

議題 1

地区別の交通特性について



前回推進会議での主なご意見





▶ 前回会議での主なご意見

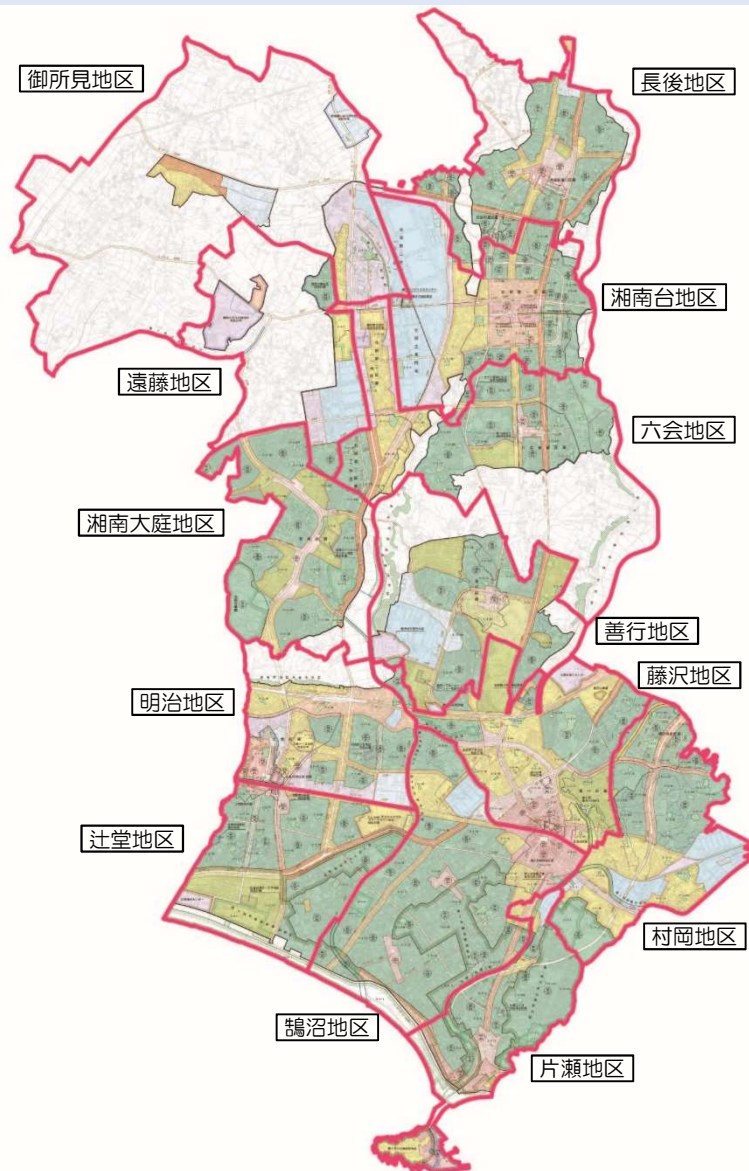
| 意見 |
|--|
| 信号等においてもICTの活用による、渋滞や事故の解消を進めるべき。 |
| めざす交通体系の中で「環境にやさしい」のイメージが目指すところは何か。 |
| 免許返納の後押し、啓発運動はあるのか。 |
| 環境対策として、タクシーのハイブリッド車への転換を進めている。 |
| 地区ごとに、課題も違えば、施策・事業の進捗も異なって来ると思うので、ICTの活用などの技術の活用を踏まえながら、足並みを揃えていきたい。 |
| 燃料高騰や労働者不足についても、考慮すべき視点として検討いただきたい。 |
| アクティブシニアについては、計画改定で、十分に考慮すること。また、外出したい環境づくりが重要。 |
| 物流、特に、ECの増加を考慮して、地域内での物流について計画に位置づけが必要となるかもしれないので、十分に議論していくこと。 |
| かしこい車の使い方として、距離・目的別に車の利用状況を分析し、転換できる部分でうまく転換を進めること。 |
| 単身世帯・高齢化等の言葉は、人生の過程では誰もが迎える場面であり、交通でその人たちをどう支えるかの視点を考えてほしい。 |
| 将来交通像も重要であるが、地区ごとに望ましい交通像は異なって来るので、地区ごとの現状整理を丁寧に行う必要があるのではないかと思う。 |



13地区の概況について



▶ 13地区とは



● 13地区とは

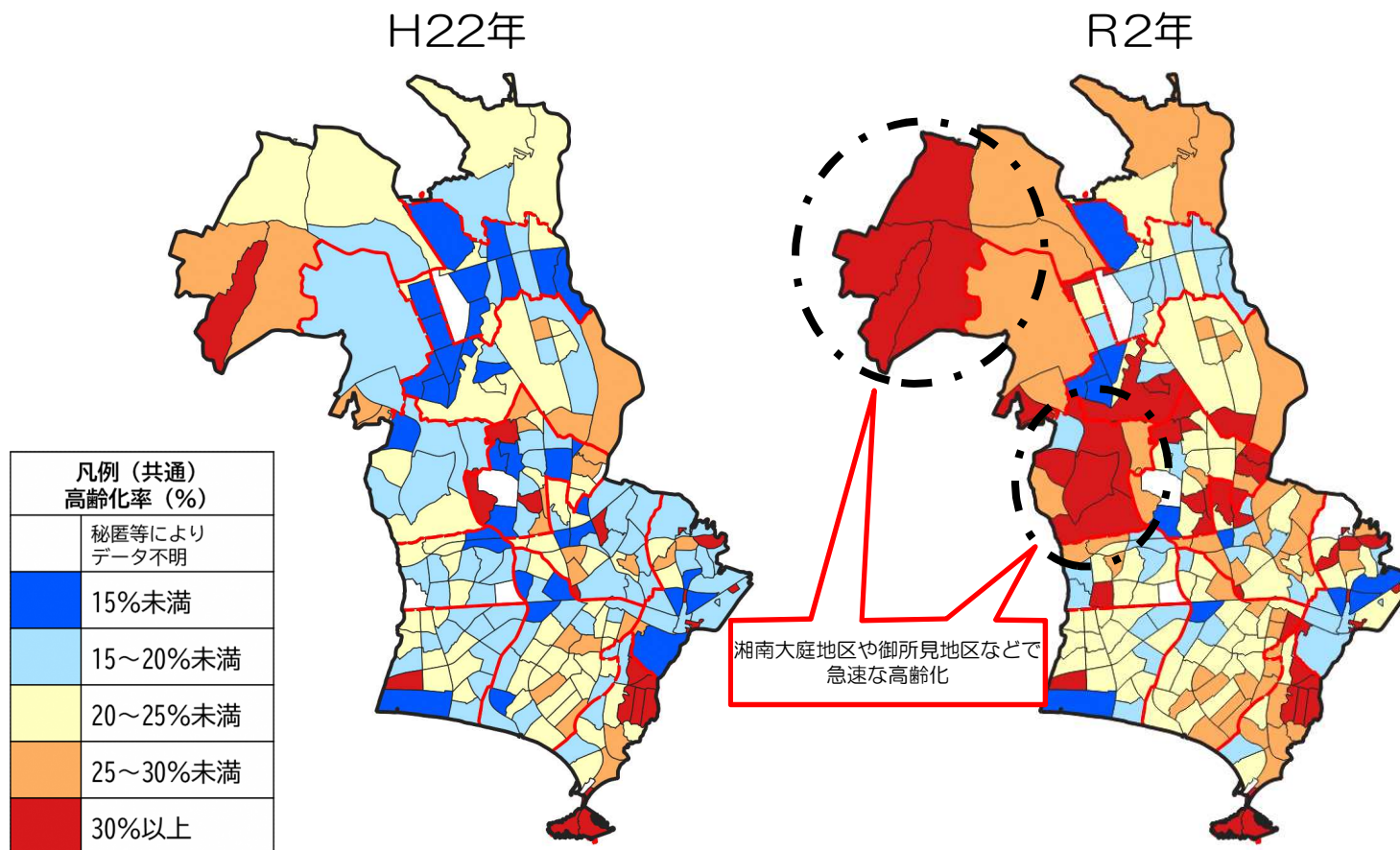
行政サービスや市民活動を充実させ、地域特性に柔軟に対応したきめ細やかなまちづくりを、市民と行政による協働で進めていくため、市民センター・公民館を中心とした13地区をまちづくりの単位として定めているもの。

