

○公共交通等

藤沢駅周辺におけるユニバーサルデザインによる空間整備や、歩行・自転車・バス等様々な交通手段で安心して駅及び駅周辺に来街できるアクセス性の向上、輻輳する交通環境の改善を推進します。

また、藤沢本町駅周辺では、バスと鉄道の結節強化や駐輪場整備、バリアフリー化等による歩行空間の見直し等を進め、公共交通の利用促進に努めます。

道路環境では通過交通が地区内に流入し、特に藤沢駅周辺へ集中する道路ネットワーク等により道路交通の効率悪化や歩行者等の危険性が増しています。

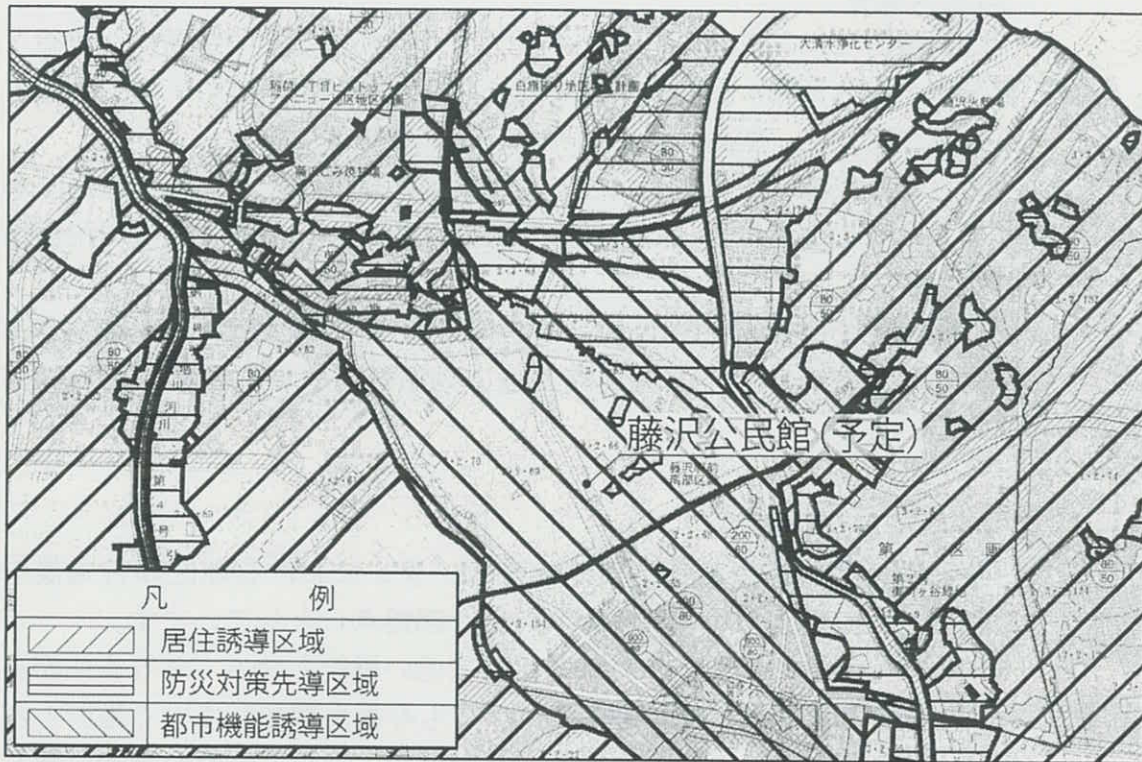
○まちづくりの方向性

藤沢地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「歴史と文化が息づく、湘南藤沢の都心部拠点」としています。

本地区の高齢化率も本市では2番目に低い推計となっておりますが、人口の増加に合わせ、高齢者数についても今後も増加していく推計となっていることから、これまで育んできた歴史・文化・自然を身近に感じながら、利便性と活気、あるいは暮らしやすさ等多様性を持った地区形成をめざします。

特に地域交流の拠点となる公民館や福祉施設等を再構築することによる地域住民の活動意欲の向上及び福祉機能の連携の強化を図るとともに、歴史文化資源を活用した観光交流拠点の構築により、醸成された地域力を発揮し、やりがい・活力のある地域コミュニティの形成と賑わいの創出をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『公民館』及び『複合社会福祉施設』、また医療拠点として『大規模病院』を設定します。



⑫明治地区拠点（辻堂駅）

○現状

明治地区は、江戸時代までは東海道と大山街道の交通結節点として賑わい、明治時代に入ると国道1号線、東海道本線という国土幹線の整備、辻堂駅の設置等、古くから交通の要衝として発展してきた地区です。

