

1-3-1 片瀬地区の特徴と課題

表 片瀬地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・江の島や片瀬山等では地形の高低差が大きい	・地形の高低差に対応した移動しやすい環境づくり
道路交通	・地区及び広域幹線となる都市計画道路の整備率が低い ・狭隘・行き止まり道路が多い地区が存在	・周辺の自然環境、居住環境に最大限配慮した横浜藤沢線の整備促進 ・避難・救難を支える施設の整備・充実
鉄道・駅	・小田急江ノ島線、江ノ島電鉄、湘南モノレールの3路線があり、公共交通が充実	
バス		
自転車・歩行者交通	・片瀬・江の島（広域海洋リゾート・レクリエーション拠点）では、多くの観光客が地区内を観光・回遊	・主に来街者を対象とした観光・交流の促進 ・地区住民が快適に安心して暮らせる環境づくり

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 片瀬地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
片瀬地区	20,322	8,537	6,729
藤沢市	410,341	173,946	5,903

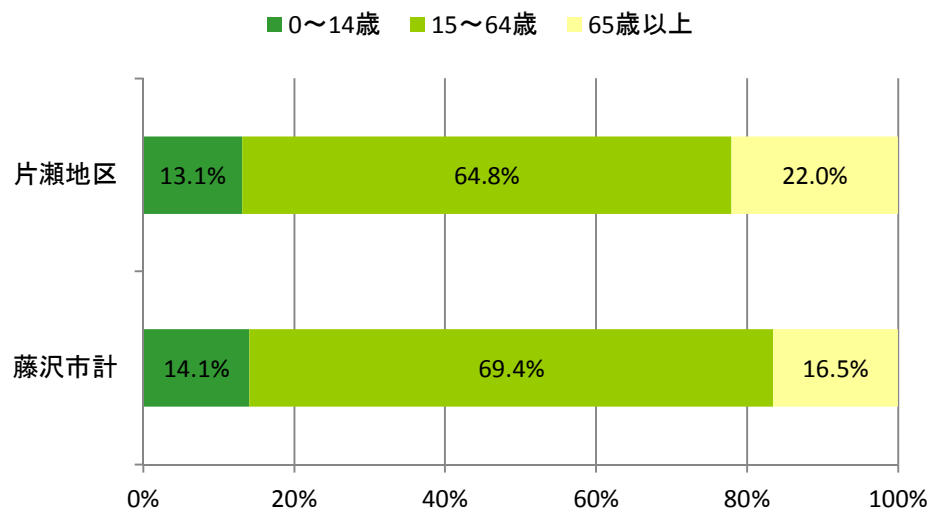


図 片瀬地区の年齢三区分別構成比

資料：藤沢市統計

表 片瀬地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)	
内々	片瀬地区	112	112	223	
内外	鶴沼地区	49	55	104	
	辻堂地区	5	4	9	
	村岡地区	7	7	14	
	藤沢地区	24	21	45	
	明治地区	2	3	5	
	善行地区	2	3	5	
	湘南大庭地区	1	1	3	
	六会地区	4	5	9	
	湘南台地区	3	2	4	
	遠藤地区	2	2	4	
	長後地区	3	3	5	
	御所見地区	1	1	1	
		藤沢市外	159	154	314
	合計		375	371	746

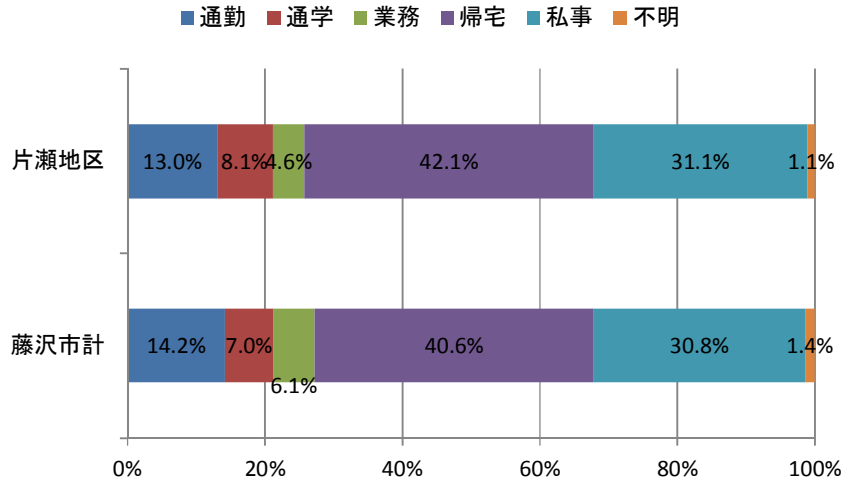


図 片瀬地区の目的構成

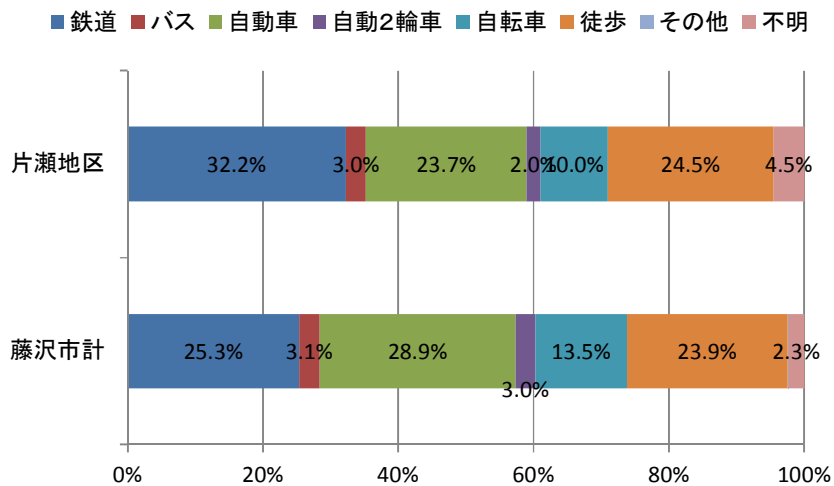


図 片瀬地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-2 鵜沼地区の特徴と課題

表 鵜沼地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・引地川や境川の下流部であり、浸水、津波・高潮等の災害危険度が高い	・防災・減災性の向上に向けた都市づくり
道路交通	・地区内に計画されている多くの都市計画道路が未整備（特にJR東海道線以南） ・狭隘道路や行き止まり道路も多く生活道路が不十分	・都市計画道路の整備による地区の骨格となる道路ネットワークの形成
鉄道・駅	・藤沢駅のほか、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄の駅があり、公共交通に恵まれた地区 ・藤沢駅には乗降客等、駅を利用し訪れる来街者が多いが、周辺の商業・業務地での活気・にぎわいは低下傾向	・本市の都心としての活力の再生 ・地区住民にとって身近にある利便性の高い都市拠点としての充実
バス		
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 鵜沼地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
鵜沼地区	54,631	23,320	9,843
藤沢市	410,341	173,946	5,903

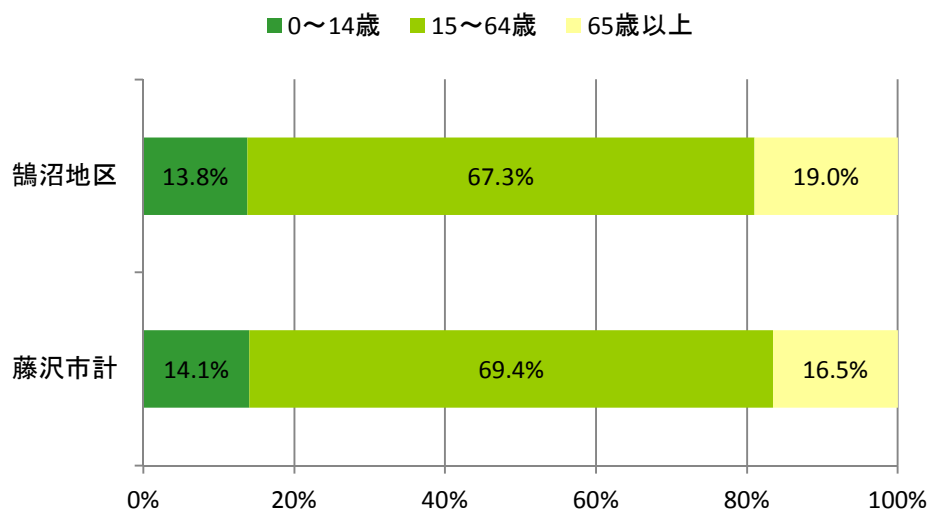


図 鵜沼地区の年齢三区区分構成比

資料：藤沢市統計

表 鵠沼地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)	
内外	片瀬地区	55	49	104	
内々	鵠沼地区	498	498	996	
内外	辻堂地区	54	50	104	
	村岡地区	42	40	82	
	藤沢地区	124	123	247	
	明治地区	28	28	56	
	善行地区	24	22	45	
	湘南大庭地区	13	13	26	
	六会地区	20	17	37	
	湘南台地区	18	17	35	
	遠藤地区	6	9	15	
	長後地区	5	7	12	
	御所見地区	3	3	6	
		藤沢市外	461	473	933
	合計		1,351	1,347	2,698

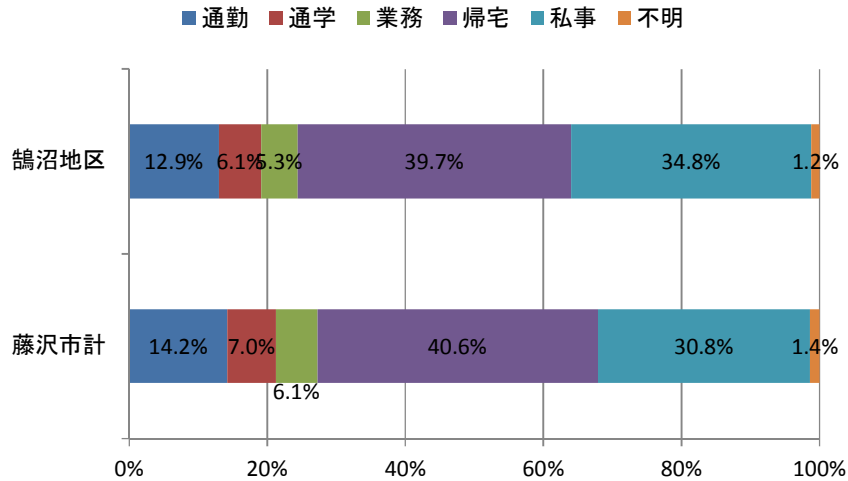


図 鵠沼地区の目的構成

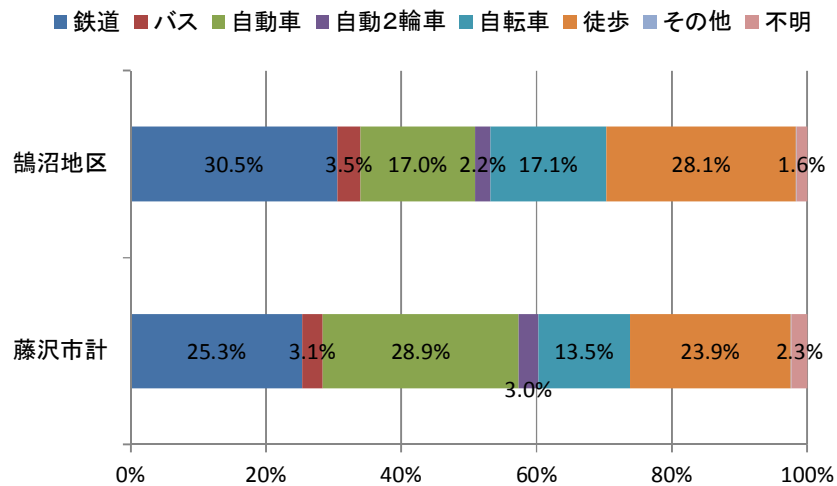


図 鵠沼地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-3 辻堂地区の特徴と課題

表 辻堂地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・大平台等の一部を除き比較的平坦な地形	・南口周辺との連携による利便性の向上
	・辻堂駅北側では湘南C-X地区の開発により都市機能が集積	
道路交通	・津波・高波、液状化等の災害危険度が高く、防災性の低い市街地	・都市基盤整備と併せて防災・減災の向上に向けた都市づくり
	・地区の骨格となる道路では未整備の都市計画道路が多い	・骨格的な役割を担う都市計画道路の整備
	・地区北側へのアクセスが不十分のため交通渋滞が頻繁に発生	・交通分担や地区内外との円滑な連携
鉄道・駅		・地区内における移動手段の充実
バス		
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 辻堂地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
辻堂地区	38,509	16,320	8,634
藤沢市	410,341	173,946	5,903