● 13地区の成り立ち

街区をまとめた小ゾーンをベースとして、本市の歴史的発展過程や都市計画上の開発区域、河川等の自然的条件などを考慮して、昭和50年に「藤沢市地区別概況 1975」に詳細な地図入りで示された。

➤ 高齢化

- 市全体で徐々に高齢化が進行している。（市全体の高齢化率：24.9%、【参考】神奈川県の高齢化率：25.6% ※R2年）
- 特に湘南大庭地区や御所見地区で高齢化率が高くなっている。

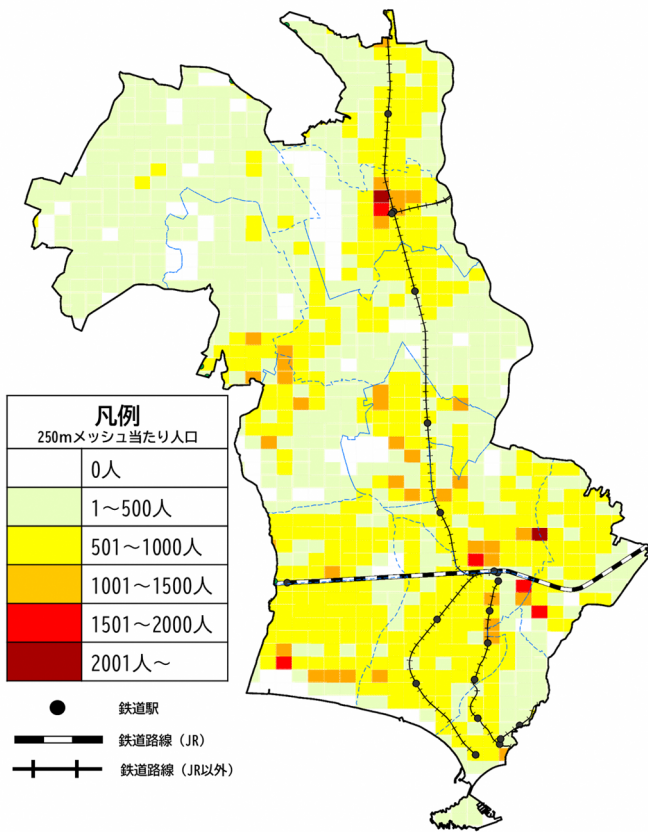


図：藤沢市の高齢化率の変化
(国勢調査)

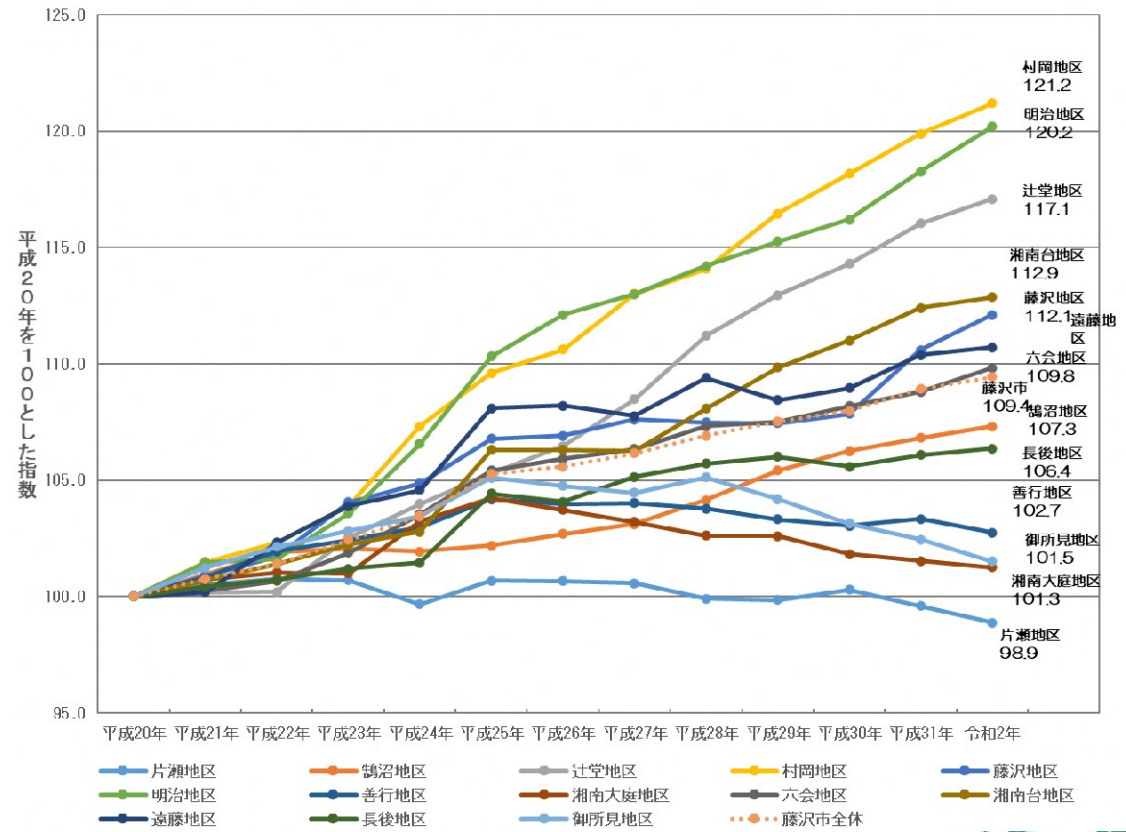


▶ 人口分布

- 鉄道駅周辺に人口が集中している。
- 村岡地区や辻堂駅の南北に位置する明治地区や辻堂地区などで人口が増加している。
- 一方で、片瀬地区や御所見地区、湘南大庭地区などでは近年減少傾向にある。



