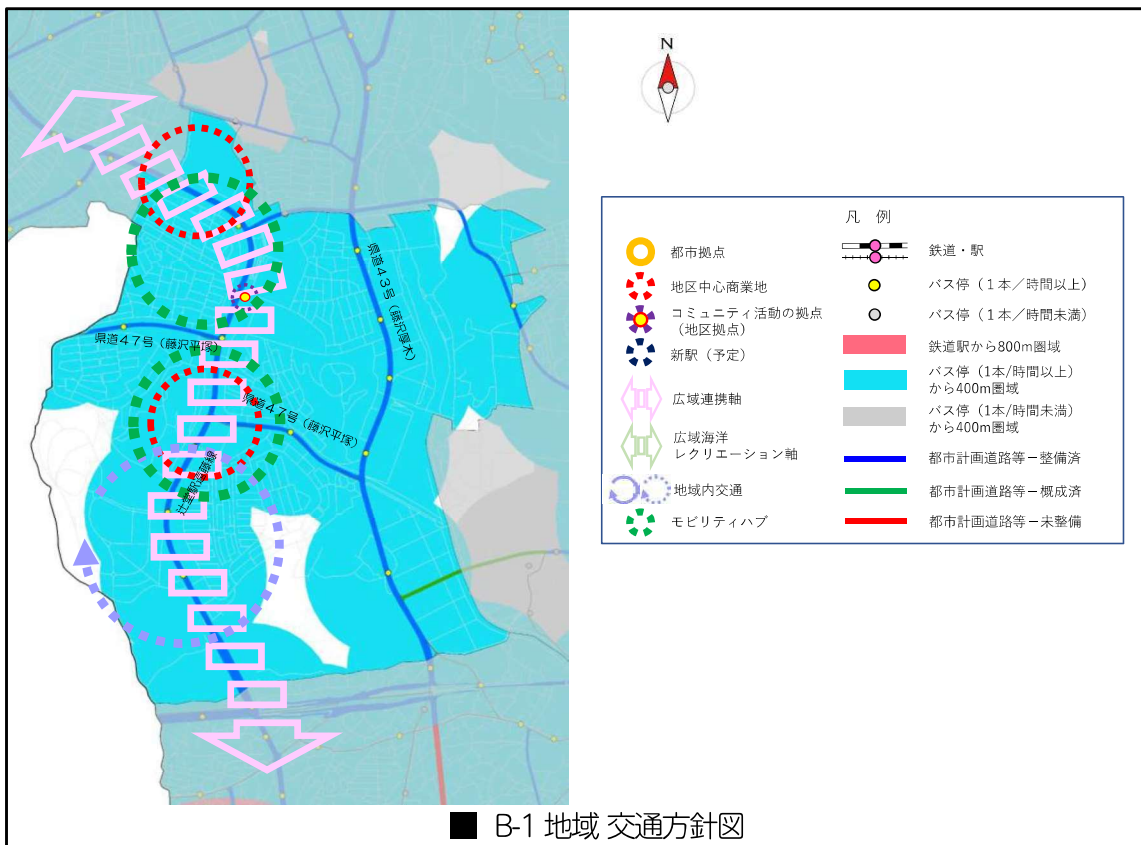
■ 買い物先  
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