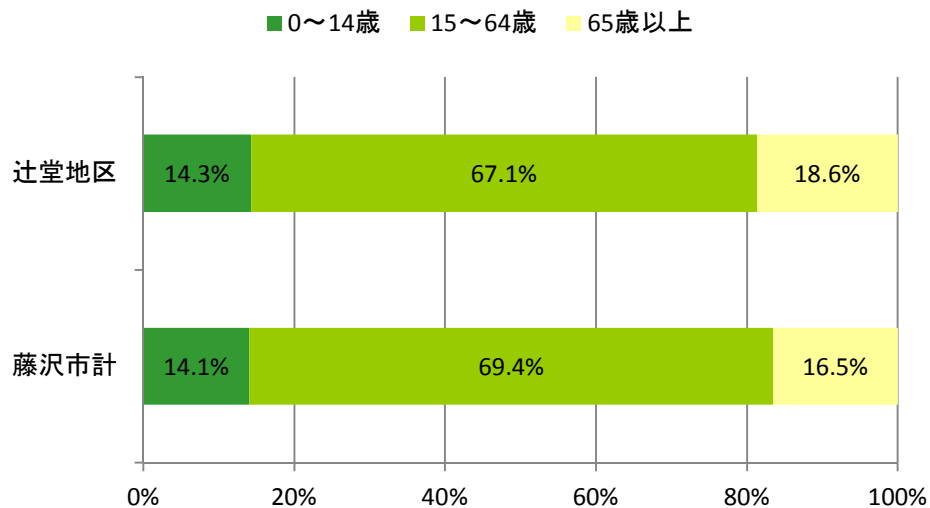


図 辻堂地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 辻堂地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	4	5	9
	鶴沼地区	50	54	104
内々	辻堂地区	314	314	627
内外	村岡地区	4	4	8
	藤沢地区	30	29	59
	明治地区	53	53	106
	善行地区	8	9	16
	湘南大庭地区	8	10	18
	六会地区	4	5	8
	湘南台地区	4	4	7
	遠藤地区	6	4	10
	長後地区	2	3	5
	御所見地区	1	1	2
	藤沢市外	273	267	539
	合計		759	760

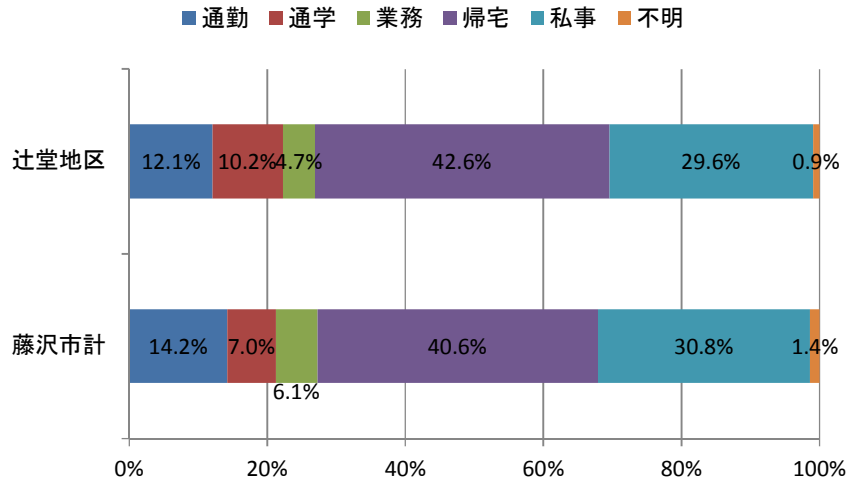


図 辻堂地区の目的構成

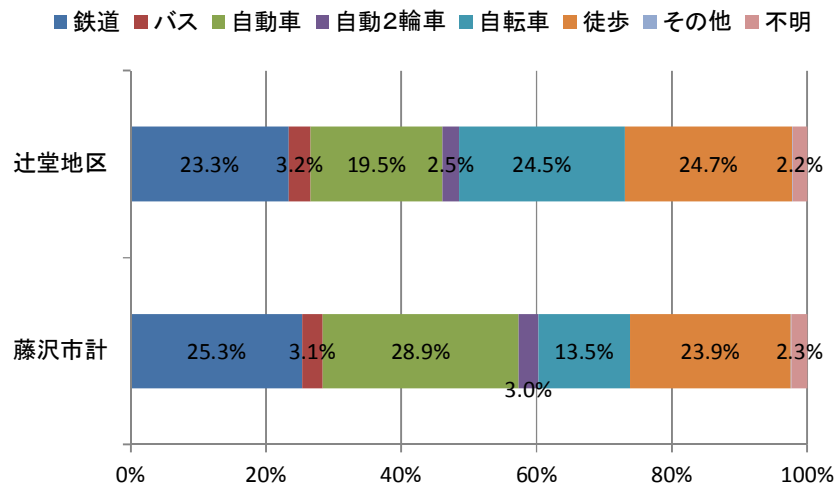


図 辻堂地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-4 村岡地区の特徴と課題

表 村岡地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・傾斜部が多い地形	
道路交通	・「かながわのみちづくり計画」において交流幹線道路として位置づけられている横浜藤沢線が未整備	・周辺の自然環境と共生する横浜藤沢線の整備
	・横浜藤沢線以外の都市計画道路は概ね整備済	・広幅員道路における建物の不燃化等による延焼遮断帯の強化
	・既成市街地の川名地区等に多く残っている狭隘道路	・狭隘道路の解消
鉄道・駅	・(仮)村岡新駅の設置	・地区全体としての新駅の活用方策
		・既成市街地との連携・共存のあり方
		・周辺の自然環境との共生
バス		・公共交通網の再編
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 村岡地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
村岡地区	27,087	10,697	6,639
藤沢市	410,341	173,946	5,903

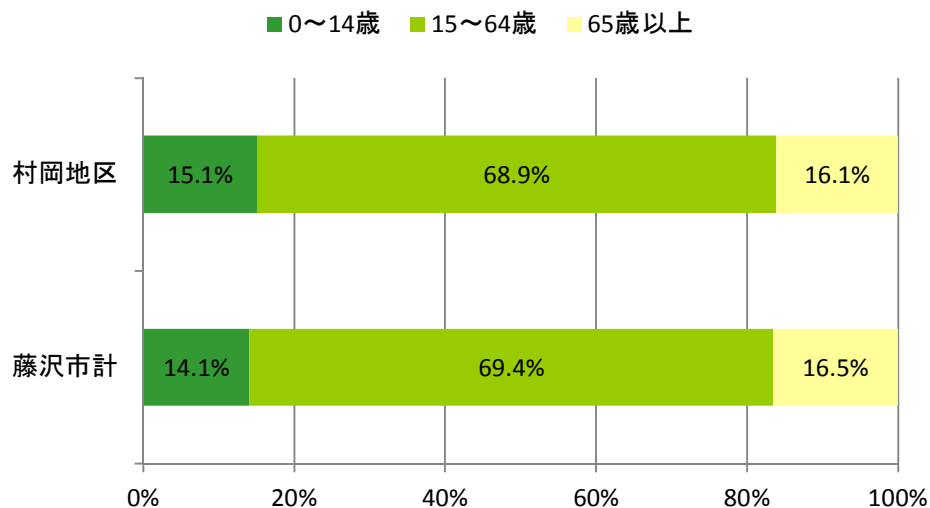


図 村岡地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 村岡地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	7	7	14
	鶴沼地区	40	42	82
	辻堂地区	4	4	8
内々	村岡地区	144	144	288
内外	藤沢地区	54	55	108
	明治地区	6	5	11
	善行地区	7	6	12
	湘南大庭地区	2	2	4
	六会地区	4	5	9
	湘南台地区	5	4	9
	遠藤地区	2	2	4
	長後地区	2	2	4
	御所見地区	1	1	2
	藤沢市外	201	201	402
	合計		478	480

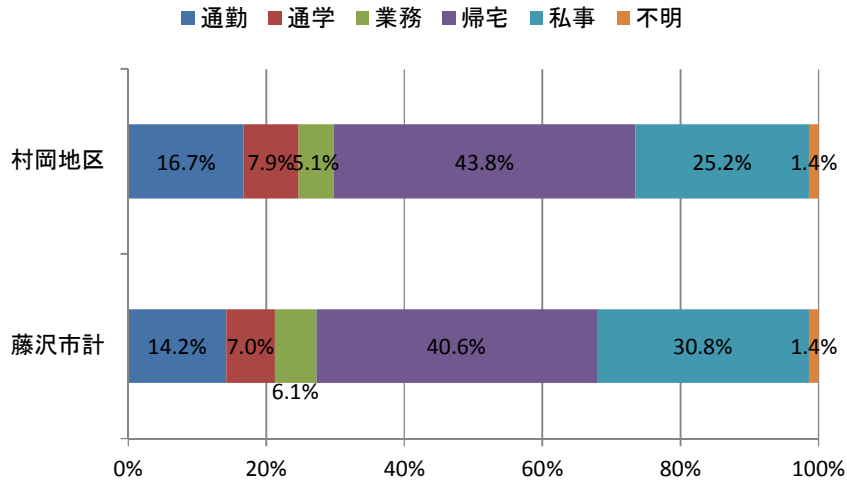


図 村岡地区の目的構成

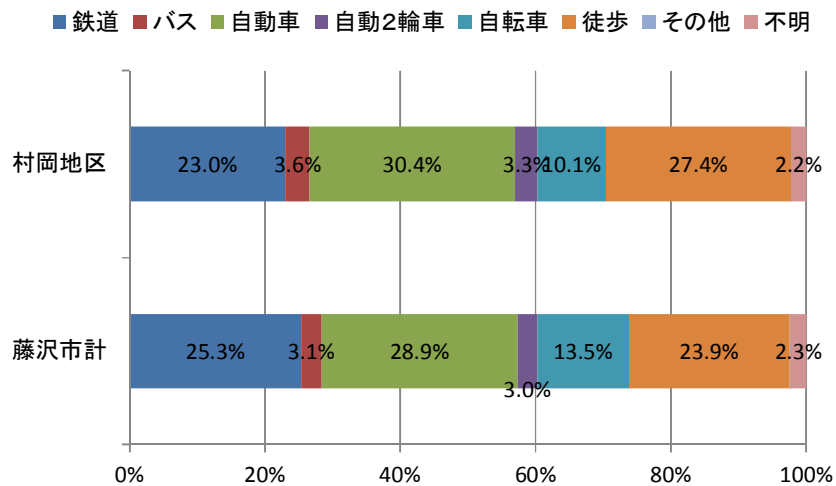


図 村岡地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-5 藤沢地区の特徴と課題

表 藤沢地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地		
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通が地区内に流入 ・藤沢駅周辺に集中する道路ネットワーク等による道路交通の効率悪化 	
鉄道・駅	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅は鉄道3線が結節するターミナルとして利便性の高い場所 ・藤沢駅に業務車両、通過交通、送迎自家用車等の集中 ・藤沢駅に徒歩や自転車での駅及び周辺利用等、多様な交通手段が輻輳 	<ul style="list-style-type: none"> ・安心して藤沢駅周辺を訪れ、利用できるような交通環境の整理・充実 ・藤沢駅北口通りの線の整備を中心とした北口駅前地区整備事業や藤沢駅周辺の再整備構想等との連携 ・公共施設（市役所）の再配置
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅に多くのバスが発着 	
自転車・歩行者交通	<ul style="list-style-type: none"> ・藤沢駅周辺に集中する道路ネットワーク等による歩行者等の危険性の増加 	

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 藤沢地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
藤沢地区	43,388	20,107	9,231
藤沢市	410,341	173,946	5,903

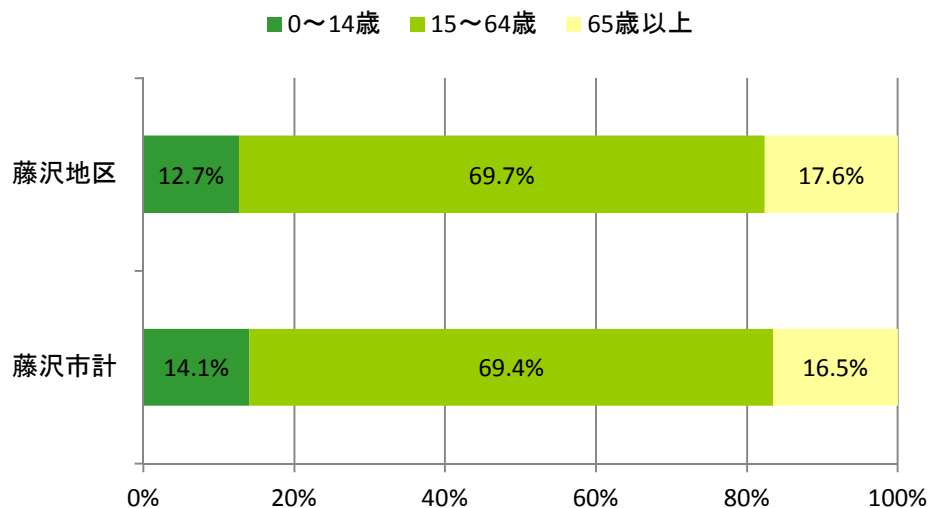


図 藤沢地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 藤沢地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	21	24	45
	鵜沼地区	123	124	247
	辻堂地区	29	30	59
	村岡地区	55	54	108
内々	藤沢地区	311	311	621
内外	明治地区	27	24	51
	善行地区	48	43	91
	湘南大庭地区	14	12	26
	六会地区	25	26	51
	湘南台地区	19	15	34
	遠藤地区	4	8	13
	長後地区	11	11	23
	御所見地区	5	6	11
	藤沢市外	385	384	769
合計		1,076	1,072	2,148