地区東側には引地川が流れ、北側には城南の斜面緑地があり、ランドマークとなる緑が形成されています。

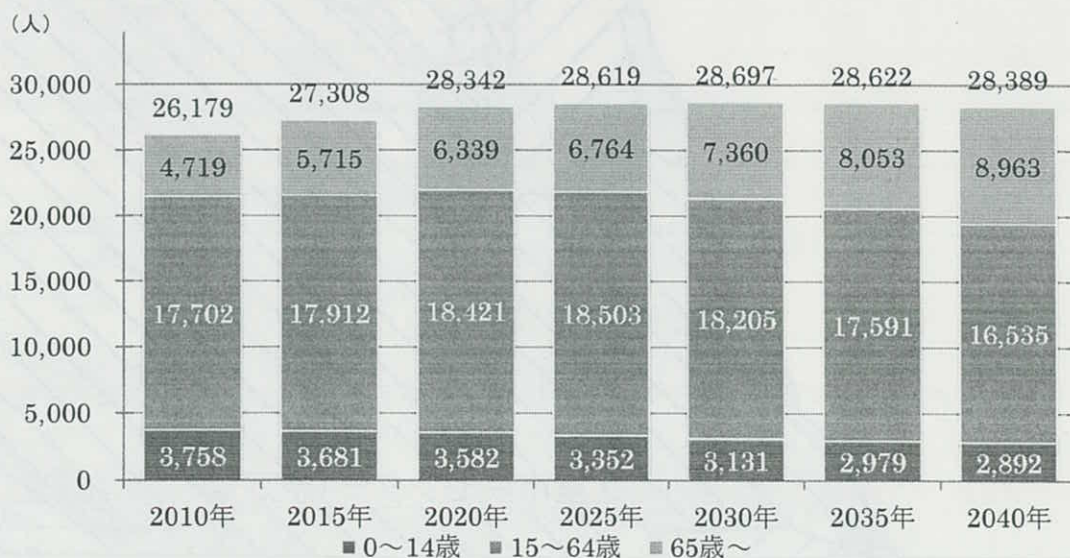
住宅地としては、旧道沿いに集落が形成されていましたが、高度成長期に辻堂新町や羽鳥を中心に急激に住宅地開発が進み、戸建住宅や社宅等の集合住宅等が建設されました。小規模な宅地開発の連続により、行き止まり道路や狭隘道路等防災上の課題を有しています。

「湘南C-X地区」には、地区への新たな活力・交流創出が期待されている一方、新町通りを中心に地元の商店街が形成されており、大型ショッピングモールの進出による交通環境の悪化、地域商業の活力低下が発生しています。

本地区拠点は、JR東海道線辻堂駅と明治市民センター・公民館を中心に位置付け、明治地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<明治地区の人口>

今後の大規模開発による人口増加が見込まれますが、2030年（平成42年）にピークを迎え、その後緩やかに減少に転じます。高齢化率は、全市の平均的な割合とほぼ同様に推移します。



○公共交通等

辻堂駅周辺では、湘南C-X地区の大規模商業施設への自動車交通が集中するため、休日を中心に交通渋滞が発生しており、JR 東海道線を跨ぐ藤沢厚木線の整備に向けた検討を進めます。

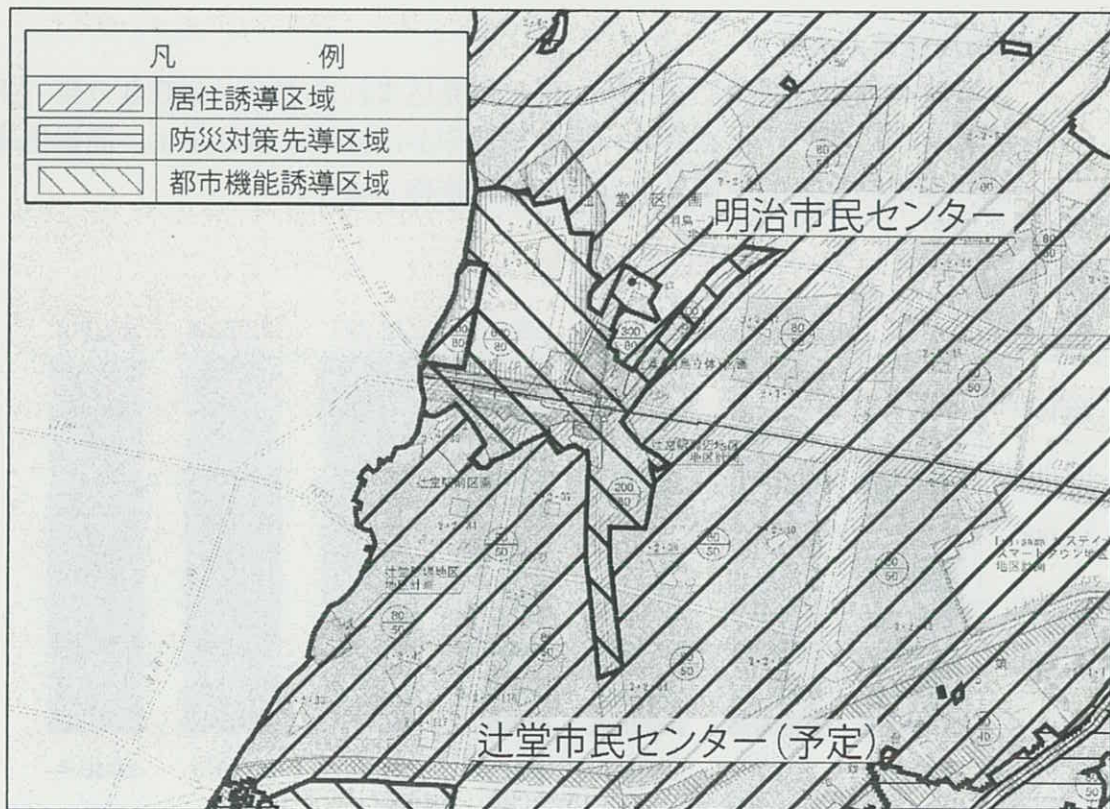
また、辻堂駅へのバス網は、湘南大庭周辺地域や茅ヶ崎市域などを連絡しており、地域や市域を越えて利用されている状況となっており、交通結節機能の強化と利便性の向上が必要であり、北部方面への新たな交通システム等の整備に向けた検討を進めます。