図：藤沢市の人口分布
(国勢調査)



図：藤沢市の人口動態 (H20を100とした指数)
(住民基本台帳)



地区ごとの交通特性 (PT調査による分析)

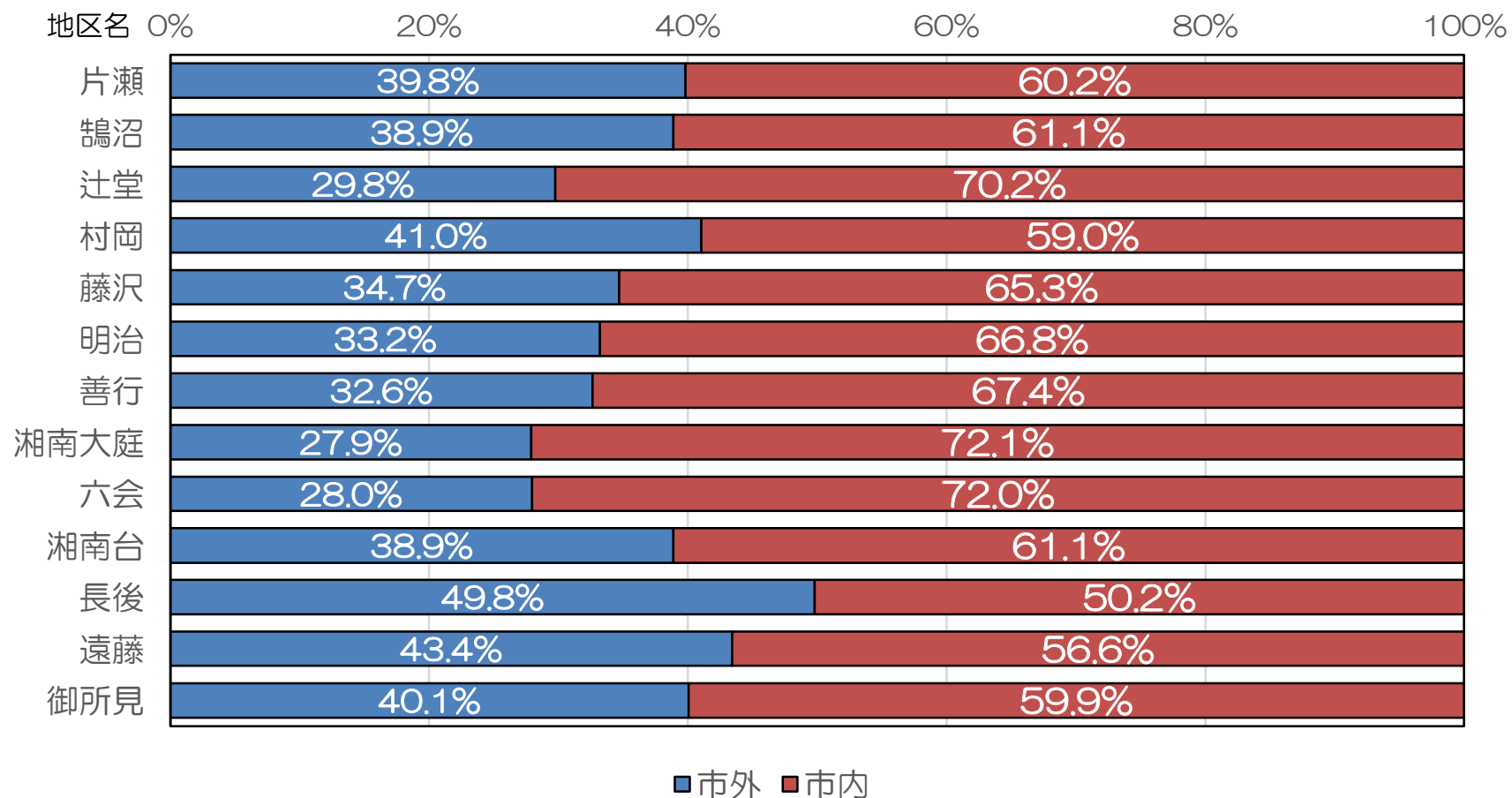




➤ 生活圏の分析<全目的>（※帰宅、不明を除く）

各地区から発生した市外・市内への移動割合

- 市外への移動よりも市内への移動の割合が高く、約6割前後となっている。
（特に、後述する私事移動（買い物、通院等）では約8割が市内の移動となっている。）



➤ 移動目的と市外・市内の移動割合（※帰宅、不明を除く）

各地区から発生した
市外・市内への目的別移動割合

- 移動の多くは、通勤目的と私事目的によって構成されている。
- また、移動の半数近くが、市内の私事目的となっています。

| 地区名 | 通勤(市外) | 通勤(市内) | 通学(市外) | 通学(市内) | 私事(市外) | 私事(市内) | 業務(市外) | 業務(市内) |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 片瀬 | 16.9% | 6.6% | 2.2% | 1.9% | 11.4% | 43.8% | 9.3% | 7.9% |
| 鵜沼 | 21.8% | 7.9% | 2.3% | 2.0% | 11.0% | 43.2% | 3.7% | 8.0% |
| 辻堂 | 18.5% | 11.9% | 1.5% | 1.3% | 6.7% | 45.6% | 3.1% | 11.4% |
| 村岡 | 17.7% | 11.8% | 3.1% | 0.9% | 10.8% | 37.0% | 9.3% | 9.3% |
| 藤沢 | 18.6% | 11.9% | 3.1% | 2.1% | 8.9% | 40.2% | 4.1% | 11.1% |
| 明治 | 18.0% | 9.8% | 2.6% | 2.5% | 10.3% | 44.5% | 2.4% | 10.0% |
| 善行 | 17.3% | 20.6% | 3.0% | 1.5% | 8.0% | 35.6% | 4.3% | 9.7% |
| 湘南大庭 | 11.4% | 16.7% | 1.7% | 2.0% | 11.8% | 45.4% | 2.9% | 8.0% |
| 六会 | 14.8% | 14.0% | 1.6% | 1.8% | 6.2% | 46.1% | 5.4% | 10.1% |
| 湘南台 | 20.2% | 15.9% | 4.6% | 3.1% | 11.0% | 33.1% | 3.0% | 9.0% |
| 長後 | 22.1% | 17.1% | 2.2% | 1.4% | 12.5% | 31.0% | 6.6% | 7.1% |
| 遠藤 | 24.1% | 11.4% | 2.8% | 2.1% | 16.9% | 26.4% | 6.1% | 10.3% |
| 御所見 | 15.9% | 15.3% | 5.9% | 8.3% | 16.3% | 26.3% | 2.0% | 10.1% |