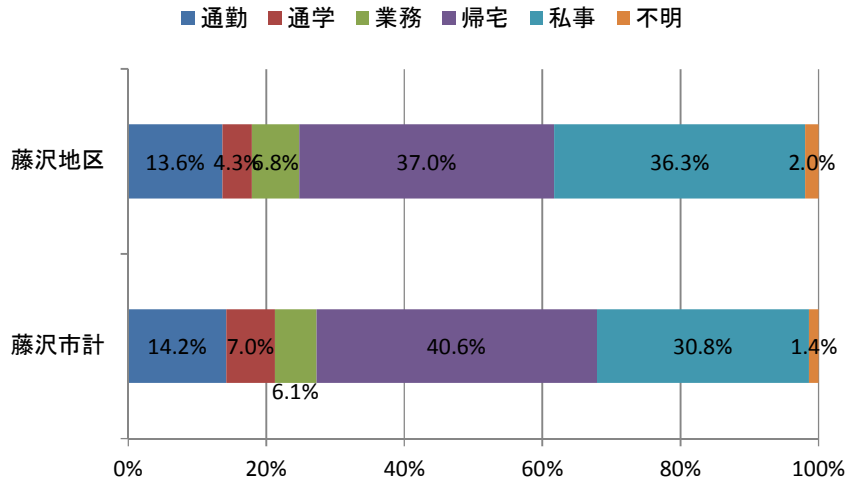


図 藤沢地区の目的構成

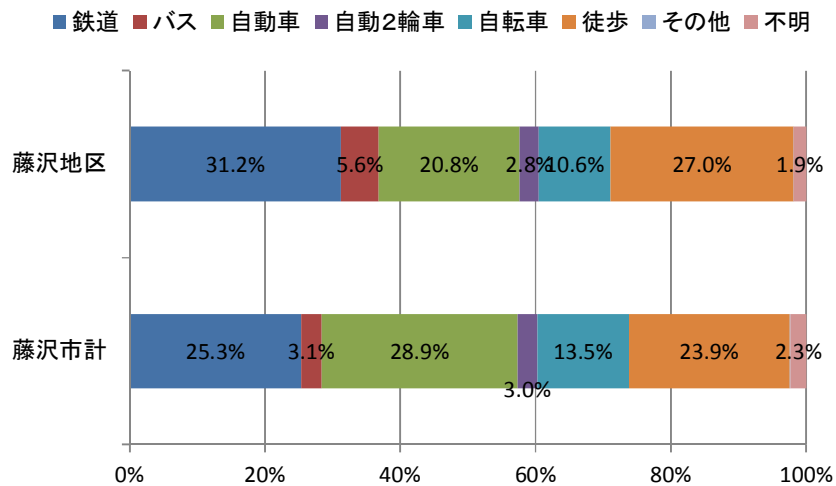


図 藤沢地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-6 明治地区の特徴と課題

表 明治地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地		
道路交通	・横浜湘南道路（首都圏中央連絡自動車道の一部）の整備が進行中	・居住環境に配慮した横浜湘南道路の整備
	・JR東海道線を南北に横断する動線の容量の不足	・藤沢厚木線の整備
	・地区東部の大型ショッピングモールの進出による交通環境の悪化	
	・小規模宅地開発の連続による行き止まり道路や狭隘道路の形成	・防災性の改善
鉄道・駅	・辻堂駅を中心とする交通結節点機能	・広域連携機能や複合都市機能等の計画的な誘導・集積による地区の新たな活力・交流の創出
	・工場跡地を活用した辻堂駅前の「湘南C-X地区」の都市再生事業により新たな都市拠点の再創出	
	・新たな公共交通システムの導入	
バス		
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 明治地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
明治地区	26,147	10,856	8,954
藤沢市	410,341	173,946	5,903

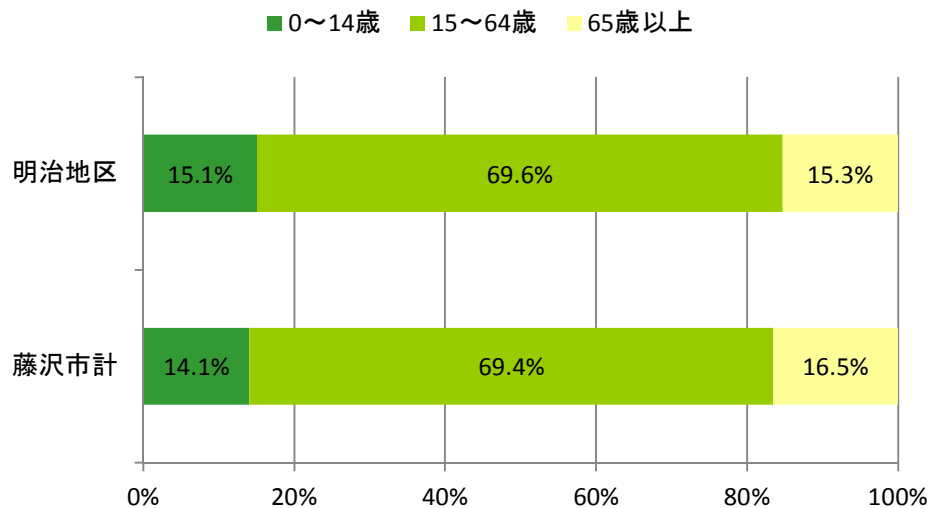


図 明治地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 明治地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	3	2	5
	鶴沼地区	28	28	56
	辻堂地区	53	53	106
	村岡地区	5	6	11
	藤沢地区	24	27	51
内々	明治地区	176	176	351
内外	善行地区	18	16	34
	湘南大庭地区	16	19	35
	六会地区	6	8	14
	湘南台地区	7	6	13
	遠藤地区	9	8	17
	長後地区	1	1	2
	御所見地区	2	3	6
	藤沢市外	208	201	409
合計		556	554	1,110

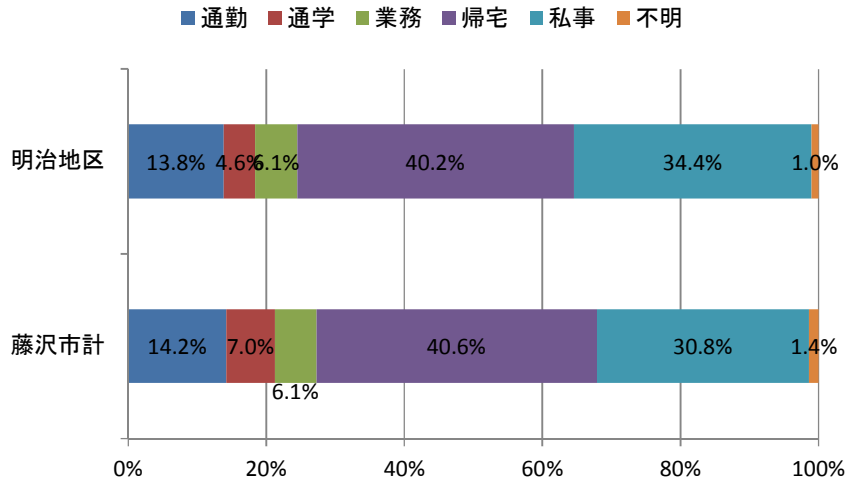


図 明治地区の目的構成

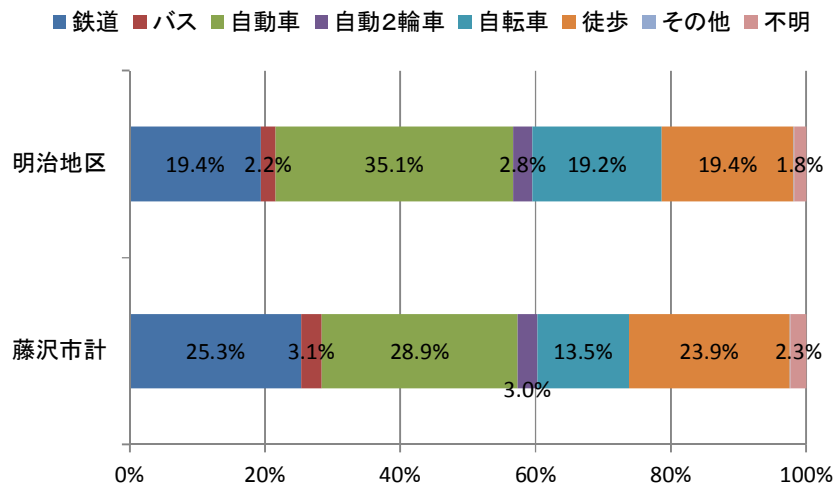


図 明治地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-7 善行地区の特徴と課題

表 善行地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・坂道が多い	・坂道が多い地区特性を踏まえたユニバーサルデザインへの配慮
道路交通	・狭隘道路や行き止まり道路	・高齢者や障がい者が安心して通行できるよう狭隘道路の整備や行き止まり道路の解消
鉄道・駅		
バス	・善行駅と善行団地以外の住宅地を結ぶ公共交通が少なく、駅アクセスが不便な地域の存在	・地区内の道路ネットワークの見直し
		・円滑な移動を可能にする空間の確保
		・移動手段の充実
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 善行地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
善行地区	42,207	18,072	6,942
藤沢市	410,341	173,946	5,903

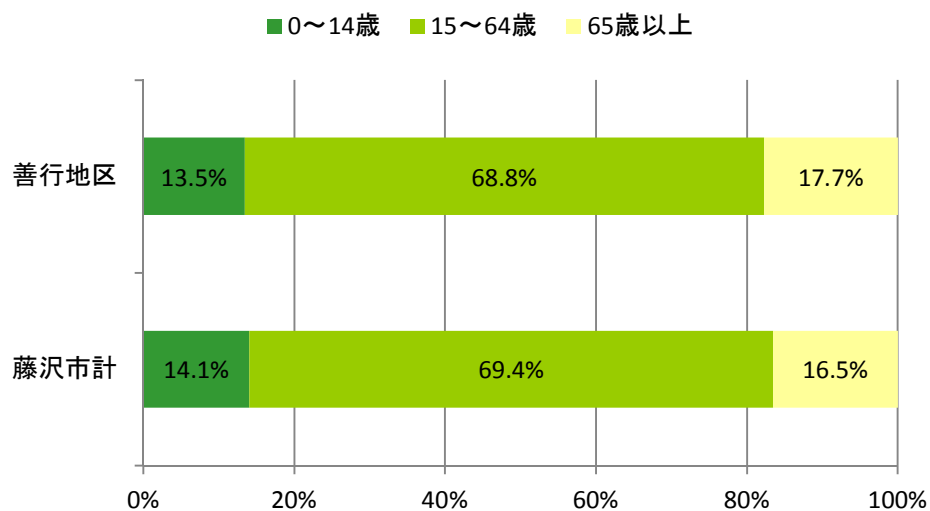


図 善行地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 善行地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	3	2	5
	鶴沼地区	22	24	45
	辻堂地区	9	8	16
	村岡地区	6	7	12
	藤沢地区	43	48	91
	明治地区	16	18	34
内々	善行地区	174	174	348
内外	湘南大庭地区	16	16	32
	六会地区	42	39	81
	湘南台地区	18	19	37
	遠藤地区	5	5	9
	長後地区	8	7	14
	御所見地区	5	2	7
	藤沢市外	183	183	366
合計		549	551	1,100

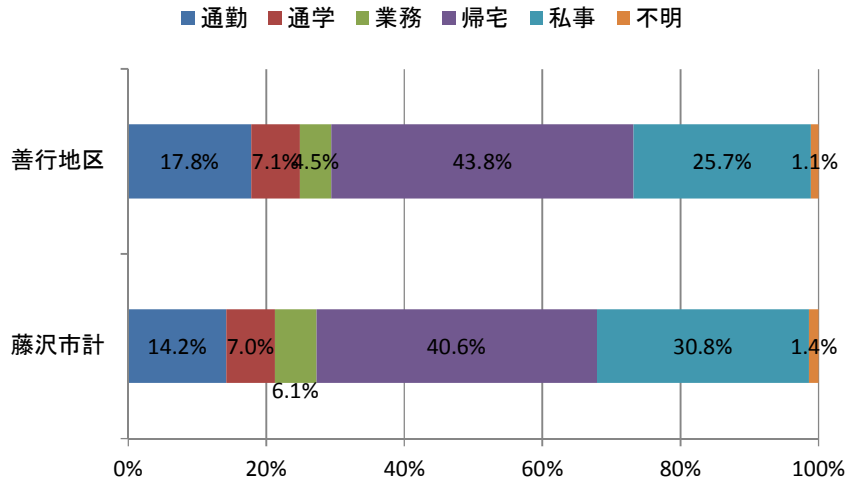


図 善行地区の目的構成

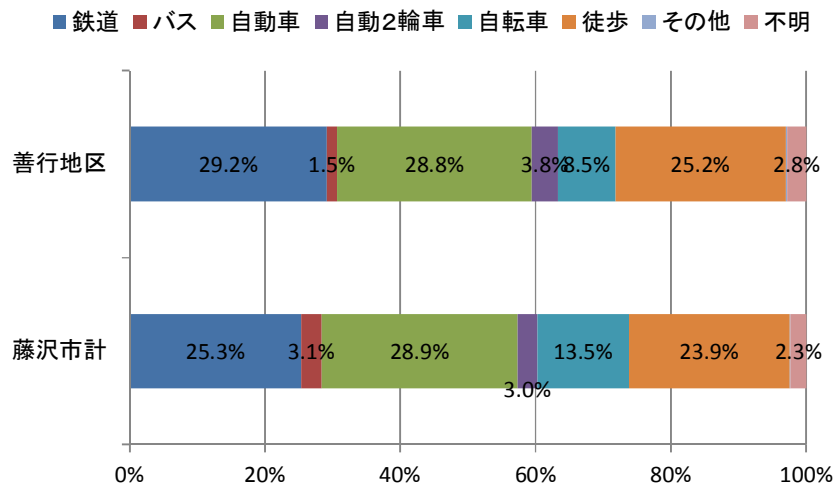


図 善行地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-8 湘南大庭地区の特徴と課題

表 湘南大庭地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・「都市と農業の調和するまち湘南ライフタウン」の総合的まちづくりの推進	・今後も良好な居住環境が維持、形成
道路交通	・生活道路に通過交通が入らない機能別配置	
鉄道・駅		
バス	・辻堂駅、湘南台駅、藤沢駅等に連絡するバス網が中央けやき通りを中心に形成	・辻堂駅や湘南台駅への交通利便性の高さの維持・ 保全 ・充実した地域コミュニティが生まれ、地区内外の人々が交流し連携できるよう中央けやき通りを機能上、生活上、景観上より魅力あるものに育てる取組
自転車・歩行者交通	・街の所々にある歩行者専用道路には街路樹が充実し、緑豊かな居住環境を形成	・今後予想される急激な高齢化に対応するため、歩道の安全性の確保・向上