○まちづくりの方向性

明治地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「明るく楽しい未来を創るまち」としています。

本地区の人口は、人口推計、高齢化率ともに本市の平均的な推移予測と同様に推移するとしており、今後も現在の人口規模を維持するよう、新しい都市拠点と既存の商店街が共存し、住む人、働く人が暮らしやすく、楽しめる地区形成をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』を設定します。



⑬湘南大庭地区拠点

○現状

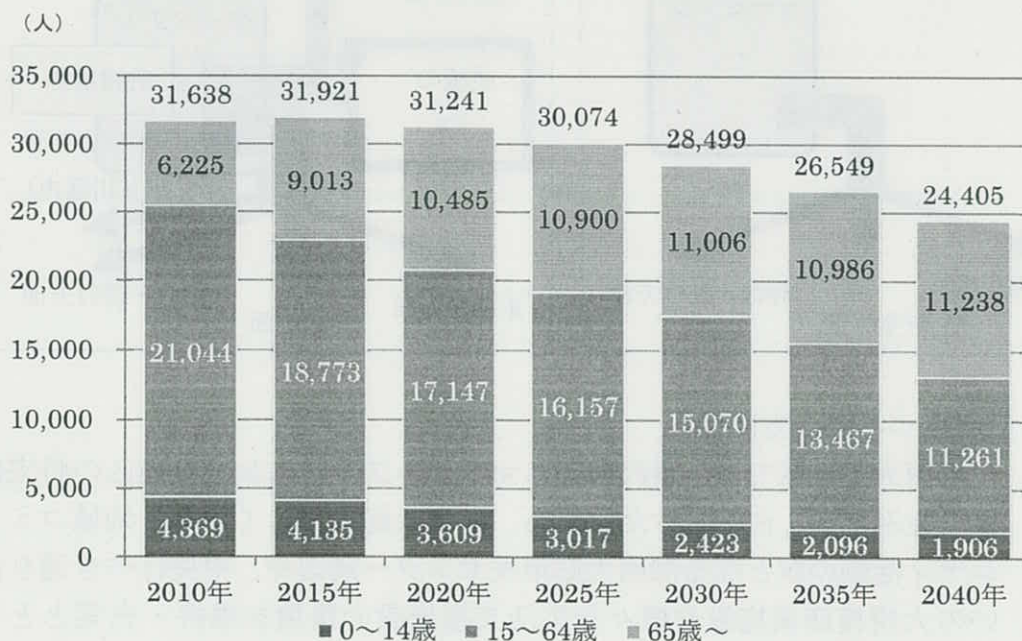
湘南大庭地区は、昭和40年代、急激な人口増加に伴う無秩序な市街化を防ぐため、すぐれた緑地資源と変化に富む自然条件を生かした緑豊かな住宅地の開発を、また農業環境の保全・整備を目的として「都市と農業の調和するまち湘南ライフタウン」をめざした総合的まちづくりを行った地区です。

住宅地においては、豊富な緑地資源を活かし、オープンなコミュニティづくりをめざして中央けやき通り沿いに商業施設を、中心部に中高層系住宅を、外側に向かって低層系住宅を配置しています。なお、現在では集約化された農地は時代の流れに合わせて徐々に開発され、住宅地と混在しています。

本地区拠点は、湘南大庭市民センター・公民館を中心に位置付け、湘南大庭地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<湘南大庭地区の人口>

昭和50～60年間の湘南ライフタウンの大規模開発に起因する高齢化が進展し、市内では特に高い高齢化率となることが推計されます。2040年（平成52年）には、約46%の高齢化率となり、ほぼ2人に1人が65歳以上という推計となっています。また、人口減少も早期に始まり、減少規模も比較的大きくなっています。