▶ 【通勤】 移動手段の割合 (各地区⇒市内・市外)

- 市外への移動が多い通勤については、全ての地区で鉄道の分担率が最も高い。
- 交通結節機能が強い駅を有する地区は、他の地区に比べて、鉄道の分担率が高くなっている。(藤沢駅：鵜沼・藤沢地区、辻堂駅：辻堂・明治地区、湘南台駅：湘南台地区)

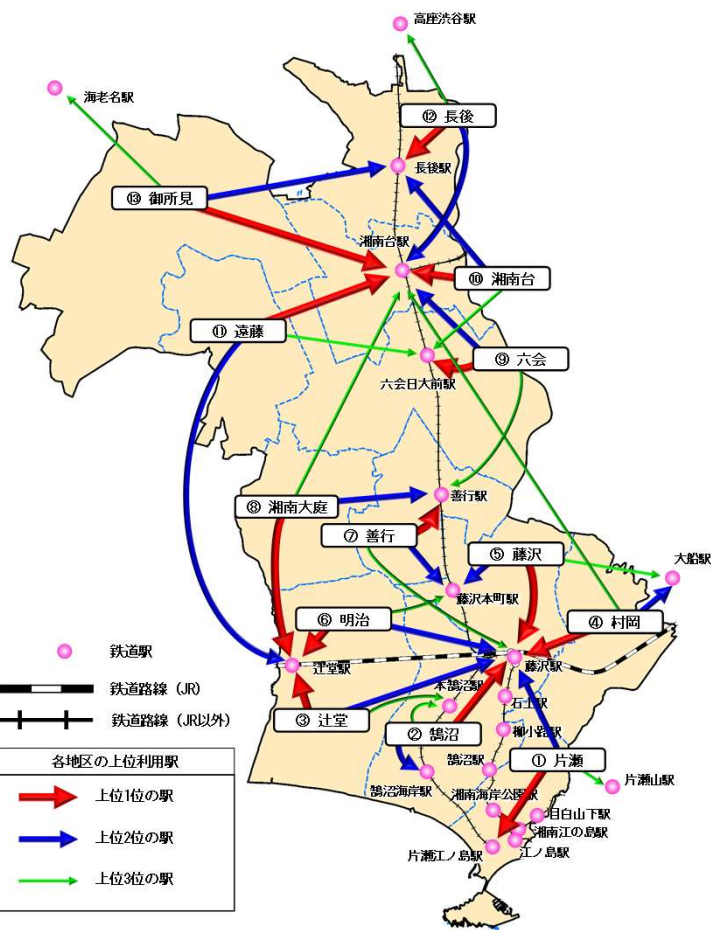
| 地区名 | 地区内における 鉄道駅の有無 | 各地区⇒市内・市外 | | | | | |
|------|-------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 鉄道 | バス | 自動車 | 二輪車 | 自転車 | 徒歩 |
| 片瀬 | 有 | 63.8% | 2.3% | 14.5% | 4.1% | 7.3% | 8.0% |
| 鵜沼 | 有 | 71.3% | 3.9% | 7.5% | 0.5% | 8.2% | 8.5% |
| 辻堂 | 有 | 58.4% | 4.5% | 13.7% | 2.6% | 15.0% | 5.8% |
| 村岡 | 無 | 43.1% | 10.5% | 12.2% | 6.3% | 14.1% | 13.8% |
| 藤沢 | 有 | 53.3% | 3.7% | 11.6% | 5.8% | 12.1% | 13.6% |
| 明治 | 有 | 58.3% | 2.8% | 17.7% | 1.8% | 18.2% | 1.2% |
| 善行 | 有 | 50.5% | 0.8% | 22.4% | 4.8% | 9.7% | 11.7% |
| 湘南大庭 | 無 | 35.7% | 18.2% | 20.8% | 10.4% | 12.9% | 2.0% |
| 六会 | 有 | 39.5% | 5.5% | 28.0% | 5.8% | 10.4% | 10.8% |
| 湘南台 | 有 | 58.1% | 1.5% | 19.4% | 2.9% | 7.0% | 11.0% |
| 遠藤 | 無 | 30.3% | 0.0% | 27.2% | 12.1% | 24.1% | 6.4% |
| 長後 | 有 | 45.9% | 0.9% | 26.3% | 2.0% | 15.0% | 9.8% |
| 御所見 | 無 | 43.2% | 2.6% | 27.6% | 7.6% | 15.9% | 3.2% |



➤ 13地区ごとに利用する鉄道駅

13地区ごとに利用する鉄道駅上位3駅

- 地区内や近隣地区の鉄道駅を利用する傾向がある。
- 地区内に鉄道駅がない地区は、近隣地区の鉄道駅のうち、より交通結節機能が強い駅(藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅)を利用する傾向がみられる。



| 地区名 | 地区内における 鉄道駅の有無 | 各地区の利用駅 (上位3駅) | | |
|------|-------------------|----------------|--------|--------|
| | | 上位1 | 上位2 | 上位3 |
| 片瀬 | 有 | 片瀬江ノ島駅 | 藤沢駅 | 片瀬山駅 |
| 鵜沼 | 有 | 藤沢駅 | 鵜沼海岸駅 | 本鵜沼駅 |
| 辻堂 | 有 | 辻堂駅 | 藤沢駅 | 本鵜沼駅 |
| 村岡 | 無 | 藤沢駅 | 大船駅 | 湘南台駅 |
| 藤沢 | 有 | 藤沢駅 | 藤沢本町駅 | 大船駅 |
| 明治 | 有 | 辻堂駅 | 藤沢駅 | 藤沢本町駅 |
| 善行 | 有 | 善行駅 | 藤沢本町駅 | 藤沢駅 |
| 湘南大庭 | 無 | 辻堂駅 | 六会日大前駅 | 湘南台駅 |
| 六会 | 有 | 六会日大前駅 | 湘南台駅 | 善行駅 |
| 湘南台 | 有 | 湘南台駅 | 長後駅 | 六会日大前駅 |
| 遠藤 | 無 | 湘南台駅 | 辻堂駅 | 六会日大前駅 |
| 長後 | 有 | 長後駅 | 湘南台駅 | 六会日大前駅 |
| 御所見 | 無 | 湘南台駅 | 長後駅 | 海老名駅 |