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 湘南大庭地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
湘南大庭地区	31,663	12,125	6,136
藤沢市	410,341	173,946	5,903

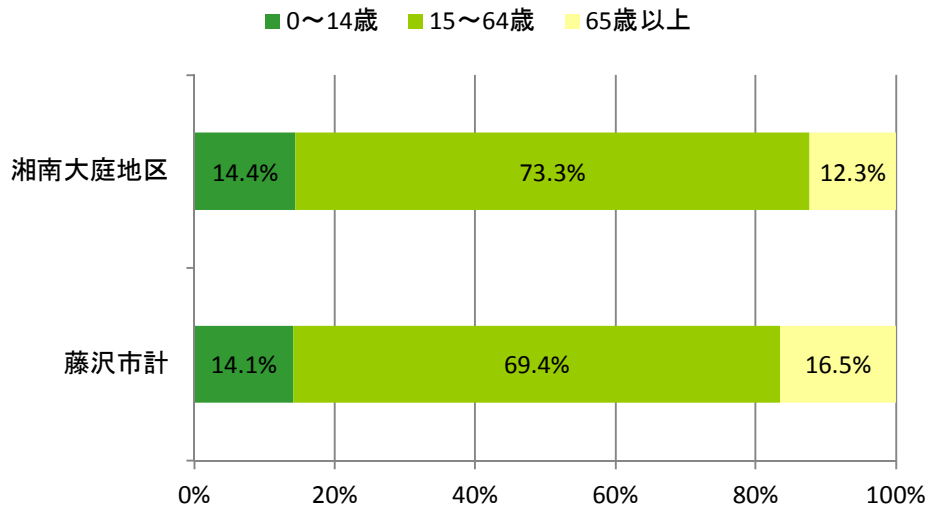


図 湘南大庭の年齢三区分別構成比

資料：藤沢市統計

表 湘南大庭地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	1	1	3
	鶴沼地区	13	13	26
	辻堂地区	10	8	18
	村岡地区	2	2	4
	藤沢地区	12	14	26
	明治地区	19	16	35
	善行地区	16	16	32
内々	湘南大庭地区	147	147	295
内外	六会地区	20	22	42
	湘南台地区	10	12	22
	遠藤地区	38	42	80
	長後地区	2	2	4
	御所見地区	5	5	10
	藤沢市外	111	106	217
合計		407	408	815

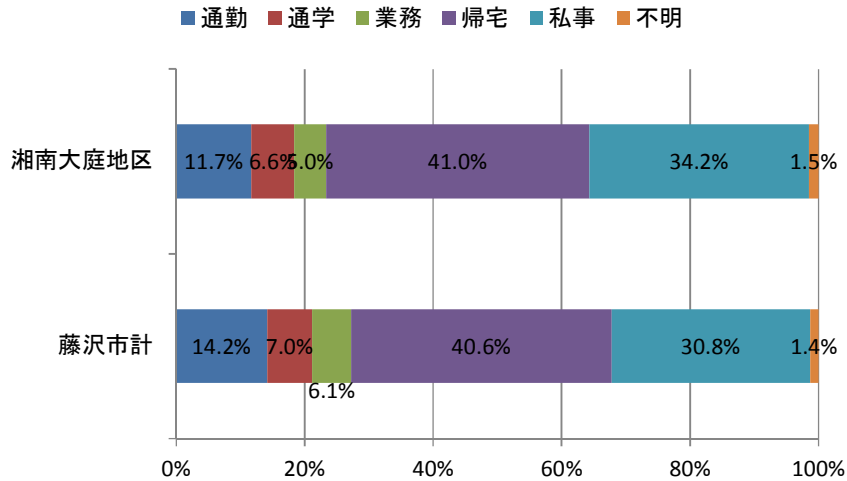


図 湘南大庭地区の目的構成

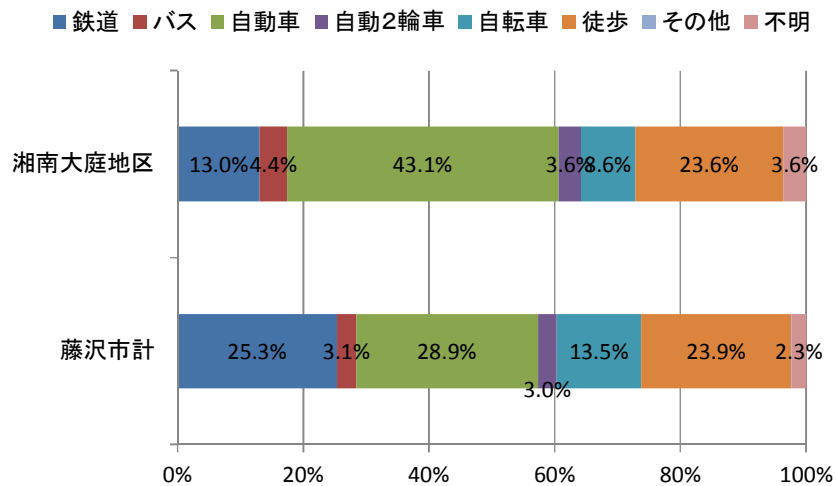


図 湘南大庭地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-9 六会地区の特徴と課題

表 六会地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地		
道路交通	・亀井野二本松線の整備が進んでおらず、地区内の道路網として機能が不十分	・小田急線と引地川による東西の地域分断を改善し、東西間の移動の利便性を高めるため、亀井野二本松線整備の促進
	・北東部では狭隘道路が多く、宅地開発等による行き止まり道路の増加	・地区住民がより安心して生活できるよう狭隘道路や行き止まり道路の改善
鉄道・駅		
バス	・ミニバスの導入	
	・六会日大前駅を中心とした地区の中心部へ移動する手段が不十分な地域の残存	・南部や東部から六会日大前駅へのアクセス性の向上
自転車・歩行者交通	・六会日大前駅周辺の地区中心部では、踏切や道路を歩行者や自転車、自動車等が錯綜し、安心して通行できない	・歩道や踏切等の歩行者への対応による超高齢社会を見据えた安全な道づくり

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 六会地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
六会地区	34,551	14,518	4,785
藤沢市	410,341	173,946	5,903

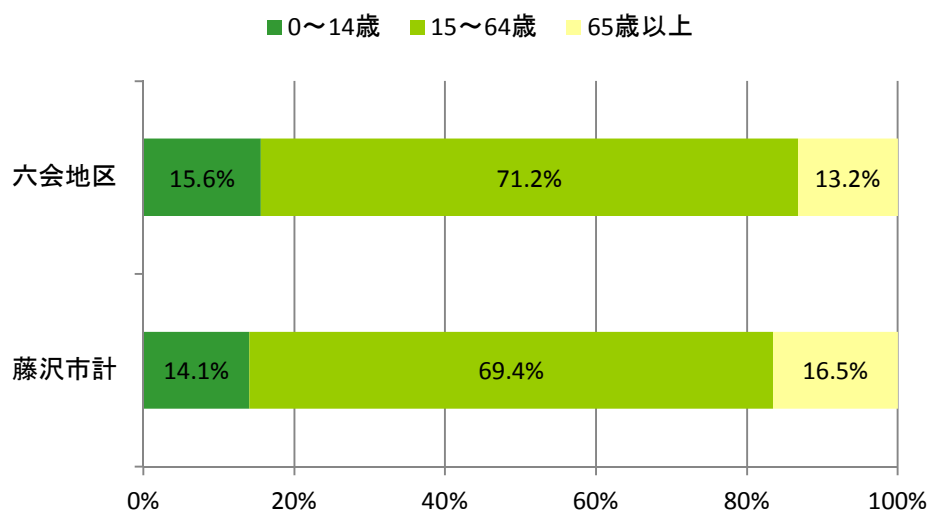


図 六会地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 六会地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	5	4	9
	鶴沼地区	17	20	37
	辻堂地区	5	4	8
	村岡地区	5	4	9
	藤沢地区	26	25	51
	明治地区	8	6	14
	善行地区	39	42	81
	湘南大庭地区	22	20	42
内々	六会地区	233	233	465
内外	湘南台地区	89	94	182
	遠藤地区	40	40	81
	長後地区	14	12	26
	御所見地区	16	17	34
	藤沢市外	272	270	542
合計		789	791	1,580

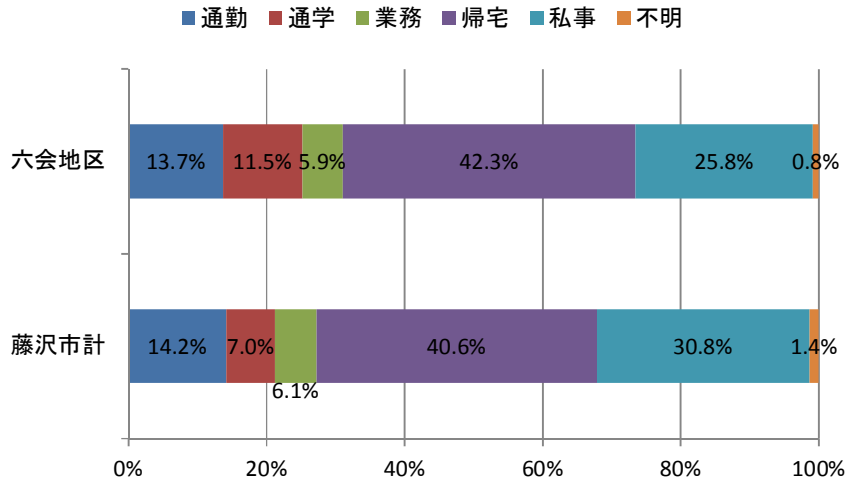


図 六会地区の目的構成

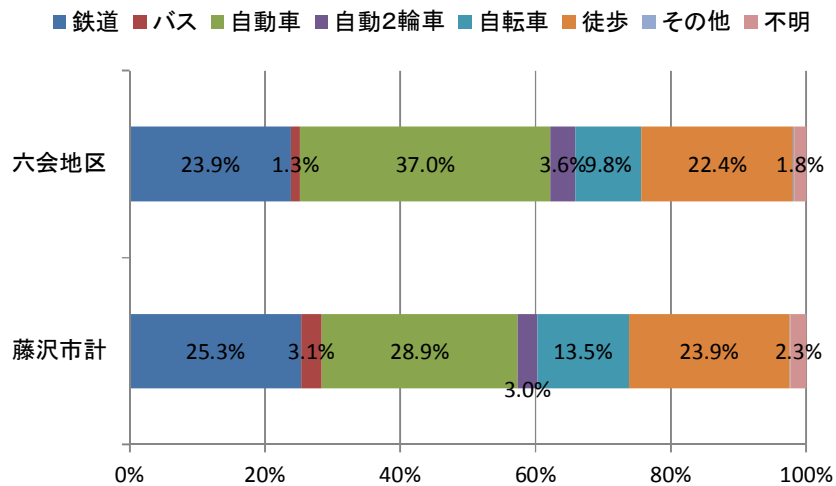


図 六会地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-10 湘南台地区の特徴と課題

図 湘南台地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・昭和30年代後半から土地区画整理事業や湘南台駅開設等の都市整備を計画的に進め、駅を核とした良好な市街地を形成	
道路交通		
鉄道・駅	・平成11年に湘南台駅に横浜市高速鉄道1号線や相鉄いずみ野線が延伸し、鉄道3線が結節 ・居住者、就業者、学生等約15万人の乗降客の利用があるが駅周辺での賑わいの不足	・乗換が行われる地下から地上へ回遊したくなる商業・サービス機能の集積や都市空間の形成等、都市拠点にふさわしい魅力と仕掛け ・湘南台駅を中心に多くの人が安心してアクセスできる交通環境の形成
バス	・平成17年にツインライナー（連接バス）が湘南台駅に発着	・相鉄いずみ野線の延伸
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 湘南台地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
湘南台地区	30,182	14,355	6,767
藤沢市	410,341	173,946	5,903