○交通施策

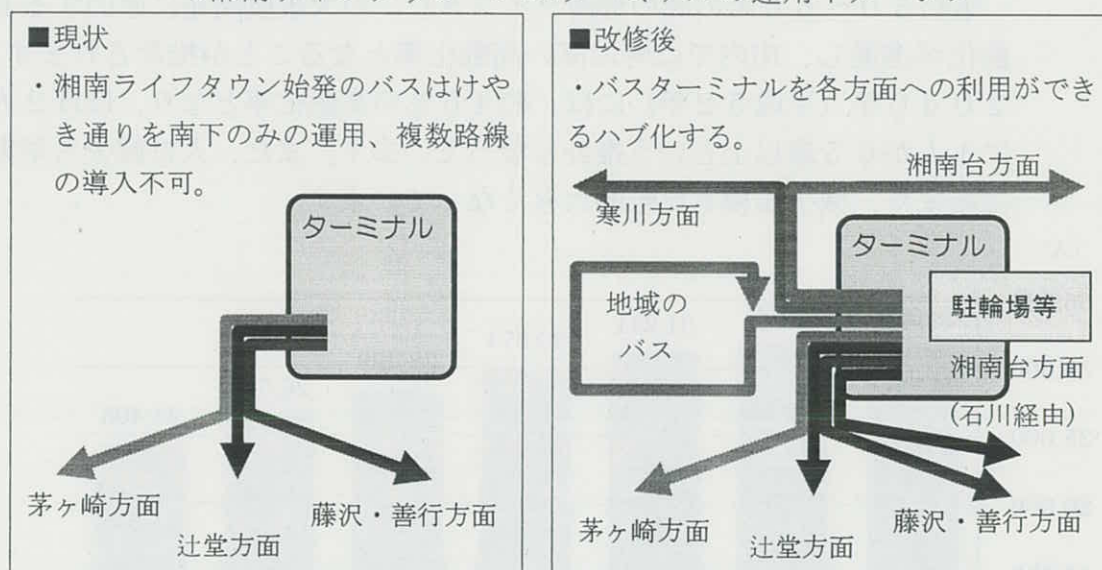
湘南大庭地区は、鉄道駅まで距離があり、バス交通が中心となっています。通勤・通学時間帯には、高頻度でバスが運行されていますが、定時性、速達性が十分に確保されておらず、利用者の集中によるバス停での積み残しが発生しているなどの課題があり、改善が必要となっています。

また、辻堂駅遠藤線にバス交通が充実している一方、その周辺エリアでは、公共交通が確保されておらず、自家用自動車の利用割合が高いことから、地域に適した交通システムの導入が必要となっています。

そのため、現在、その位置・形状から、けやき通り（辻堂駅遠藤線）を南下するバス路線の利用に限られている「湘南ライフタウン」バス停（バスターミナル）を、各方面へのバス路線が導入可能なバスターミナルに改良し（ハブ化）、バス路線の再編を進めます。

また、（仮）新南北軸線への新たな交通システムや主要バス停に接続する乗合タクシーといった地域公共交通の導入等の検討を進め、公共交通のサービス圏域の拡大を図ります。

<湘南ライフタウン・バスターミナルの運用イメージ>



○まちづくりの方向性

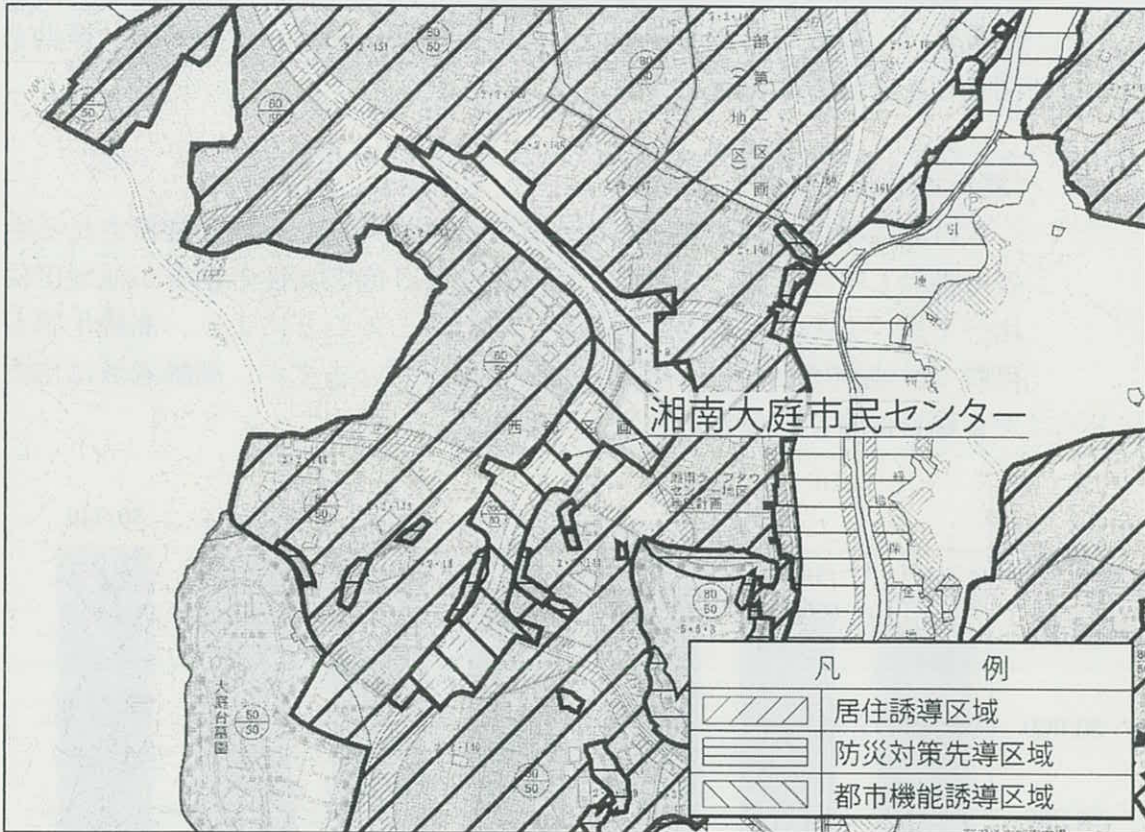
湘南大庭地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「住みたい、住み続けたいまち、湘南大庭」としており、地域コミュニティ活動の核となる湘南大庭市民センター周辺や、中央けやき通り沿いの大規模商業施設や様々な生活支援施設の集積を維持・充実とともに