図：13地区別鉄道利用駅 (上位3駅：H30)

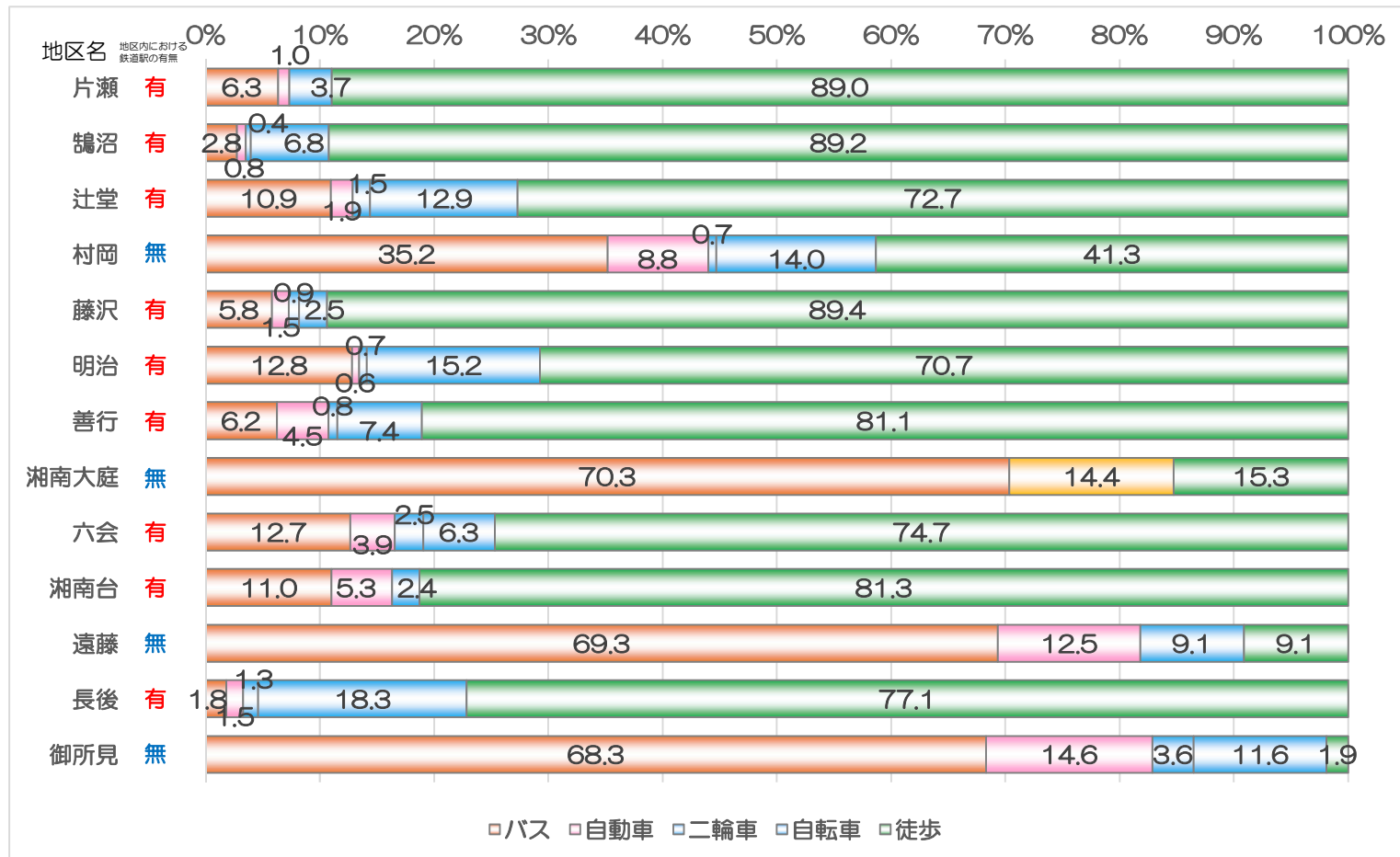




➤ 駅端末交通手段の割合

駅まで向かう交通手段、駅から目的地までの交通手段の割合
※交通手段の優先度：バス⇒自動車⇒二輪車⇒自転車⇒徒歩 の順

- 鉄道駅を地区内に持つ地区では、駅端末交通として徒歩の割合が多い傾向である。
- 鉄道駅の無い湘南大庭地区、遠藤地区、御所見地区では、バス路線が結ばれているため、駅端末交通としては、約7割がバスとなっている。
- また、村岡地区においても35%がバスを利用している。