■ 0～14歳 ■ 15～64歳 ■ 65歳以上

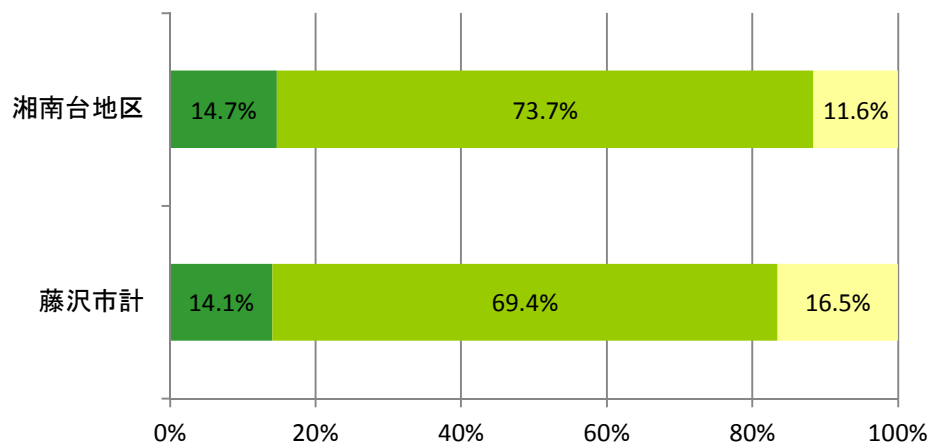


図 湘南台地区の年齢三区分構成比

資料：藤沢市統計

表 湘南台地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	2	3	4
	鶴沼地区	17	18	35
	辻堂地区	4	4	7
	村岡地区	4	5	9
	藤沢地区	15	19	34
	明治地区	6	7	13
	善行地区	19	18	37
	湘南大庭地区	12	10	22
内々	湘南台地区	94	89	182
内外	遠藤地区	276	276	552
	長後地区	19	20	39
	御所見地区	44	39	83
	藤沢市外	21	21	42
合計		340	344	684
合計		873	872	1,745

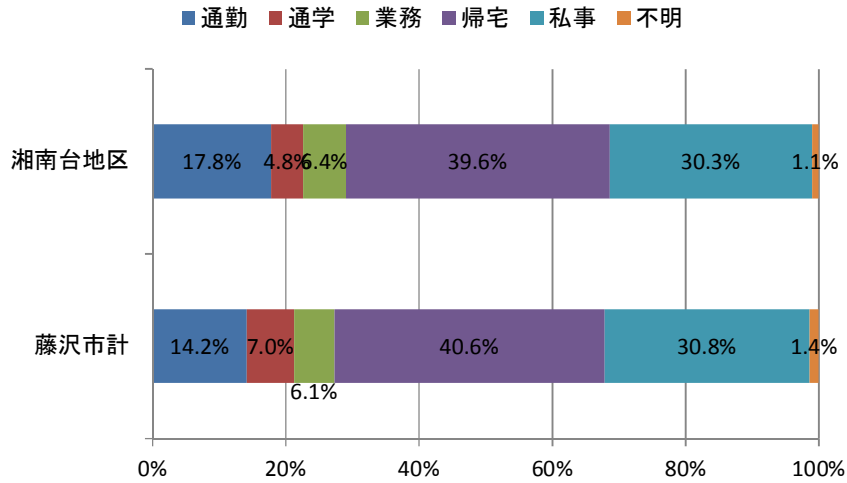


図 湘南台地区の目的構成

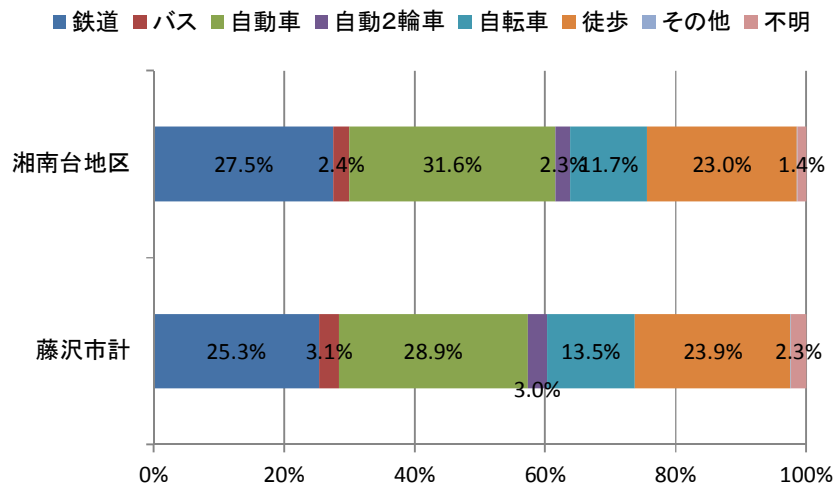


図 湘南台地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-11 長後地区の特徴と課題

表 長後地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	・過去は市北部の中心を担っていたが、現在では交通ターミナル、都市拠点として整備した湘南台駅周辺に中心が移行	
道路交通	・地区の骨格的な道路の不足	・都市計画道路の整備や交通網の見直しも含めた都市貴本整備の不足の解消
	・駅の東西を結ぶ道路基盤整備の不足、駅目的交通や通過交通の集中・輻輳による慢性的な道路渋滞	
鉄道・駅	・生活道路の狭隘・行き止まり等、都市基盤整備が不十分	・狭隘道路や行き止まり道路の解消による防災性の向上及び生活環境の充実
	・長後駅は、隣接地区や隣接市にアクセスするバスの発着が多く、市を超えた多くの住民、通学・通勤者が利用する交通結節点、ゲート機能としての役割	・長後駅西口は、特に綾瀬市と連携するバス利用者が乗降する西口ターミナルの役割が大きく、この交流・集客を活用した活力の創出
バス	・西口駅前広場の処理能力を超えた交通需要	・長後駅東口は、土地区画整理事業による都市基盤、街区を十分に活かした活力の創出
自転車・歩行者交通	・駅周辺の商店街は、通過交通が多く歩道空間が十分に確保されていないため、安心して買い物がしにくい環境	

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 長後地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
長後地区	32,706	13,689	6,278
藤沢市	410,341	173,946	5,903

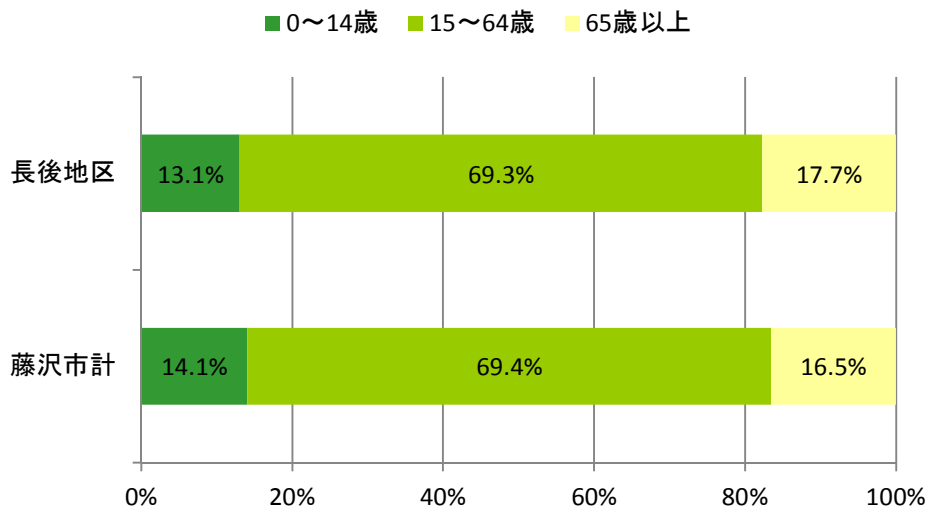


図 長後地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 長後地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	3	2	5
	鶴沼地区	7	5	12
	辻堂地区	3	2	5
	村岡地区	2	2	4
	藤沢地区	11	11	23
	明治地区	1	1	2
	善行地区	7	8	14
	湘南大庭地区	2	2	4
	六会地区	12	14	26
	湘南台地区	39	44	83
内々	長後地区	200	200	401
内外	御所見地区	6	5	12
	藤沢市外	184	181	365
合計		484	485	969

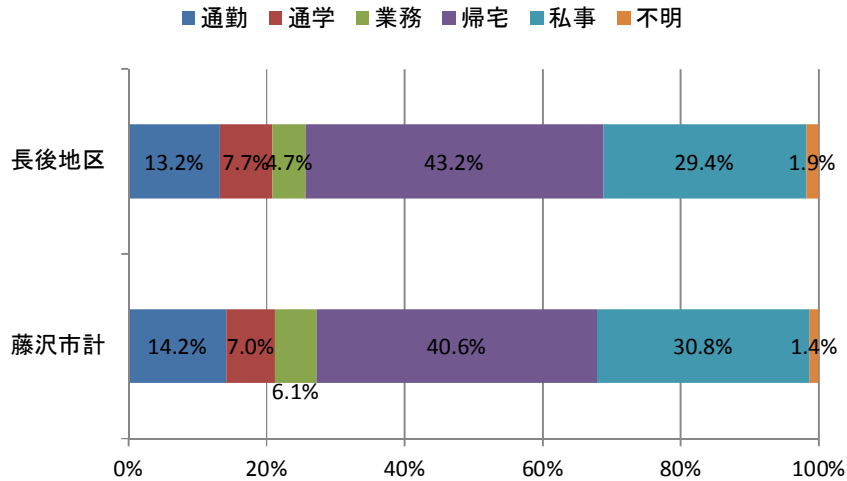


図 長後地区の目的構成

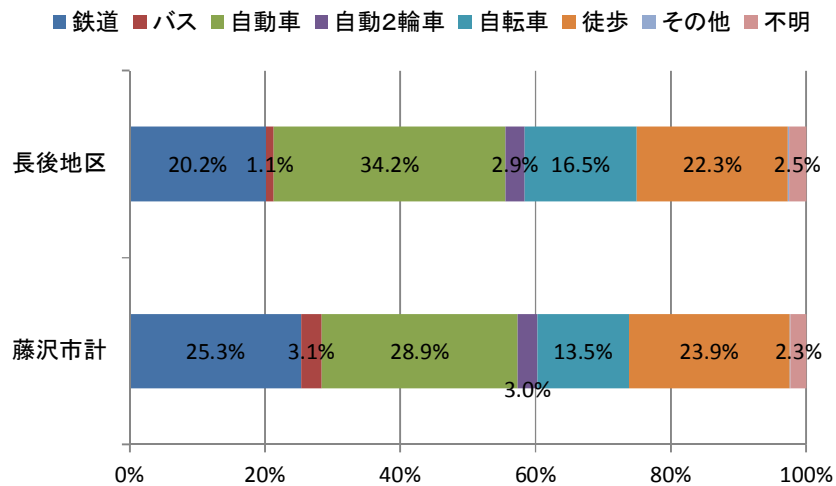


図 長後地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-12 遠藤地区の特徴と課題

表 遠藤地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点		課題
地形・市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和60年代に入り、西部の農業地域に「健康と文化の森」構想が展開され、「文化の森」には慶應義塾大学湘南藤沢キャンパスが中核施設として開校、「健康の森」には看護医療学部やインキュベーション施設が設置 ・遠藤打越地区では地区計画を活用して土地区画整理事業を行う等、大学と一体となったまちづくりを推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・「健康の森」における医療機能の早期整備、良好な景観を有する谷戸環境を維持保全しながら活用に向けた検討を進め、「文化の森」とともに都市拠点としての活力の創出
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路（仮）綾瀬ICの設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域計画の進展と連携する広い視野からの交通まちづくりの取組 ・周辺の自然環境との調和を図りながら、周辺農地の都市的土地利用への計画的な誘導 ・広域的視点や地区の視点からの移動の利便性の向上 ・公共交通不便地域の解消による地区の移動の利便性の確保
鉄道・駅	<ul style="list-style-type: none"> ・東海道新幹線の新駅設置を中心とする「環境共生モデル都市」の展開 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・相鉄いずみ野線の新駅構想 ・南北軸の新交通システムの導入 	
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域内に残る公共交通不便地域 	
自転車・歩行者交通		

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 遠藤地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
遠藤地区	10,884	4,220	2,194
藤沢市	410,341	173,946	5,903