に、辻堂駅、湘南台駅等の都市拠点に向けたバス交通等の公共交通の充実により、快適で暮らしやすい生活環境の形成をめざします。

本地区については、市内で最も早く高齢化が進む地域と想定されており、高齢者ニーズに対応した交通手段や福祉施策等を検討するとともに、既存の緑地・公園等を活かした若年世代・子育て世代にとっても魅力のあるまちづくりや交通手段の確保を検討します。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』、北部の保健医療拠点となる『保健医療センター』、本市の図書館4館構想のひとつとして『図書館』を設定します。

なお、今後、ますますの高齢化が進む湘南ライフタウンの再生については、地域住民、事業者、行政が一体となって検討する必要があります。



⑭善行地区拠点（善行駅）

○現状

善行地区は、坂が多い地形となっており、1960年（昭和35年）に小田急電鉄江ノ島線善行駅が開設されるまでは、傾斜地は山林、白旗川の谷筋は水田と集落という土地利用状況でした。

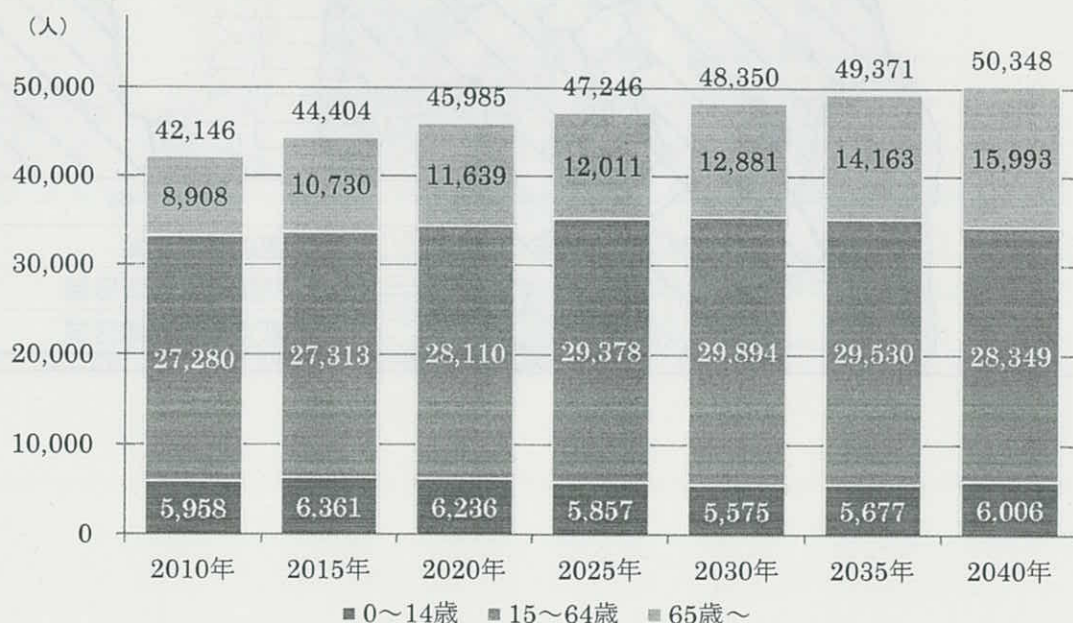
その後、土地区画整理事業や民間の大規模な宅地開発が行われ、大規模な団地、駅前には県の総合スポーツ施設が立地し、善行地区のまちの基盤が形づくられました。