▶ P9の再掲 移動目的と市外・市内への移動の割合（※帰宅、不明を除く）

- 移動の多くは、通勤目的と私事目的によって構成されている。
- また、移動の半数近くが、市内の私事目的となっている。

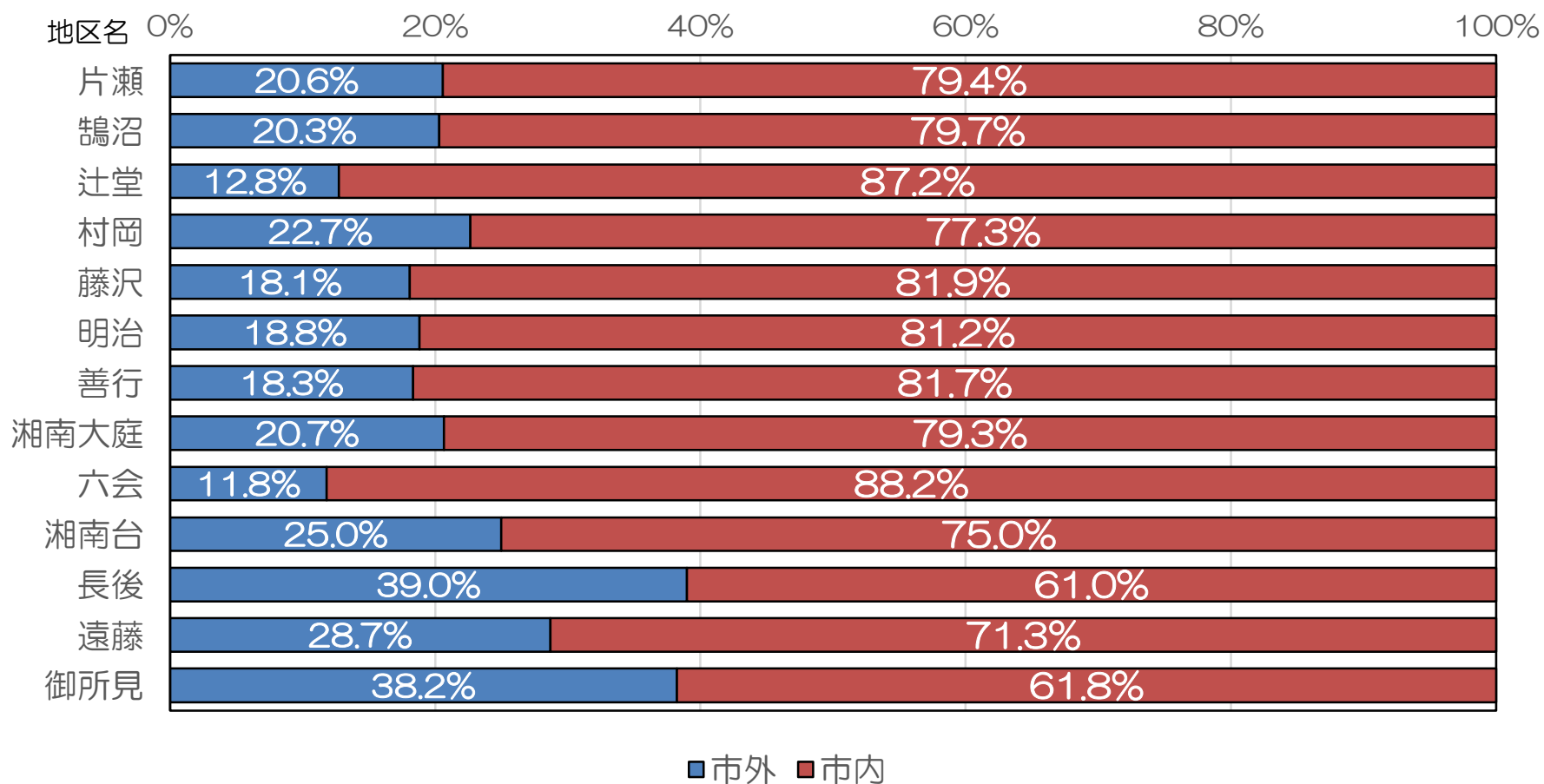
| 地区名 | 通勤(市外) | 通勤(市内) | 通学(市外) | 通学(市内) | 私事(市外) | 私事(市内) | 業務(市外) | 業務(市内) |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 片瀬 | 16.9% | 6.6% | 2.2% | 1.9% | 11.4% | 43.8% | 9.3% | 7.9% |
| 鵜沼 | 21.8% | 7.9% | 2.3% | 2.0% | 11.0% | 43.2% | 3.7% | 8.0% |
| 辻堂 | 18.5% | 11.9% | 1.5% | 1.3% | 6.7% | 45.6% | 3.1% | 11.4% |
| 村岡 | 17.7% | 11.8% | 3.1% | 0.9% | 10.8% | 37.0% | 9.3% | 9.3% |
| 藤沢 | 18.6% | 11.9% | 3.1% | 2.1% | 8.9% | 40.2% | 4.1% | 11.1% |
| 明治 | 18.0% | 9.8% | 2.6% | 2.5% | 10.3% | 44.5% | 2.4% | 10.0% |
| 善行 | 17.3% | 20.6% | 3.0% | 1.5% | 8.0% | 35.6% | 4.3% | 9.7% |
| 湘南大庭 | 11.4% | 16.7% | 1.7% | 2.0% | 11.8% | 45.4% | 2.9% | 8.0% |
| 六会 | 14.8% | 14.0% | 1.6% | 1.8% | 6.2% | 46.1% | 5.4% | 10.1% |
| 湘南台 | 20.2% | 15.9% | 4.6% | 3.1% | 11.0% | 33.1% | 3.0% | 9.0% |
| 長後 | 22.1% | 17.1% | 2.2% | 1.4% | 12.5% | 31.0% | 6.6% | 7.1% |
| 遠藤 | 24.1% | 11.4% | 2.8% | 2.1% | 16.9% | 26.4% | 6.1% | 10.3% |
| 御所見 | 15.9% | 15.3% | 5.9% | 8.3% | 16.3% | 26.3% | 2.0% | 10.1% |





➤ 【私事】市外・市内の移動割合

- 私事の移動先では、約8割が市内への移動となっている。
- 長後地区、遠藤地区、御所見地区では市外の移動割合が若干高くなるものの、市内への移動が基本となっている。



▶ 【私事】市内の移動先

各地区ごとに私事目的で向かう目的地の上位3地区

- 地区内の移動（目的地）が多いほか、都市機能が集積されているような地区（藤沢駅周辺：鵜沼・藤沢地区、辻堂駅周辺：辻堂・明治地区、湘南台駅周辺：湘南台地区）との移動割合が多い傾向がある。

| 地区名 | 各地区の目的地（上位3地区） | | |
|------|----------------|------------|------------|
| | 上位1 | 上位2 | 上位3 |
| 片瀬 | 片瀬（44.7%） | 鵜沼（31.1%） | 藤沢（12.7%） |
| 鵜沼 | 鵜沼（55.0%） | 藤沢（17.4%） | 片瀬（9.3%） |
| 辻堂 | 辻堂（50.4%） | 明治（28.1%） | 鵜沼（8.7%） |
| 村岡 | 村岡（42.8%） | 藤沢（26.9%） | 鵜沼（22.9%） |
| 藤沢 | 藤沢（46.6%） | 鵜沼（31.1%） | 村岡（9.4%） |
| 明治 | 明治（65.6%） | 辻堂（12.4%） | 鵜沼（5.8%） |
| 善行 | 善行（28.8%） | 藤沢（26.3%） | 鵜沼（11.0%） |
| 湘南大庭 | 湘南大庭（49.2%） | 明治（13.9%） | 遠藤（13.2%） |
| 六会 | 六会（37.2%） | 湘南台（23.2%） | 遠藤（10.3%） |
| 湘南台 | 湘南台（68.5%） | 六会（9.8%） | 遠藤（4.1%） |
| 遠藤 | 湘南台（23.2%） | 遠藤（22.1%） | 御所見（15.4%） |
| 長後 | 長後（58.4%） | 湘南台（16.7%） | 六会（7.7%） |
| 御所見 | 御所見（44.3%） | 湘南台（22.3%） | 六会（14.5%） |