■ 0～14歳 ■ 15～64歳 ■ 65歳以上

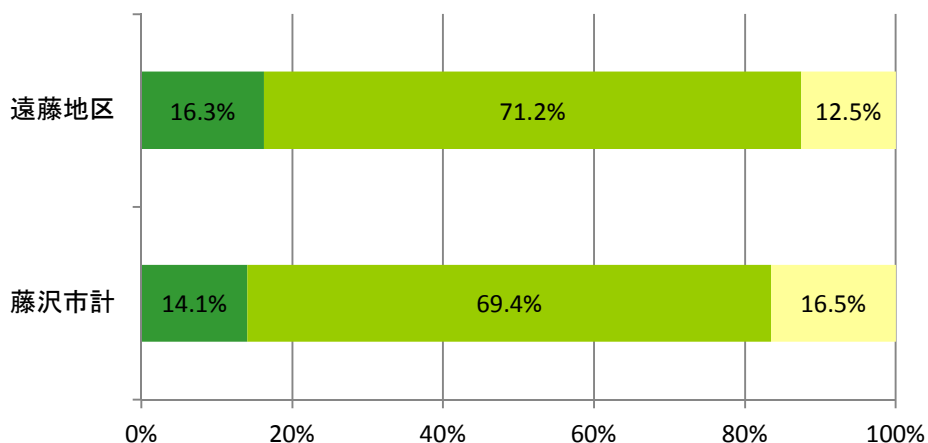


図 遠藤地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 遠藤地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	2	3	4
	鶴沼地区	9	6	15
	辻堂地区	4	6	10
	村岡地区	2	2	4
	藤沢地区	8	4	13
	明治地区	8	9	17
	善行地区	5	5	9
	湘南大庭地区	42	38	80
	六会地区	40	40	81
湘南台地区	20	19	39	
内々	遠藤地区	94	94	189
内外	長後地区	7	7	13
	御所見地区	10	9	19
	藤沢市外	139	148	287
合計		390	389	779

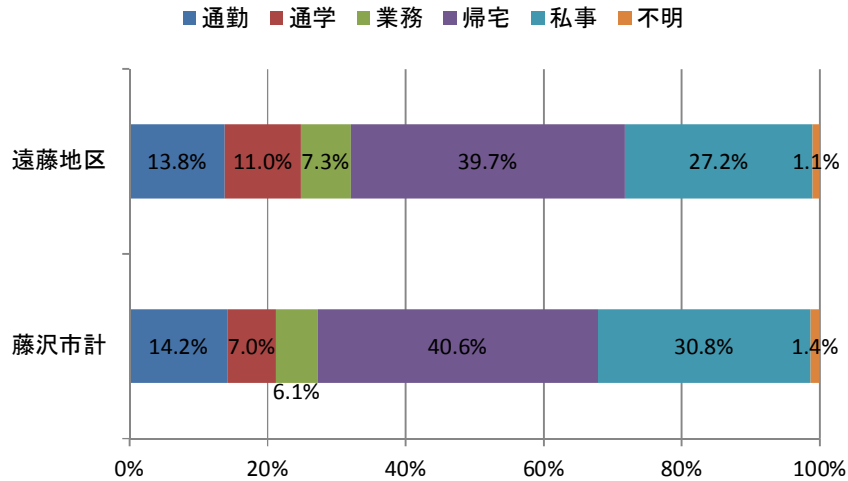


図 遠藤地区の目的構成

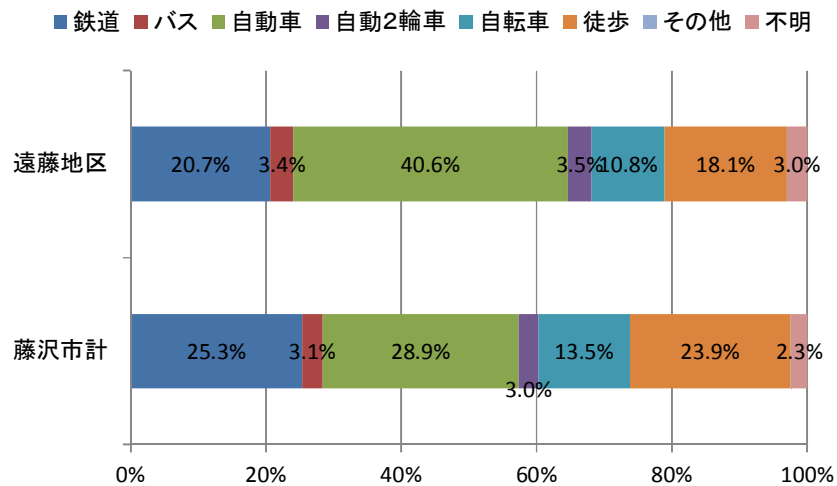


図 遠藤地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-3-13 御所見地区の特徴と課題

表 御所見地区の交通に関する課題の整理

現状の特性及び問題点	課題
地形・市街地 ・昭和30年代より市が進める「北部工業開発計画」に基づく住居系と工業系の市街地の形成 ・市は現在「農・工・住が共存する環境共生都市」をめざした西北部地域のまちづくりを推進 ・「御所見中心地区」と新産業の森の一部である「葛原地区」の2地区を特定保留区域に設定しまちづくりを推進	・「新産業の森」等の西北部地域総合整備事業を地区全体の活力につなげる取組 ・特定保留区域に設定された「御所見中心地区」と「葛原地区」での市街化区域編入に向けた事業促進
道路交通 ・市街化調整区域における生活道路等の都市基盤整備の推進 ・東名高速道路（仮）綾瀬ICの設置	・身近な道路等の生活環境の整備による地区活力の維持、身近な暮らしやすさの向上 ・広域計画の進展と連携する広い視野からの交通まちづくりの取組
鉄道・駅 ・東海道新幹線の新駅設置を中心とする「環境共生モデル都市」の展開	・道路整備等により高まる開発圧力を活かした計画的な土地利用の検討
バス	
自転車・歩行者交通	

資料：藤沢市都市マスタープラン

表 御所見地区の人口・世帯数・人口密度

	人口	世帯数	人口密度 (人/km ²)
御所見地区	18,064	7,130	1,530
藤沢市	410,341	173,946	5,903

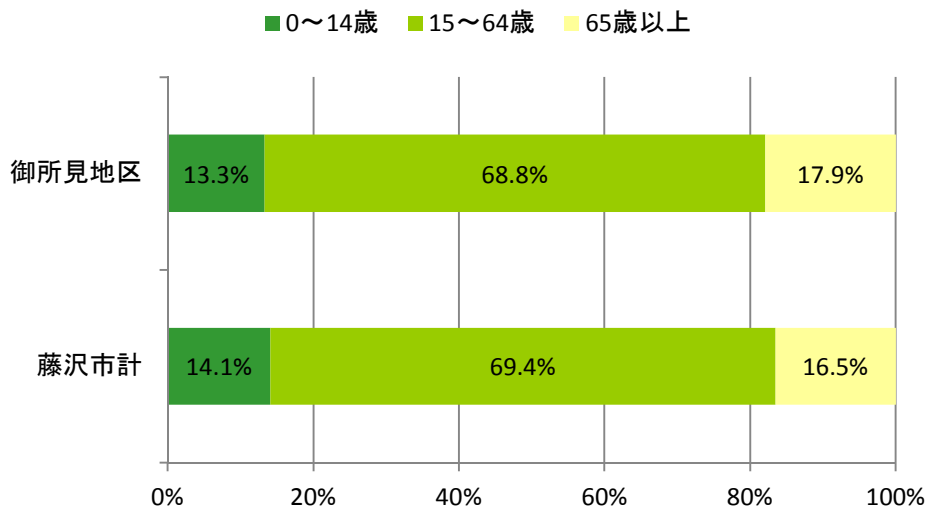


図 御所見地区の年齢三分構成比

資料：藤沢市統計

表 御所見地区の分布交通量

		発トリップ数 (単位:百トリップ)	着トリップ数 (単位:百トリップ)	発着トリップ数 (単位:百トリップ)
内外	片瀬地区	1	1	1
	鶴沼地区	3	3	6
	辻堂地区	1	1	2
	村岡地区	1	1	2
	藤沢地区	6	5	11
	明治地区	3	2	6
	善行地区	2	5	7
	湘南大庭地区	5	5	10
	六会地区	17	16	34
	湘南台地区	21	21	42
	遠藤地区	9	10	19
	長後地区	5	6	12
内々	御所見地区	79	79	158
内外	藤沢市外	124	122	246
合計		277	277	553

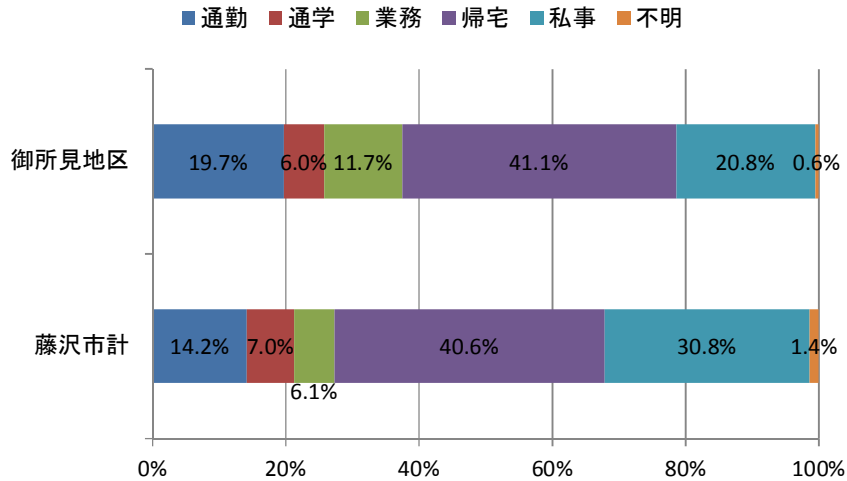


図 御所見地区の目的構成

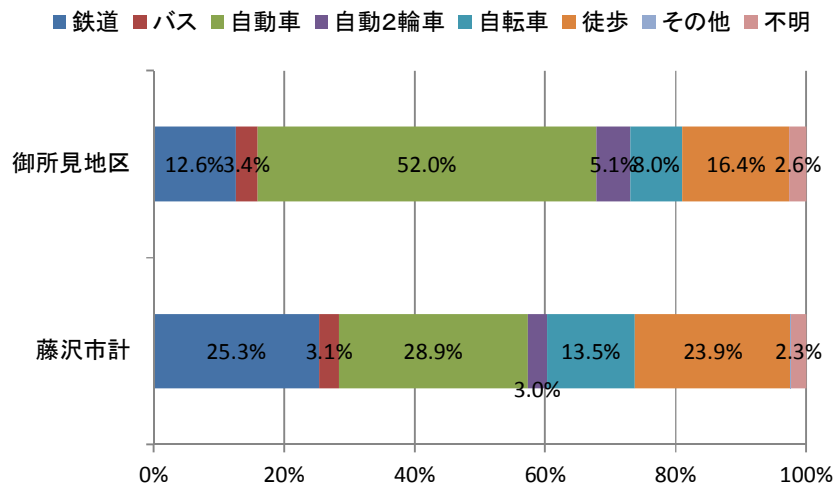


図 御所見地区の代表交通手段分担率

資料：H20 東京都市圏 PT 調査

1-4 市民の意識

(1) 交通サービス水準と満足度の関係

<鉄道サービス>

1) 駅直近のバス停、または駐輪場・駐車場等の保管場所から駅の改札口までの所要時間

- 約8割の鉄道利用者は満足している。
- 駐輪場・駐車場から駅まで10分以内であれば満足度が高く、今後の駐輪場配置や駐車場配置を検討する上で、目指すべき水準と言える。