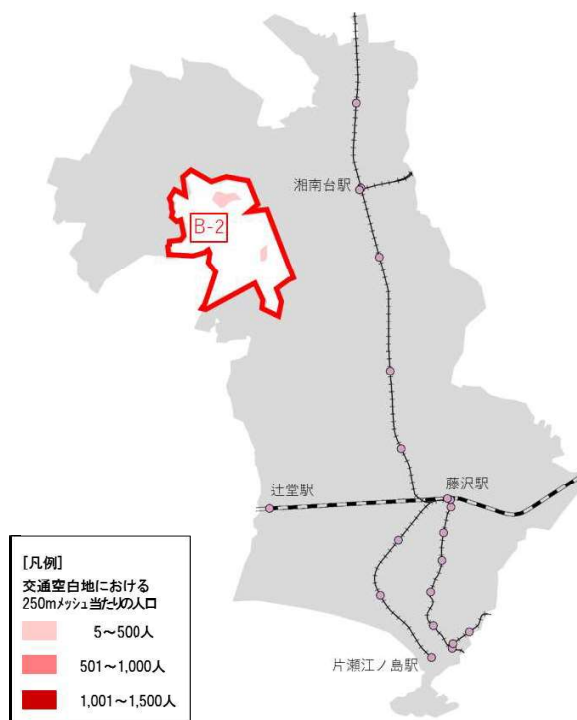
6地域  
中の順位

公共交通の利用	3.21	②
自動車の走る道路	3.21	①
自転車の走りやすさ	2.53	①
駐輪施設の場所や設備	2.69	②
歩道の歩きやすさ	2.96	①
最寄り駅までの所要時間	2.83	⑤
高速ICまでの所要時間	3.24	②



**B-2 地域**  
**対象地区:遠藤**

- 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ます。
- 移動の総量も増加し、超高齢社会の進展に伴う自動車の利用増加が予想されます。
- 地域にある大学を起点に、湘南台駅、辻堂駅までの急行運転のBRTが運行されており、路線周辺での鉄道駅へのアクセスは比較的良好ですが、朝・夕を中心に定時性・速達性が損なわれる時間帯があります。
- 地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高くなっています。

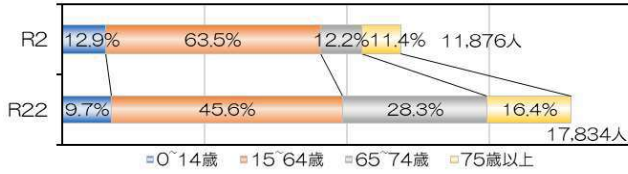


位置図

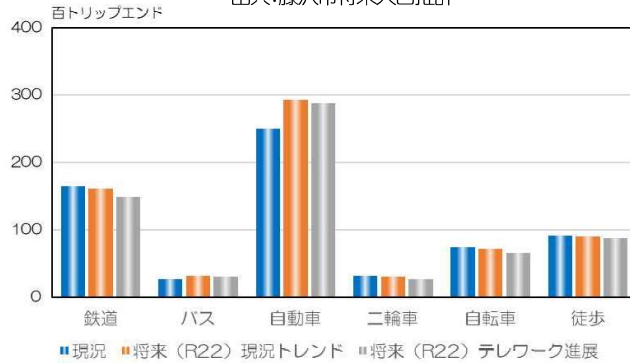
【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 日常を支える公共交通網の強化としていずみ野線延伸を促進します。  
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針2**
- 今後のまちづくりに対応するため、新駅へのアクセス手段の拡充を図り、自動車から公共交通への転換を目指します(新駅設置前では、BRTを軸とした交通体系を推進していきます)。  
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**
- 将来を踏まえた生活拠点までのアクセス性の向上に向けて、地域内の移動手手段の拡充や既存のBRTとの連携を推進します。  
 ⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移  
出典:藤沢市将来人口推計



