

13地区の特性整理による類型化について(案)

●日常生活における視点、交通機能の視点における類型化

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			
特性	地区内に鉄道駅のあるエリア (駅整備予定エリアを含む)									地区内に鉄道駅なし、 幹線系バスあり						地区内に鉄道駅なし、 幹線系バスなし			
該当地区	片瀬地区、鵜沼地区、 辻堂地区、村岡地区(新駅予定) 藤沢地区、明治地区			長後地区、湘南台地区			善行地区、六会地区			湘南大庭地区			遠藤地区			御所見地区			
交通特性	日常生活における視点	<ul style="list-style-type: none"> 駅が地区の拠点となり、駅に近接した商業・業務施設などで、概ね日常生活を担うことができる 日常生活における移動手段は主に徒歩 			<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動手段は主に徒歩であるが、自動車利用も多い 			<ul style="list-style-type: none"> 日常生活における移動手段は主に自動車 			<ul style="list-style-type: none"> 地区内を通る幹線系のバスを利用して中心市街地にアクセスできる 日常生活における移動手段は主に自動車 地域の拠点に行けば、買い物等の日常生活は対応可能 高齢化の進行が著しい 			<ul style="list-style-type: none"> 地域の拠点の規模が小さく、日常生活は他地区への移動も必要 			<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地などへのアクセス性が低く、地区内の拠点の規模も小さい 日常生活における移動手段は主に自動車 少子高齢化が進んでおり、都市活動(外出頻度)も他地域に比べると低い 		
	交通機能の視点	<ul style="list-style-type: none"> 駅に近い地域では、徒歩や自転車で目的地まで移動しやすい 駅から距離のある地域では、自転車やバスなどでの移動が必要 鉄道網やバスネットワークは比較的発達しているが、一部に鉄道やバスのサービス圏域から外れる区域が存在 			<ul style="list-style-type: none"> バスネットワークは、本数の多い系統がある一方、地域によってはサービス圏域から外れる区域が存在。 			<ul style="list-style-type: none"> 駅からバス路線が出ているが、バスの本数はやや少なく、一部にサービス圏域から外れる区域が存在。 乗り合いタクシーが一部で運行 			<ul style="list-style-type: none"> 幹線系のバス(連節バス)はあるものの、バス停までのアクセスに課題 幹線系のバスが走行する幹線道路に渋滞が発生すると、駅までの所要時間がかかることがある 			<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバスが利用しにくい交通空白地域が広がっている バスの本数も少ない 地区拠点までアクセスするためには、自動車利用に頼らざるを得ない箇所もある 					
求められる交通機能	これまでの視点	<ul style="list-style-type: none"> 駅までの公共交通・自転車でのアクセス環境整備 駅までのアクセス性が低い地域における公共交通の充実(乗合タクシー等) 駅にアクセスする幹線道路の整備 適切な自動車利用の推進(時間分離・空間分離) など 									<ul style="list-style-type: none"> 駅までの公共交通等でのアクセス性向上 定時性の高い公共交通網の整備 幹線系のバスの輸送力向上 中心市街地にアクセスする幹線道路の充実、走行性の向上 など 						<ul style="list-style-type: none"> 駅までの公共交通等でのアクセス性向上 地域の拠点を軸とした道路ネットワークの整備 公共交通の利用促進 など 		
	新たな視点	<ul style="list-style-type: none"> MaaSなどの新技術の活用による交通の利便性向上 地区拠点(=駅)へのアクセス性向上 など 									<ul style="list-style-type: none"> 幹線系バス網へのアクセス性向上 地区拠点(≠駅)へのアクセス性向上 など 						<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持・確保 地区拠点(≠駅)へのアクセス性向上 など 		

●都市機能集積地域における交通特性、求められる交通機能

地区分類	都市機能集積地域		
特性	中心市街地		
該当地区	藤沢駅周辺都市拠点のエリア ([鵜沼地区、藤沢地区]の一部)	辻堂駅周辺都市拠点のエリア ([辻堂地区、明治地区]の一部)	湘南台駅周辺都市拠点のエリア ([湘南台地区の一部])
交通特性	日常生活における視点	<ul style="list-style-type: none"> 日用品以外の買い物、食事等の私事が完結する 周辺からの自動車交通の集中により支障が出ている など 	
	交通機能の視点	<ul style="list-style-type: none"> 規模の大きな鉄道駅を持ち、横浜・川崎、東京都心部へのアクセス性が高い 主要駅が交通拠点となっているため、鉄道・バスネットワークが比較的充実しており、本数も多い など 	
求められる交通機能	これまでの視点	<ul style="list-style-type: none"> 藤沢駅まで30分の交通体系 バリアフリー化促進、自転車走行環境の充実 主要駅にアクセスする幹線道路の整備、通過交通対策 など 	
	新たな視点	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能集積地域へのアクセス性向上 MaaSなどの新技術の活用による交通の利便性向上 まちなかウォークラブル など 	

●観光に関する交通特性、求められる交通機能の整理

地区分類	観光拠点エリア	
特性	広域海洋リゾート・レクリエーション拠点	
該当地区	片瀬・江の島都市拠点のエリア (片瀬地区の一部)	
交通特性	日常生活における視点	<ul style="list-style-type: none"> 観光目的の移動に関する道路混雑や生活道路への流入 など
	交通機能の視点	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の来訪による、公共交通の混雑及び観光地周辺の道路渋滞の発生 など
求められる交通機能	これまでの視点	<ul style="list-style-type: none"> 回遊性の向上 交通結節機能の強化 公共交通利用の促進 など
	新たな視点	<ul style="list-style-type: none"> 観光の多様化 ・シェアサイクルの普及 市内の回遊性向上 MaaSの活用等によるシームレス化 など