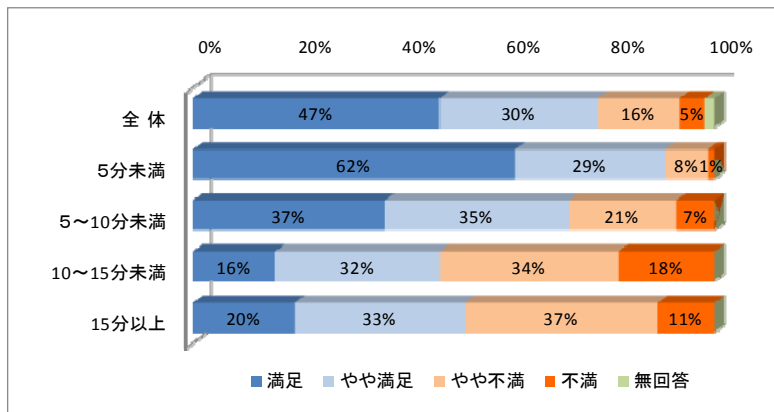


図 満足度傾向（週1回以上鉄道利用者）

2) 駅（改札口）までの自宅からの所要時間

- 約7割の鉄道利用者は満足している。
- 自宅から駅まで15分以内であれば満足度が高く、今後の都市政策を検討する上で目指すべき水準と言える。

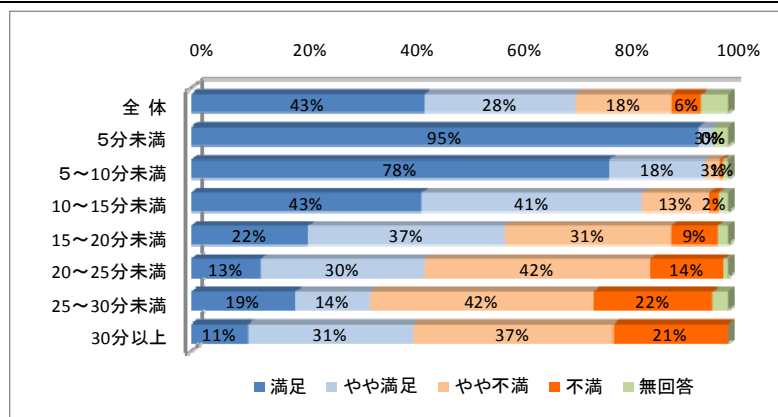


図 満足度傾向（週1回以上鉄道利用者）

<バスサービス>

1) バス停に行くときの自宅からそのバス停までの所要時間

- 約8割のバス利用者は満足している。
- 自宅からバス停まで10分以内であれば満足度が高く、今後のバス停配置を検討する上で、目指すべき水準と言える。

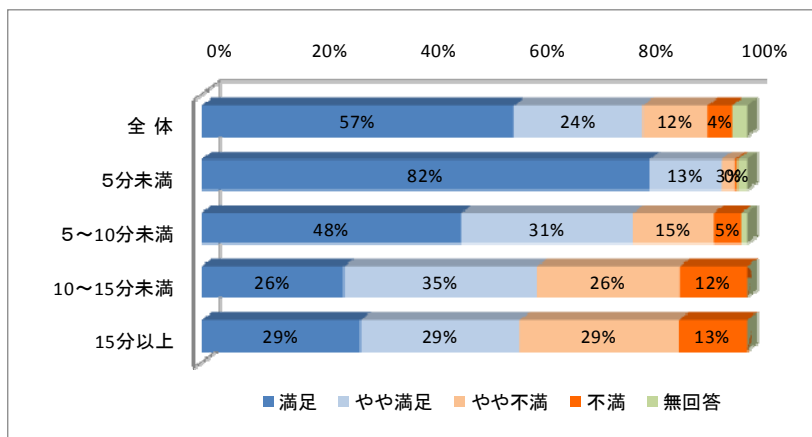


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

2) 目的地に行くとき、そのバス停の時間間隔

- 約5割のバス利用者は満足している。
- バスの運行間隔が20分以内（1時間に3本）であれば満足している人が多く、今後目指すべきバスサービス水準と言える。

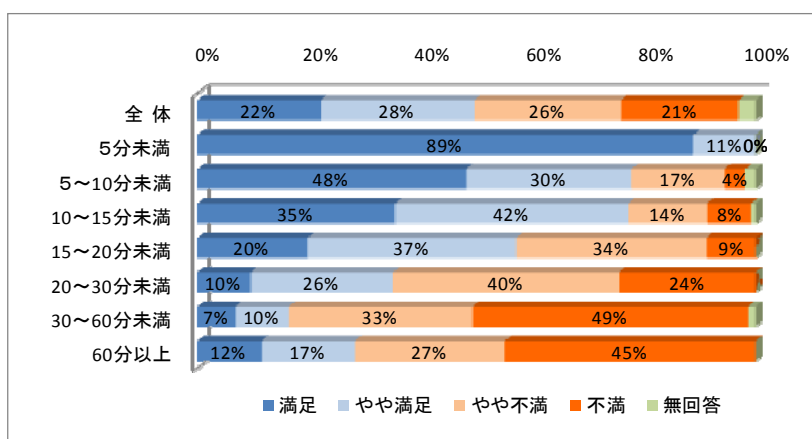


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

3) バス停を出発してから目的地に到着するまでの所要時間

- 約7割のバス利用者は満足している。
- バス停から目的地に到着するまでの所要時間が15分以内であればほとんどの人は満足しており、バスの速達性向上を検討する際の目指すべき水準と言える。

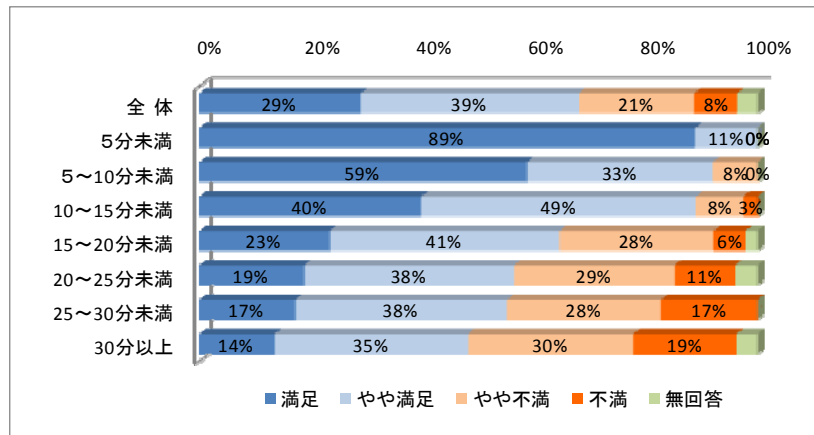


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

4) バス停を出発してから目的地に到着するまでの費用

- 約5割のバス利用者は満足している。
- 料金感度に対する明確な満足度傾向は確認できない。

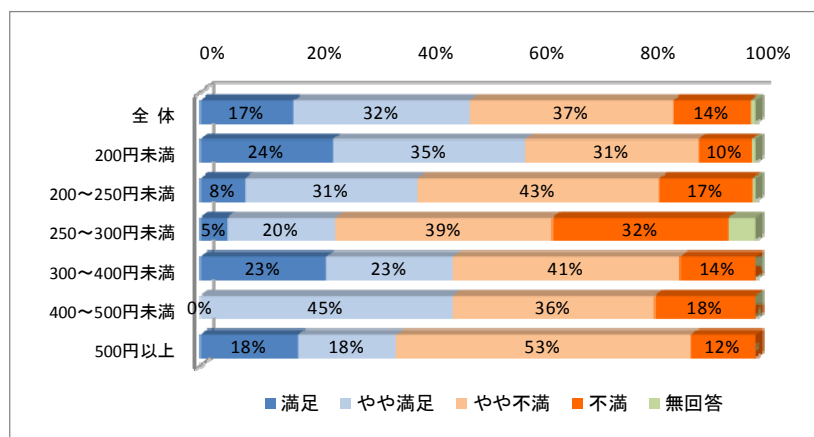


図 満足度傾向（週1回以上バス利用者）

<道路サービス>

1) 自宅を出発してから目的地に到着するまでの所要時間（自動車利用）

- 約8割の自動車利用者は満足している。
- 自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分以内であればほとんどの人は満足しており、目的地までの到達時間を検討する上で目指すべき水準と言える。

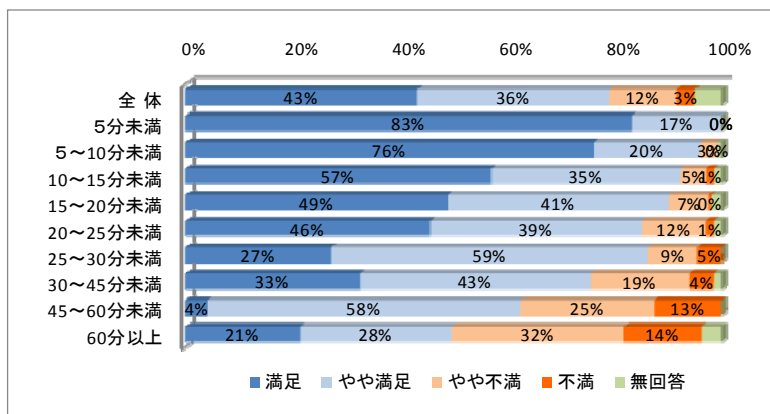


図 満足度傾向（週1回以上自動車利用者）

2) インターチェンジまでの自宅からの所要時間（自動車利用）

- 約6割の自動車利用者は不満である。
- 自宅から目的地に到着するまでの所要時間が30分以内であればほとんどの人は満足しており、インターチェンジまでのアクセス性を検討する際の目指すべき水準と言える。

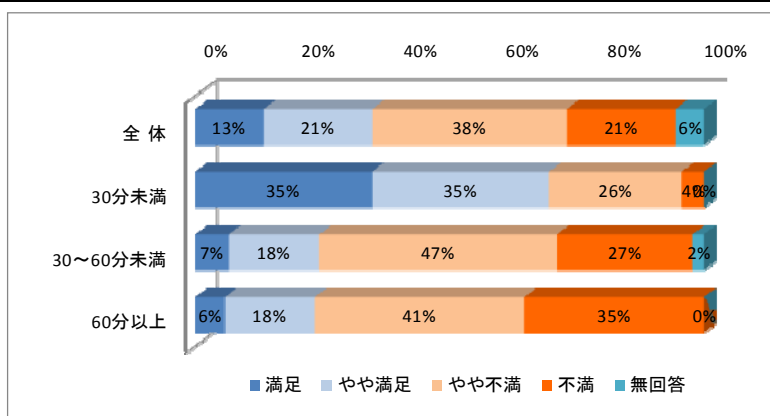


図 満足度傾向（週1回以上自動車利用者）

<自転車・歩行者サービス>

1) 自転車で目的地まで移動するときの自転車道路や走行する環境

- 約7割の自転車利用者は自転車道路や走行環境に不満を感じている。
- 走行時間が長い利用者ほど、不満が高まる傾向がある。

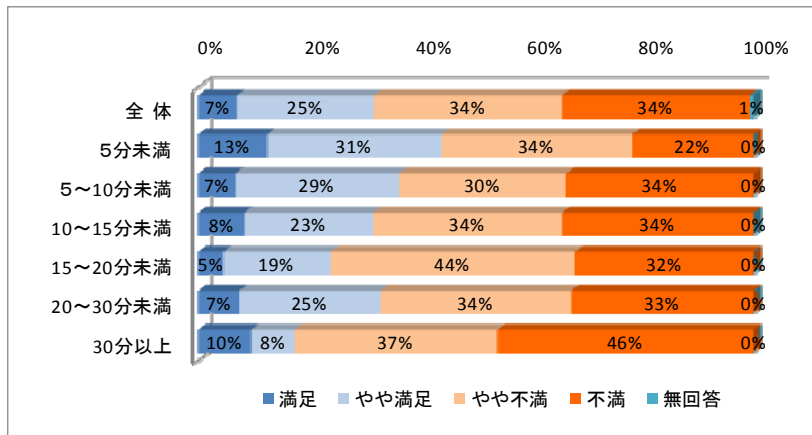


図 満足度傾向（全自転車利用者）

2) 歩いて目的地まで移動するときの歩道や歩行空間

- 約6割の歩行者は歩道や歩行空間に満足を感じている。
- 走行時間が長い利用者ほど、不満が高まる傾向がある

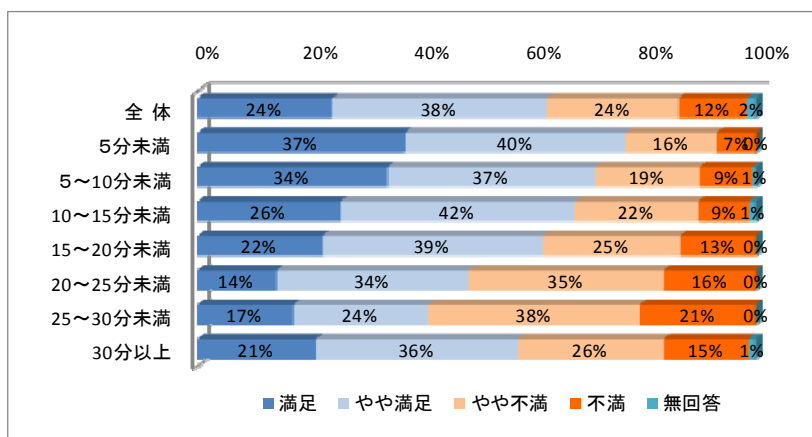


図 満足度傾向

(2) 鉄道、バス、自転車、徒歩利用増加のための条件

1) 鉄道利用増加のための条件

○ 鉄道利用増加の条件は、「運賃」「駅までの移動の利便・安全」「着席」「運行便数」が上位となっている

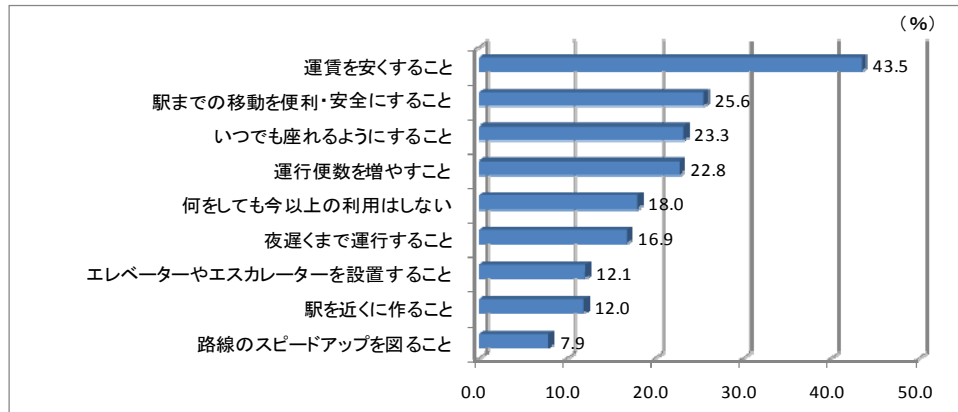


図 鉄道利用増加のための条件（藤沢市全体）

○ 鉄道利用増加のための条件で、「何をしても今以上の利用はしない」と回答した人のうち、自宅から出かけるとき自動車を使うことがあるか、という問いに、約 70%の人が「自動車を使わない」「年に数回は使う」と、あまり自動車利用しない人が回答している。