➤ 【私事】 移動手段の割合（各地区⇒市内・市外）

- 市の南部方面は、北部方面に比べて自転車、徒歩の割合が高い傾向にある。
- 一方、市の北部の地区は、南部の地区に比べて自動車の割合が高い傾向にある。

| 地区名 | 各地区⇒市内・市外 | | | | | |
|------|-----------|------|-------|------|-------|-------|
| | 鉄道 | バス | 自動車 | 二輪車 | 自転車 | 徒歩 |
| 片瀬 | 26.4% | 2.9% | 18.7% | 1.1% | 17.9% | 33.0% |
| 鵜沼 | 18.1% | 4.4% | 20.6% | 1.2% | 19.9% | 35.8% |
| 辻堂 | 8.0% | 3.1% | 27.2% | 1.7% | 22.9% | 37.1% |
| 村岡 | 10.2% | 3.8% | 32.7% | 0.7% | 21.4% | 31.2% |
| 藤沢 | 16.4% | 3.7% | 23.2% | 0.8% | 11.1% | 44.7% |
| 明治 | 6.3% | 2.3% | 37.1% | 1.4% | 16.7% | 36.2% |
| 善行 | 20.3% | 1.8% | 44.9% | 0.7% | 10.4% | 21.9% |
| 湘南大庭 | 7.6% | 4.7% | 51.5% | 1.3% | 9.6% | 25.2% |
| 六会 | 15.0% | 2.4% | 53.8% | 2.5% | 12.5% | 13.8% |
| 湘南台 | 22.6% | 0.0% | 26.4% | 1.5% | 15.0% | 34.4% |
| 遠藤 | 5.6% | 4.7% | 68.7% | 3.1% | 9.3% | 8.6% |
| 長後 | 15.0% | 0.0% | 39.6% | 0.7% | 16.8% | 27.9% |
| 御所見 | 8.6% | 0.0% | 72.2% | 6.3% | 3.3% | 9.7% |

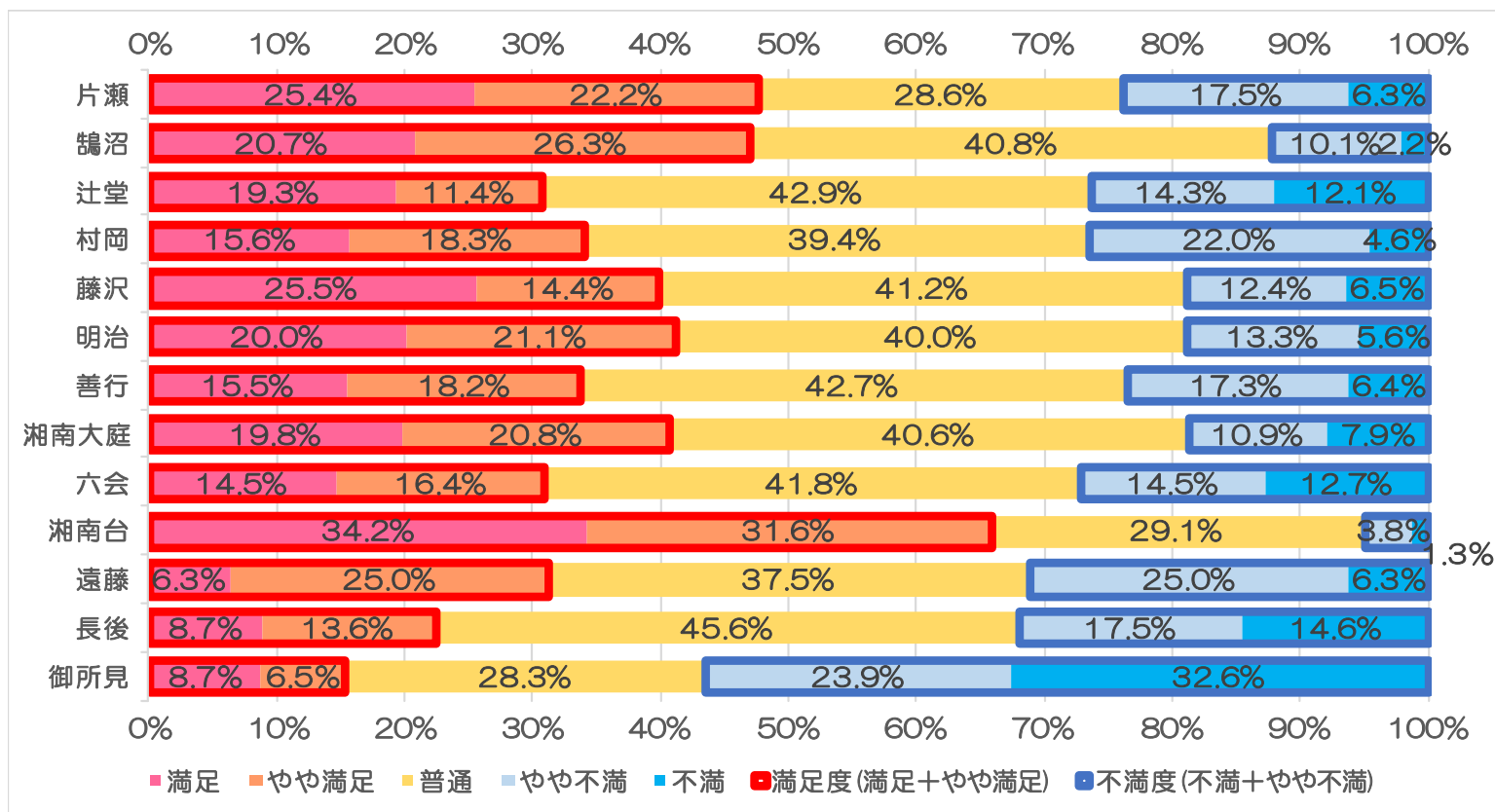


地区ごとの交通特性 (市民意識調査による分析)



市内の公共交通（電車・バス・タクシーなど）の利用について

- 多くの地区で満足度が、不満度を上回っている。特に、複数の鉄道路線が乗り入れる湘南台地区、鵜沼地区ではその傾向が顕著である。
- 一方で、市の北部方面では、南部方面に比べて満足度が低い傾向にあり、特に、鉄道駅や幹線系のバス網のない、御所見地区では他の地区と比べ不満度が高くなっている。