河川、斜面林等恵まれた自然環境に取り囲まれている一方で、河川の氾濫、崖崩れ等の災害の危険性を伴っており、地区内では、善行駅と善行団地以外の住宅地を結ぶ公共交通が少ないうえ、坂道が多く、駅アクセスが不便な地域もあるため、地域公共交通の導入を進めています。

本地区拠点は、小田急線善行駅と善行市民センター・公民館を中心に位置付け、善行地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<善行地区の人口>

人口増加傾向が続くとともに、0～14歳人口も比較的維持されるものと推計しています。これは、20歳～40歳の女性の割合が他地区に比べて多いことに起因しています。また、このことにより、高齢化率も市内では他地域と比較して低い推計となっていますが、高齢者数は市内で2番目に多くなる推計となっています。



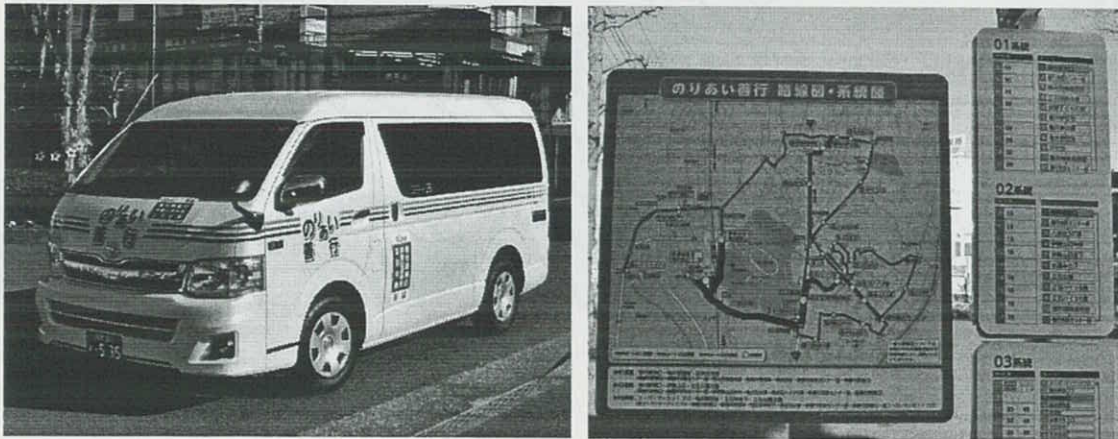
○公共交通等

善行地区は、藤沢市の中でも高低差がある地形となっている地域であり、高齢化が進む中、地域東側や善行駅の徒歩圏内にあっても、高齢者などの移動が難しい地域が見られ、既存バス路線を補完するきめ細かい地域公共交通の導入を進める必要があります。

そこで、地域特性に応じた移動しやすい交通体系の実現に向け、これまでバスの導入が困難な地域について、地域住民の意向をふまえ、地域住民、交通事業者と行政が連携する乗合タクシーなどの導入に向けた取組みを進めます。

持続可能な公共交通の導入には、運行の収支を工夫して、本来黒字化が難しい交通システムについても、地域住民、交通事業者、行政等が連携するなかで、利用促進、運行コストの抑制を併せて行い、収支を健全化することが重要となります。