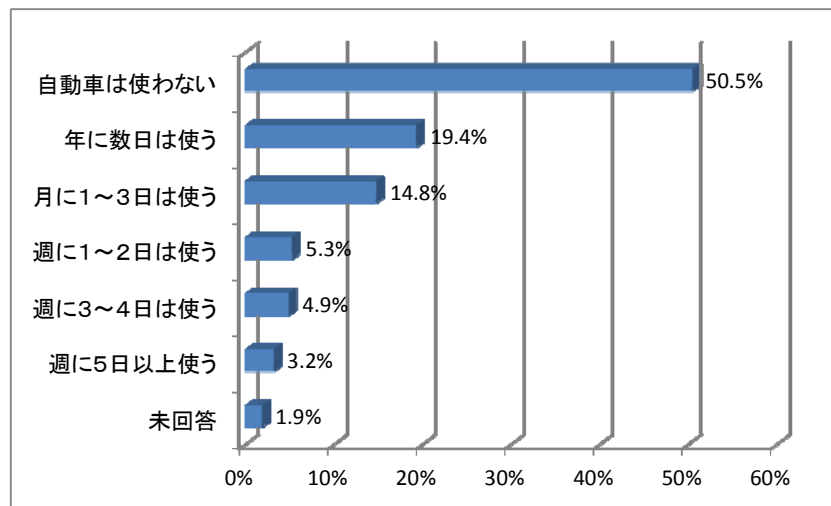


図 自動車利用状況（藤沢市全体）

2) バス利用増加のための条件

○ バス利用増加の条件は、「運行便数」「運賃」「時刻の遅れ」「夜遅くまでの運行」が上位となっている

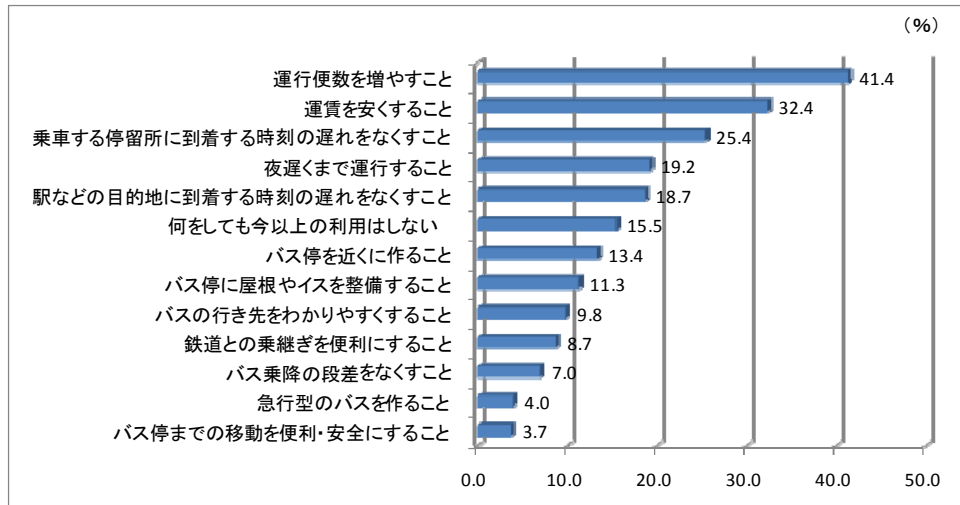
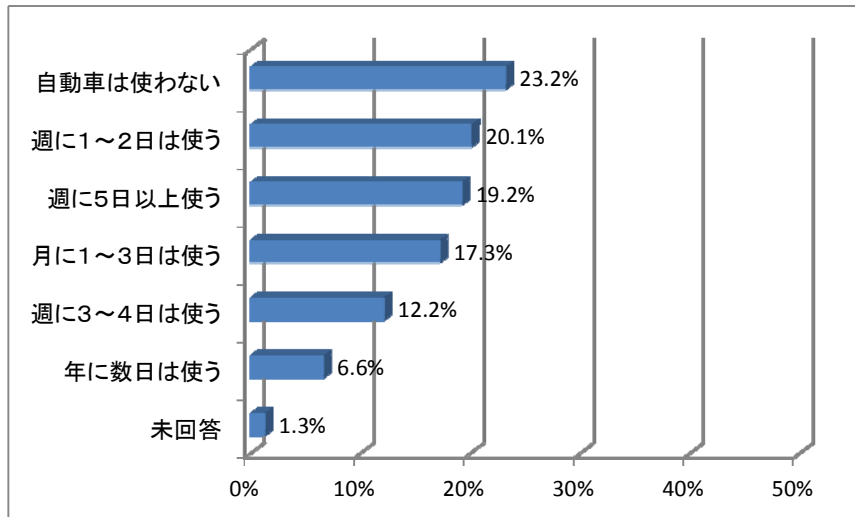


図 バス利用増加のための条件（藤沢市全体）

○ バス利用増加のための条件で、「何をしても今以上の利用はしない」と回答した人のうち、自宅から出かけるとき自動車を使うことがあるか、という問いに、約 23%の人が「自動車を使わない」と回答している。一方、約 60%の人が月に数回以上は自動車を利用すると回答している。



3) 自転車利用増加のための条件

○ 「自転車道整備（車道との分離又は歩道との分離）」「駅周辺の駐輪場整備」が上位となっている

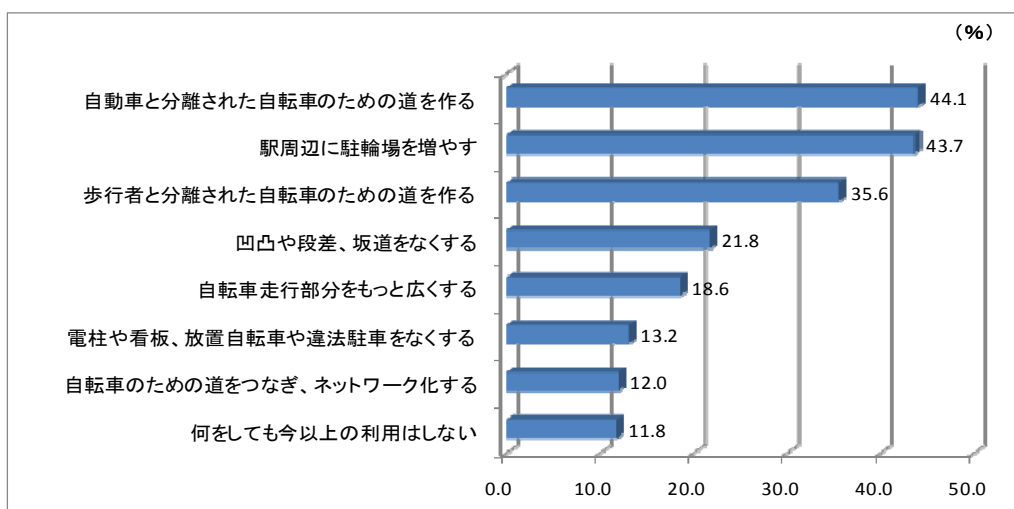


図 鉄道利用増加のための条件（藤沢市全体）

4) 歩行移動増加のための条件

○ 歩行移動増加の条件は、「自転車・自動車と分離された歩道整備」「防犯上、安心な歩道整備」と、安全性の確保が上位になっている。

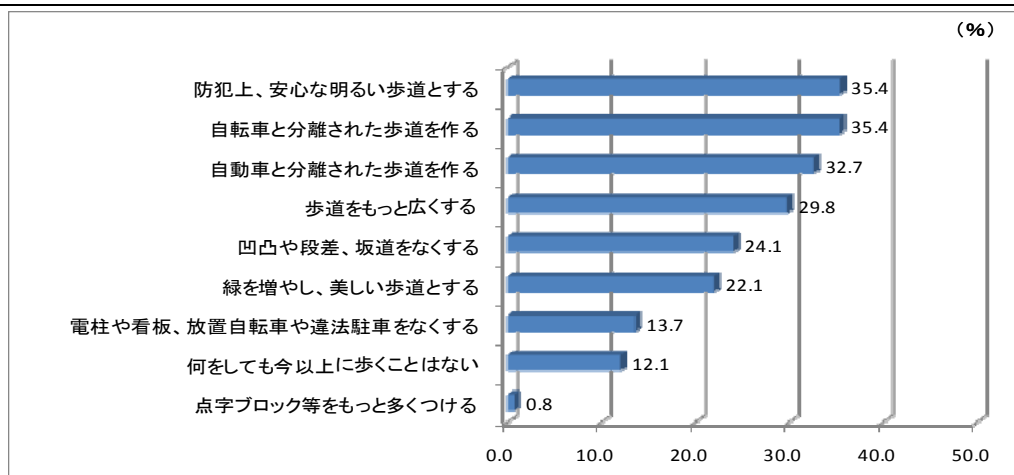


図 歩行移動増加のための条件（藤沢市全体）

(3) 自動車利用抑制のための条件

- 「何があっても減らしたりやめたりできない」は約3割に達する
- 自動車利用規制やバスの利便性向上が、自動車利用抑制条件として挙げられている

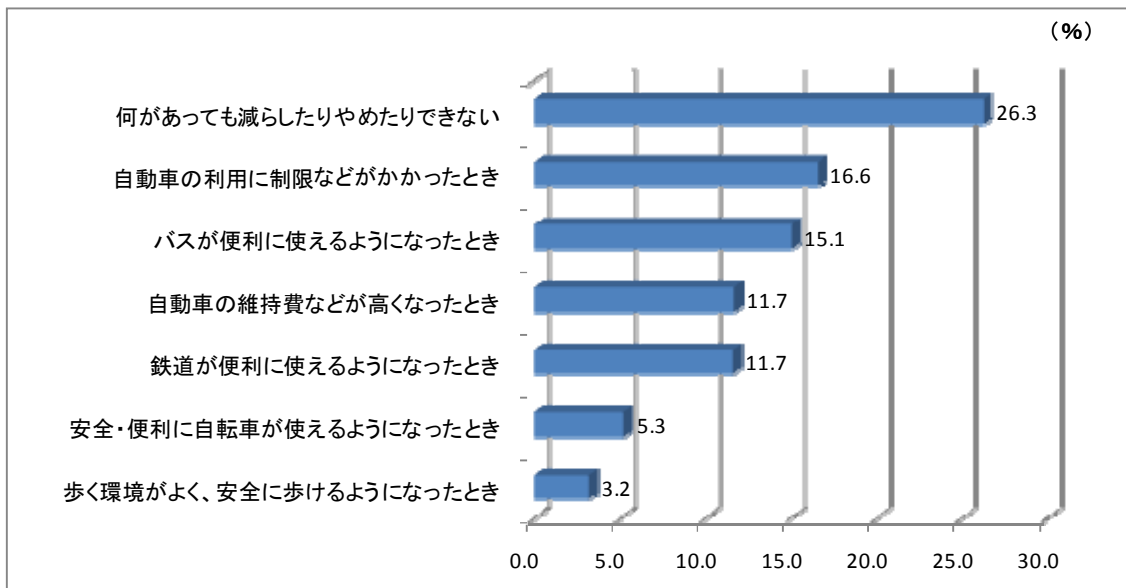


図 自動車利用抑制条件 (藤沢市全体)

表 地区別自動車利用抑制条件

	鉄道が便利に使えるようになったとき	バスが便利に使えるようになったとき	安全・便利に自転車が使えるようになったとき	歩く環境がよく、安全に歩けるようになったとき	自動車の維持費などが高くなったとき	自動車の利用に制限などがかったとき	何があっても減らしたりやめたりできない	その他
全体	11.7%	15.2%	5.3%	3.2%	11.7%	16.6%	26.3%	10.1%
片瀬地区	13.2%	13.2%	6.1%	2.6%	9.6%	16.7%	31.6%	7.0%
鶴沼地区	12.4%	11.7%	6.7%	3.4%	13.1%	14.8%	27.9%	10.1%
辻堂地区	13.1%	16.1%	6.0%	2.0%	10.6%	13.1%	31.7%	7.5%
村岡地区	10.7%	20.1%	6.9%	3.1%	10.1%	15.1%	22.0%	11.9%
藤沢地区	11.5%	12.5%	5.3%	4.8%	13.5%	16.3%	26.4%	9.6%
明治地区	13.0%	14.4%	6.8%	1.4%	11.6%	17.8%	29.5%	5.5%
善行地区	7.9%	16.3%	2.1%	4.2%	11.1%	18.4%	27.4%	12.6%
湘南大庭地区	10.6%	20.4%	4.4%	2.7%	14.2%	15.9%	24.8%	7.1%
六会地区	11.9%	16.5%	4.1%	3.2%	11.5%	17.4%	24.3%	11.0%
湘南台地区	10.6%	11.3%	4.9%	3.5%	12.0%	20.4%	23.9%	13.4%
遠藤地区	16.5%	21.6%	8.2%	1.0%	11.3%	16.5%	16.5%	8.2%
長後地区	9.5%	8.9%	4.8%	4.2%	13.7%	20.2%	23.8%	14.9%
御所見地区	13.3%	24.4%	1.1%	3.3%	5.6%	14.4%	28.9%	8.9%