■ シナリオ別の交通需要推計結果  
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

1	公共交通の利用	49%
2	歩道の歩きやすさ	42%
3	自動車の走る道路	32%



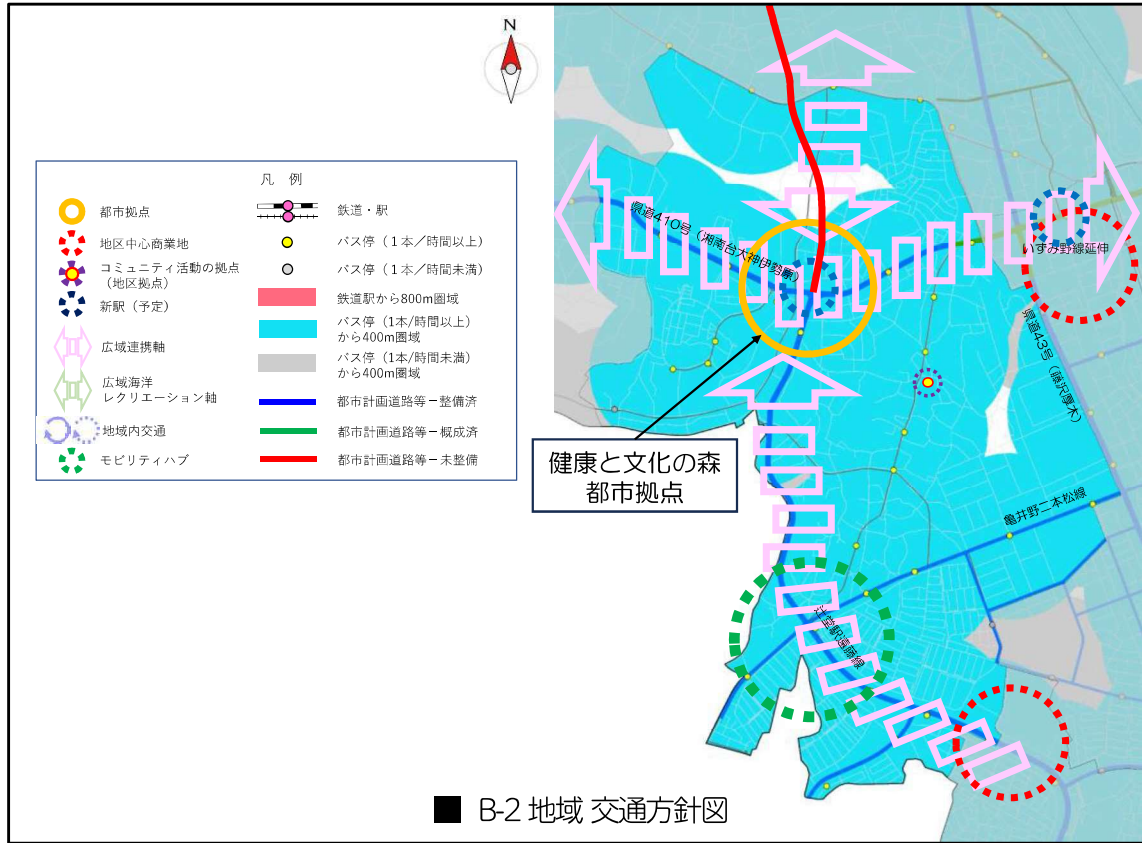
■ 買い物先  
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域  
中の順位

公共交通の利用	2.80	⑤
自動車の走る道路	2.93	③
自転車の走りやすさ	2.45	②
駐輪施設の場所や設備	2.54	④
歩道の歩きやすさ	2.65	⑥
最寄り駅までの所要時間	2.91	④
高速ICまでの所要時間	3.03	⑤