<地域公共交通（乗合タクシー）のイメージ（善行地区実証実験）>



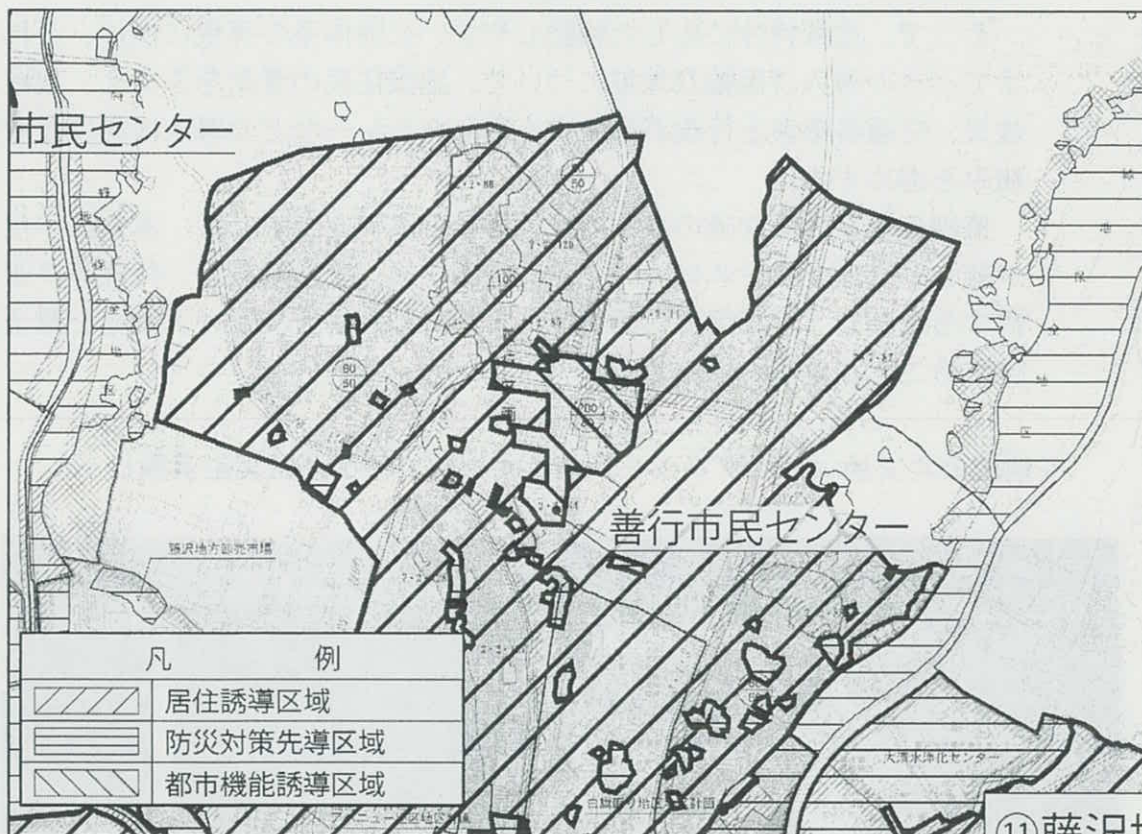
○まちづくりの方向性

善行地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「みんなが元気で、誰にもやさしい 坂のまち」としており、地区の生活の利便性を高めるために、地区の骨格となる道路や都市公園等の都市基盤の充実を図るとともに、更なる高齢化を見据えた身近な生活道路での安全・安心な道づくりや公共交通等の充実、防災まちづくりにより、暮らしやすさと活力を高める地区づくりを進めます。

本地区区については、人口の増加傾向が続くとされており、今後も、傾斜地山林、農地、河川といった多くの自然と人と文化・歴史、産業等さまざまなまちの要素がうまく調和し、交流のある地区形成をめざすと

もに、地域公共交通の導入等地区の利便性を高め、高齢者や子育て世代にとっても、住みやすい居住環境の整備を進めます。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』及び『複合社会福祉施設』を設定します。



⑮六会地区拠点（六会日大前駅）

○現状

六会地区は、昭和40年代に土地区画整理事業が行われて以降、住宅地として発展し、現在では、自然的環境に恵まれた緑豊かな居住環境を形成している地区です。

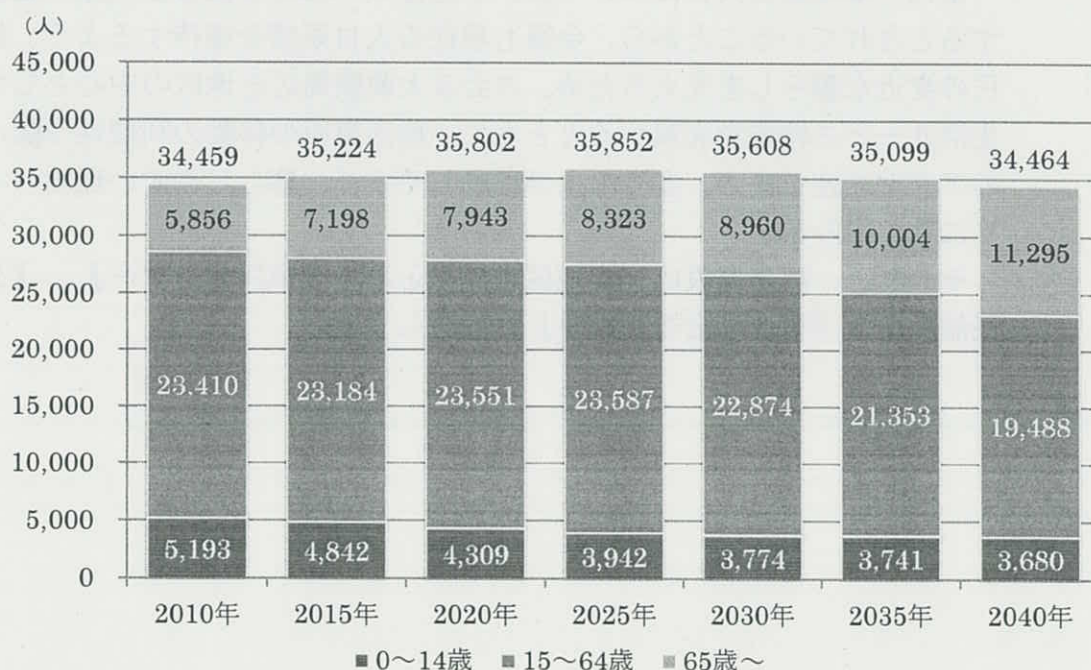
引地川、境川、谷戸、湿地、農地等の多くの自然が美しい景観をつくり出しており、地区の特徴となっています。