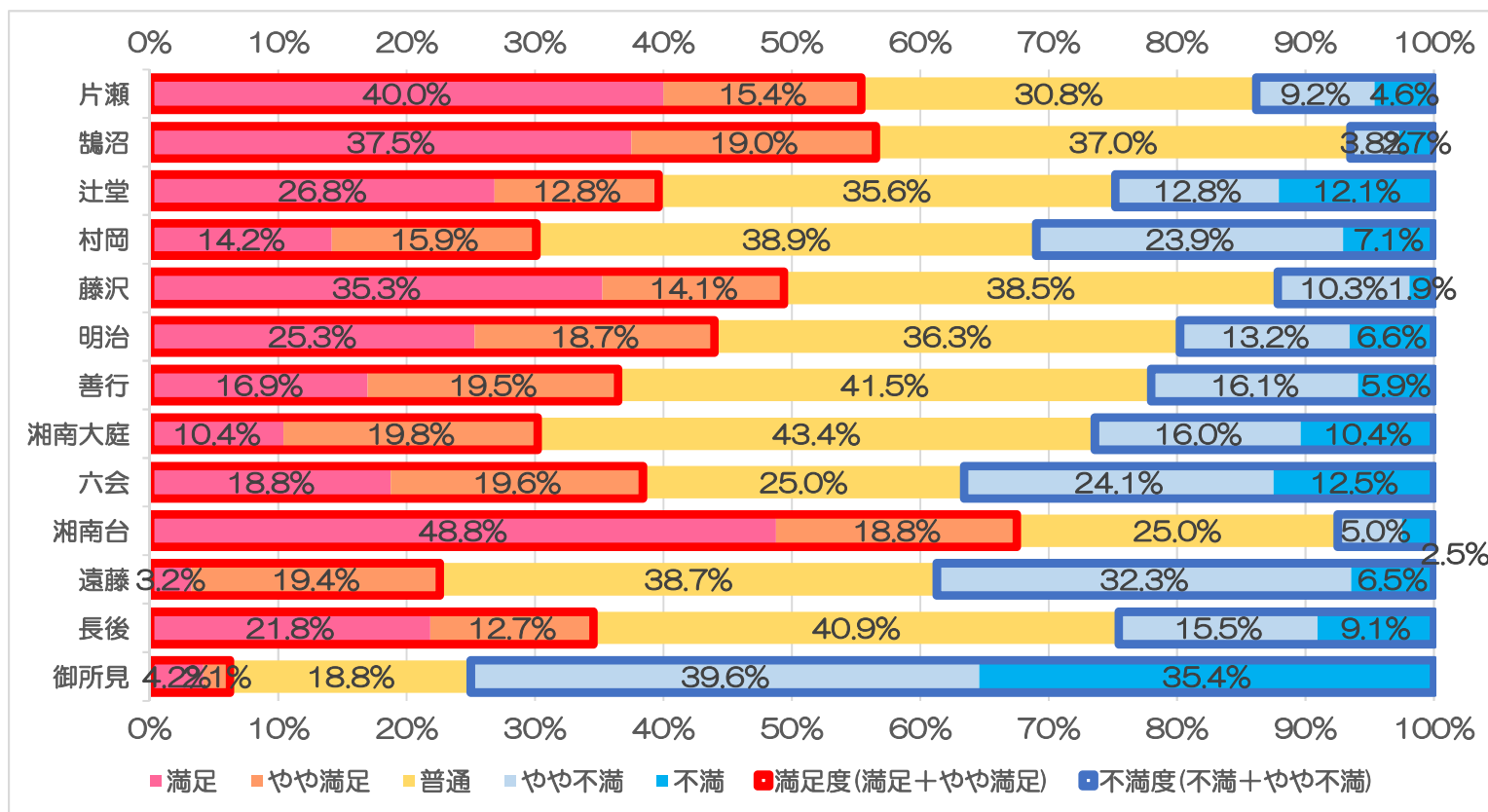


(令和3年度 藤沢市の交通に関する市民意識調査)



▶ 自宅からの最寄り駅までの所要時間について

- 前頁の「公共交通の利用に関する満足度」と同様に、多くの地区で満足度が、不満度を上回っている。
- 御所見地区では、前頁の「公共交通の利用に関する満足度」よりも不満度がさらに高い。（「公共交通の利用」不満度：56.5%、「最寄り駅までの所要時間」不満度：75.0%）



(令和3年度 藤沢市の交通に関する市民意識調査)



地区ごとの交通特性の整理



▶ 各地区の交通特性の概要（1/4）

| 地区名 | 日常生活における視点 | 交通機能の視点 |
|-----|---|---|
| 片瀬 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は高い。 |
| 鵜沼 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点（都市拠点・地区拠点）で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は高い。 |
| 辻堂 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点（都市拠点・地区拠点）で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |
| 村岡 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に近隣地区の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段はバスや徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は普通。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |



➤ 各地区の交通特性の概要（2/4）

| 地区名 | 日常生活における視点 | 交通機能の視点 |
|-----|---|---|
| 藤沢 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点（都市拠点・地区拠点）で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |
| 明治 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点（都市拠点・地区拠点）で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は高い。 |
| 善行 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、自動車の利用が高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は普通。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |

▶ 各地区の交通特性の概要（3/4）

| 地区名 | 日常生活における視点 | 交通機能の視点 |
|------|---|--|
| 湘南大庭 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、自動車の利用が高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に近隣地区の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段はバス。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は普通。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度はやや高い。 |
| 六会 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、自動車の利用が高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |
| 湘南台 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点（都市拠点・地区拠点）で担うことができる。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 また、自動車利用がやや高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は高い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は高い。 |



▶ 各地区の交通特性の概要（4/4）

| 地区名 | 日常生活における視点 | 交通機能の視点 |
|-----|---|--|
| 遠藤 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、地区内の拠点だけでは不便な面がある。 補完するには、他地区まで移動する必要がある。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、自動車利用が高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に近隣地区の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段はバス。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は低い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |
| 長後 | <p>【生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、概ね地区内の拠点で担うことができる。 近くの都市拠点で、概ね補完ができる また、近隣市への移動も一定程度ある。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、徒歩が中心。 また、自動車利用がやや高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に地区内の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段は徒歩。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は普通。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は普通。 |
| 御所見 | <ul style="list-style-type: none"> 日常生活は、地区内の拠点だけでは不便な面がある。 補完するには、他地区まで移動する必要がある。 <p>【移動手段】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活においては、自動車利用が高い。 | <p>【鉄道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主に近隣地区の鉄道駅を利用する。 鉄道駅までの主な交通手段はバス。 最寄り駅までの所要時間に関する満足度は低い。 <p>【公共交通の利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（電車・バス・タクシー）の満足度は低い。 |