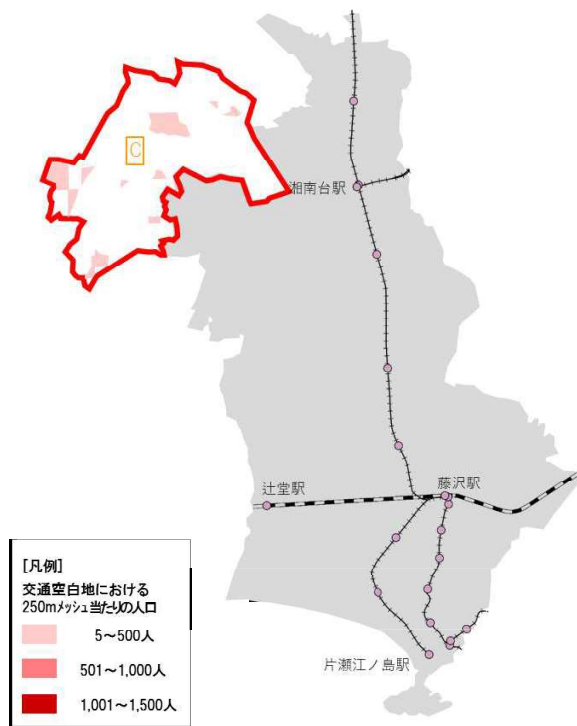




## C 地域

対象地区:御所見

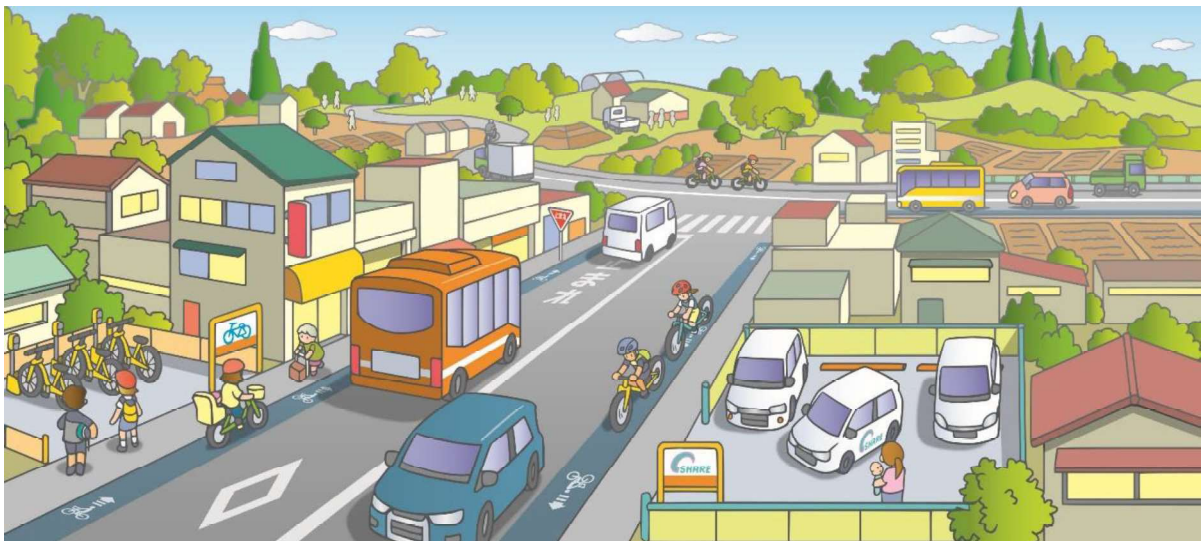
- 人口の流入が少なく、今後も高齢化や人口減が進むことが予想されます。
- 交通空白地の面積割合は約3割ですが、人口密度が低いことから、交通空白地の人口割合は低くなっています。
- 人口密度が低く、利用者の確保が難しいことから、過去に自家用車からの転換を目指し、慶応大学バス停での乗継を行うフィーダーバス\*を運行しましたが、乗継への抵抗感から自家用車からの転換が思うように図られませんでした。その後、道路改良後に再編を行いました。交通空白地の面積が大きいことなどにより、自家用車への依存が高くなっています。
- 地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高くなっています。

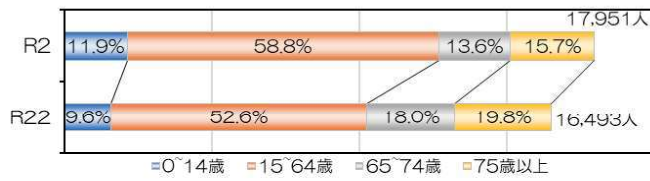


■ 位置図

### 【取組方針(重点的に取り組むもの)】

- 自家用車に過度に依拠しない移動の促進を目指します。  
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2** **基本方針4**
- 幹線系の路線バスまでの移動手段の検討や既存のバス路線の維持を目指します。  
⇒ 関係する基本方針: **基本方針1** **基本方針2**





■ 将来人口推移  
出典:藤沢市将来人口推計

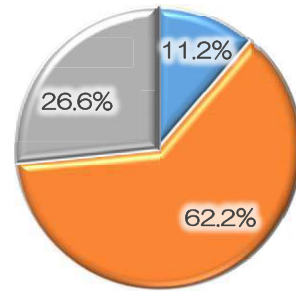


■ シナリオ別の交通需要推計結果  
出典:令和3年度藤沢市将来需要推計

■ 重要と考える項目

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

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%



■ 買い物先

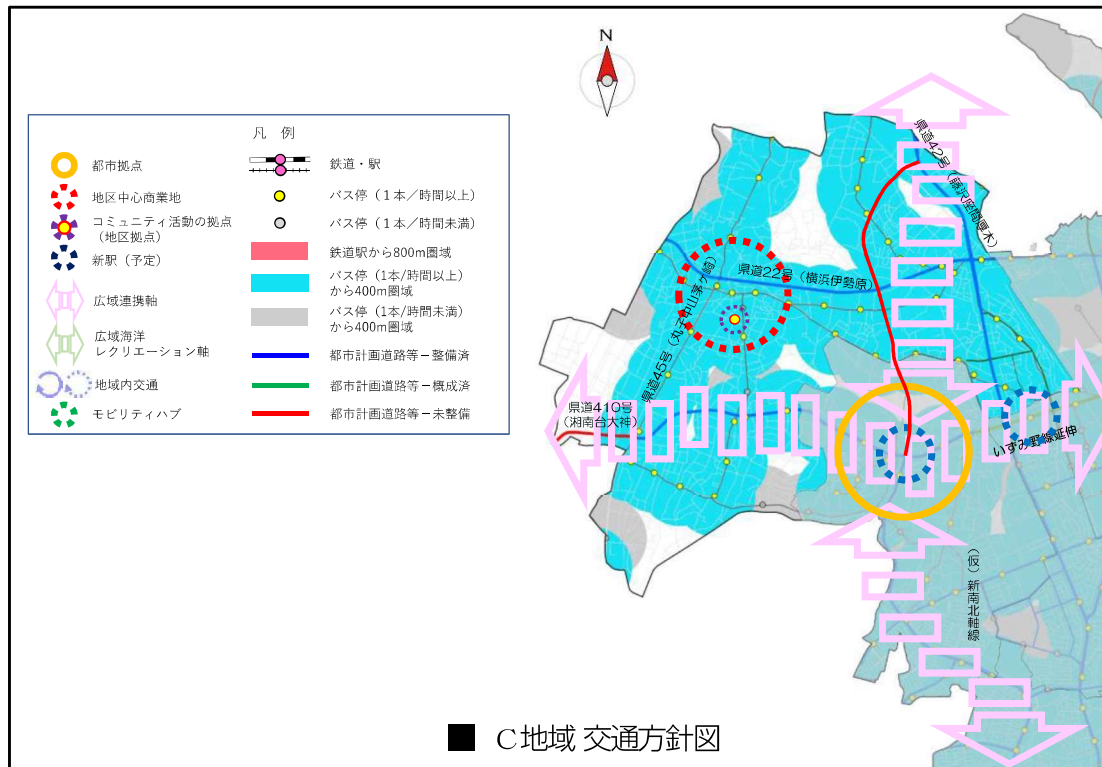
出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

■ 項目別満足度

出典:令和4年度交通に関する市民意識調査

6地域の  
中の順位

公共交通の利用	2.37	⑥
自動車の走る道路	2.96	②
自転車の走りやすさ	2.07	⑥
駐輪施設の場所や設備	2.71	①
歩道の歩きやすさ	2.72	④
最寄り駅までの所要時間	2.40	⑥
高速ICまでの所要時間	3.54	①



## 2-2 6つの都市拠点

### 藤沢駅周辺都市拠点(中心市街地)

#### 【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 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おり、成熟化・老朽化しつつある街の再活性化とともに、超高齢社会や成熟社会を見据え次の時代に対応した街への転換を目指します。
- 特に市内最大の利用者数を誇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とともに、駅周辺の商店街の活性化を事業者等と連携して進めます。

#### 【概況】

- 藤沢駅周辺都市拠点では、マンションなどの立地が進んでおり、本市の人口・世帯数増加の大きな要因となっています。
- また、藤沢駅周辺では、大型店が立地する一方で、小規模な敷地・街区が混在している状況です。
- 藤沢駅には、JR東海道本線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線の鉄道3路線が乗り入れているほか、路線バスは計57路線乗り入れています。
- 藤沢駅及び駅前広場の整備から、40年以上が経過し、当時、整備・建設された南北デッキ等の公共施設や駅前街区の民間施設では老朽化が進んでおり、都心としての機能の低下や陳腐化によって人の流れが弱まりつつあります。
- 南口の商店街等で、荷捌きスペースが不足しており、荷捌き車両が路上駐車し作業することで、自動車をはじめ、歩行者や自転車の通行の妨げになっている様子がみられます。



■ 藤沢駅周辺の航空写真



## ● 藤沢駅周辺都市拠点(中心市街地)の取組方針

- 藤沢駅を中心にバス、歩行者、自転車等が円滑に連携する交通ターミナルとして、駅前広場再整備や運用改善を図るとともに、小田急改札口の橋上化や南北自由通路拡幅、地下通路再整備等により交通モード間をシームレス\*につなぐとともに駅南北の連携、一体化を図ります。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針3**
- デッキを介在した立体的な回遊空間の更新を図るとともに、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げる場づくりを通じて、居心地がよく、歩きたくなるまちを目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針3**

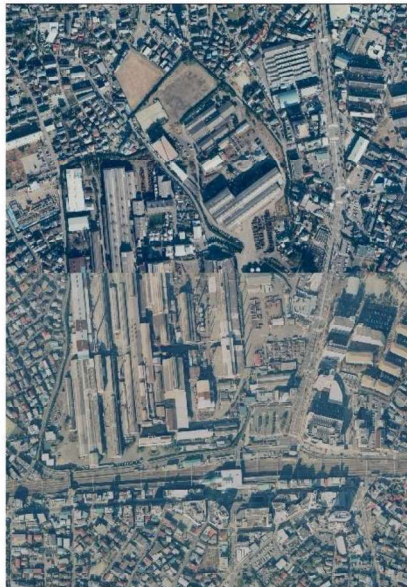
## 辻堂駅周辺都市拠点(広域連携・複合拠点)

### まちづくりの方向性(立地適正化計画より)

- 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目指します。
- 辻堂駅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ります。

### ●概況

- 産業ゾーンがかつては形成されましたが、工場撤退によって土地利用転換が進み、辻堂駅周辺は、「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たに都市拠点が創出されました。
- 地区への新たな活力・交流創出のため、広域連携機能や複合都市機能等が計画的に誘導・集積が進められています。
- 辻堂駅には、JR東海道本線が乗り入れているほか、湘南ライフタウン方面への連節バス(BRT)をはじめ、路線バスは計 30 系統乗り入れています。
- 交通結節機能の強化に向け、北部方面への新たな交通システムの導入が検討されています。
- 辻堂駅周辺では南北の往来が不便で、駅周辺で渋滞が発生しています。また、休日では、大規模商業施設へ市内外から自動車交通が集中するために、交通渋滞が発生しています。



■ 辻堂駅周辺の航空写真(左:2001年(平成13年)、右:2015年(平成27年))

● **辻堂駅周辺都市拠点(広域連携・複合拠点)の取組方針**

- 本市の西部、西北部、茅ヶ崎市東部を結び新たな産業・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結節点としての機能強化を目指します。  
⇒ 関係する基本方針：基本方針1 基本方針3
- 駅周辺の大型商業施設等に集中する市内・外からの自家用車利用の転換・分散を目指します。  
⇒ 関係する基本方針：基本方針2 基本方針3



■ 辻堂駅北口周辺の写真

## 湘南台駅周辺都市拠点(文化・交流拠点)

### 【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 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・交流の創出を目指します。

### 【概況】

- 湘南台駅周辺では、計画的に都市整備が行われたため、駅を核として良好な市街地が形成されています。
- 湘南台駅周辺には商業・業務・サービス機能が集積しており、地域だけでなく本市北部の拠点となっています。
- 湘南台駅には、小田急江ノ島線、横浜市高速鉄道1号線や相模鉄道いずみ野線が乗り入れているほか、遠藤地区方面への連節バス(BRT)をはじめ、路線バスは計23系統が乗り入れています。
- また、多摩大学湘南キャンパスや慶応大学湘南藤沢キャンパスなどの最寄り駅であるため、学生をはじめ若者の利用が多くなっています。
- 連節バスの導入等が図られていますが、北部の交通ターミナルとしての機能を一挙に担うため、特に、朝・夕のピークの時間帯では、バス交通の定時性・速達性が損なわれています。



■ 湘南台駅西口周辺の写真

### ● 湘南台駅周辺都市拠点(文化・交流拠点)の取組方針

- 駅にアクセスするバスの定時性や利便性向上を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**
- 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、交通モード間をシームレスにつなぐ機能の強化を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2**

## 健康と文化の森都市拠点(学術文化新産業拠点)

### 【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 豊かな自然や田園空間を背景に、慶應義塾大学SFCの持つ情報・環境・医療分野等の技術集積や学術研究機能を核にして、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定などの動きもふまえ、地区が持つ強みを活かし、大学の学生や教職員、研究者、産業界、市民、行政等、まちづくりを担う様々な主体が連携して展開される環境共生や健康・医療、農業等に関する活動や取組によって、活力が創造されるまちを目指します。

### 【概況】

- いずみ野線延伸に伴う新駅の設置が計画されており、新駅を中心とした拠点整備が予定されています。新駅設置の動きを見据えながら、新駅を中心とした公共交通のネットワークの再編も必要になります。
- 健康の森には、豊かな自然環境と慶應義塾大学看護医療学部が立地しています。また、文化の森には、慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス、未来創造塾、慶應藤沢イノベーションビレッジが立地しています。
- いずみ野線延伸が完了するまでの間の広域・地域の交流や連携を促進する都市機能・交通機能が不足しています。



■ 健康と文化の森の航空写真

## ● 健康と文化の森都市拠点(学術文化新産業拠点)の取組方針

- いずみ野線延伸の状況を踏まえつつ、駅にアクセスするバスの定時性や利便性向上を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2** **基本方針3**
- 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、交通モード間をシームレスにつなぎ、環境共生・学術・研究機能の強化を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： **基本方針1** **基本方針2** **基本方針3** **基本方針4**



■ 健康と文化の森のまちづくりの方針

## 村岡新駅周辺都市拠点(研究開発拠点)

### 【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- まちの将来像を「みどりあふれる活力と魅力に満ちたまち“湘南村岡コンパクトタウン”」と位置付け、御霊神社から村岡城址につながる鎌倉古道の名残や緑豊かな自然環境に包まれた地形や立地を活かし、みどりあふれる環境で多様な人々が快適に暮らし、憩い、訪れ、働き続けられる、新駅を中心とした、活力と魅力に満ちた、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成を目指します。
- 村岡新駅周辺では鎌倉市の湘南モノレール・湘南深沢駅周辺と連携、一体となり、先進的な研究開発、生産、業務機能が集積した広域に発信する拠点の形成を目指すとともに、地域サービスの充実を図ります。

### 【概況】

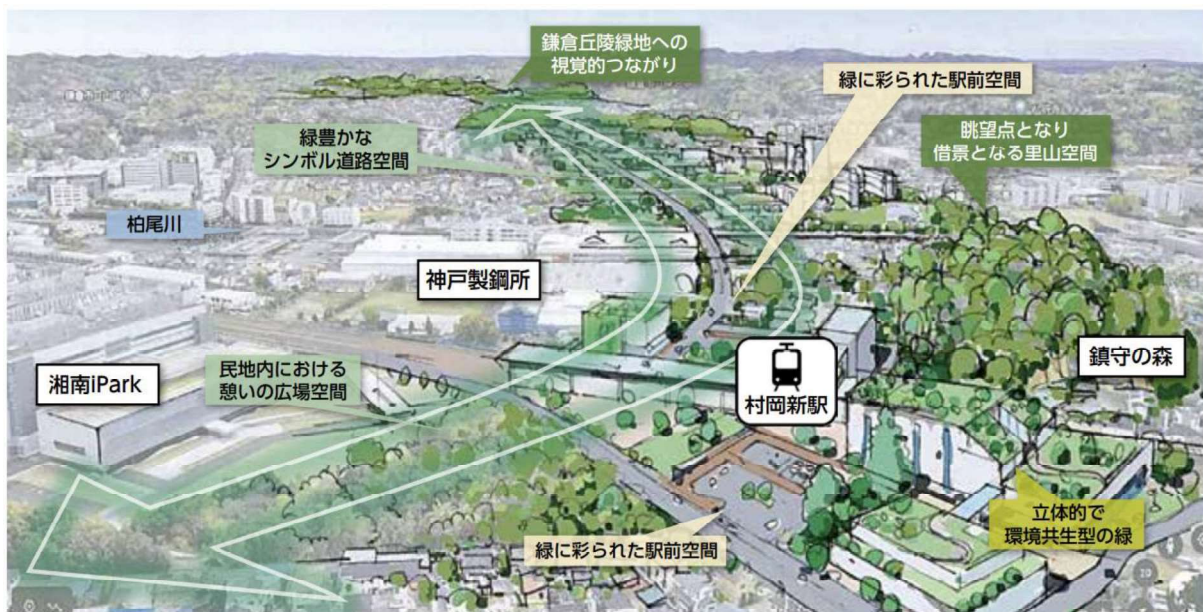
- 村岡新駅周辺には、現在、神戸製鋼所や湘南ヘルスイノベーションパーク等の産業施設が立地しているほか、御霊神社等の地域資源や緑地があります。
- 2018年(平成30年)12月に、神奈川県、鎌倉市と、藤沢市村岡地区・鎌倉市深沢地区のまちづくりと村岡新駅設置に関する合意を取り交わしました。2021年(令和3年)2月には、神奈川県、鎌倉市及び東日本旅客鉄道株式会社と、村岡新駅設置等に関する覚書を締結しました。
- 鎌倉市深沢地区において、湘南モノレール湘南深沢駅周辺のまちづくりが進められており、本地区と一体となって、ヘルスケア・ニューフロンティアなどの最先端の新たな地域の拠点の形成を進めています。



出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針

## ● 村岡新駅周辺都市拠点(研究開発拠点)の取組方針

- 村岡新駅設置の取組を推進します。  
⇒ 関係する基本方針： 基本方針2 基本方針3
- 新駅周辺のまちづくりに合わせ、新駅へのアクセス手段としてのバス路線の再編を推進し、鉄道を軸とした交通体系の骨格形成を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： 基本方針2
- 地域特性に応じたモビリティの導入及び多様な連携による事業性・経済性・持続性を持った交通ネットワークの構築を目指します。  
⇒ 関係する基本方針： 基本方針1 基本方針2



■ 村岡新駅周辺のイメージ  
出典:村岡新駅周辺地区まちづくり方針

## 片瀬・江の島都市拠点(広域海洋リゾート・レクリエーション拠点)

### 【まちづくりの方向性】(立地適正化計画より)

- 片瀬地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「歴史の薫りと潮の香りがただよふふれあいのまち 片瀬・江の島」としており、地域の歴史や湘南の自然環境を活かした、首都圏有数の広域海洋リゾート・レクリエーション拠点として、片瀬・江の島の観光交流機能の充実を図りつつ、日常の住民の暮らしが息づき、共存する地区を目指します。

### 【概況】

- 湘南海岸や江の島の自然環境を活かした首都圏の海洋リゾート・レクリエーション拠点であり、近年、観光施設のリニューアルや漁港整備等が進められ、多くの観光客が訪れています。
- 小田急江ノ島線、江ノ島電鉄線、湘南モノレールの3路線があるほか、路線バスは計6系統が運行されています。
- 休日を中心に、鉄道を利用して訪れる観光客、江の島島内に訪れる自家用自動車の交通渋滞や居住地域への通過交通が流入するなど、人や車の交通混雑が発生しています。



■ 片瀬東浜海水浴場及び江の島弁財天仲見世通り  
出典：藤沢市観光公式HP

## ● 片瀬・江の島都市拠点 (広域海洋リゾート・レクリエーション拠点)の取組方針

- 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の強化として、拠点周辺の周遊環境の向上を目指します。  
⇒ 関係する基本方針：[基本方針1](#) [基本方針3](#)
- 休日を中心に、鉄道を利用して訪れる観光客、江の島島内を訪れる自家用車の交通渋滞等市民の生活環境に影響を及ぼすオーバーツーリズム\*対策に寄与する取組を推進します。  
⇒ 関係する基本方針：[基本方針2](#) [基本方針3](#)