その一方で、六会日大前駅周辺の地区中心部では、踏切や道路において歩行者や自転車、自動車等が錯綜している状況です。

本地区拠点は、小田急線六会日大前駅と六会市民センター・公民館を中心に位置付け、六会地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<六会地区の人口>

2025年（平成37年）まで人口増加を続け、以降少しずつ減少していくと推計しています。高齢化については、市全体の平均的な推移と同様に進展していきます。



○公共交通等

六会地区は、鉄道駅までのバス網が、てんじんミニバスと藤沢駅からの路線のみと少なく、地区の西側では、湘南台駅を連絡するバスが主な路線となっています。

また、道路環境は、土地区画整理事業により整備した部分以外の都市計画道路の整備が進んでおらず、地区内の道路網として機能が十分ではない状況です。

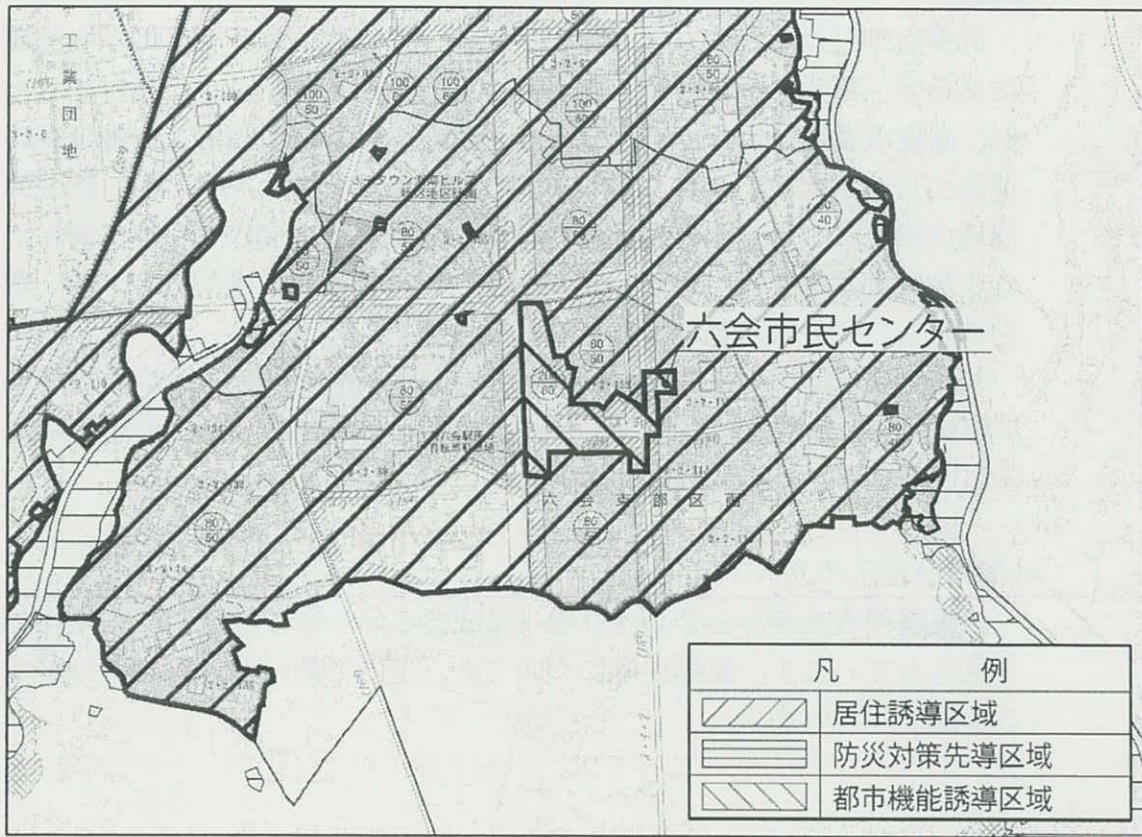
(仮)新南北軸線への新たな交通システムの導入と合わせて、地区西側の既存バス路線の再編や、地区の東側では地域や交通事業者などが連携しながら、デマンド交通などの地域公共交通の導入に向けた取組みを進め、公共交通網の充実を図ります。

○まちづくりの方向性

六会地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「素的なふるさと六会」としており、地区内に立地する大学や高校等文教施設との協働のもと、豊かな自然環境を活かし、誰もが安心して住むことのできる地区をめざします。

また、本地区区の人口については、市全体の平均的な推移と同様に進展するとされていることから、今後も現在の人口規模を維持するよう、住民の身近な暮らしを支えるため、六会日大前駅周辺を地区の中心とした生活サービス機能を充実するとともに、地区東西の移動の利便性や駅へのアクセス性を高め、多くの人が移動しやすく、暮らしやすい環境づくりに取り組みます。

そのため、誘導施設は、本地区区の拠点となる『市民センター』、『公民館』及び『複合社会福祉施設』を設定します。



⑩湘南台地区拠点（湘南台駅）

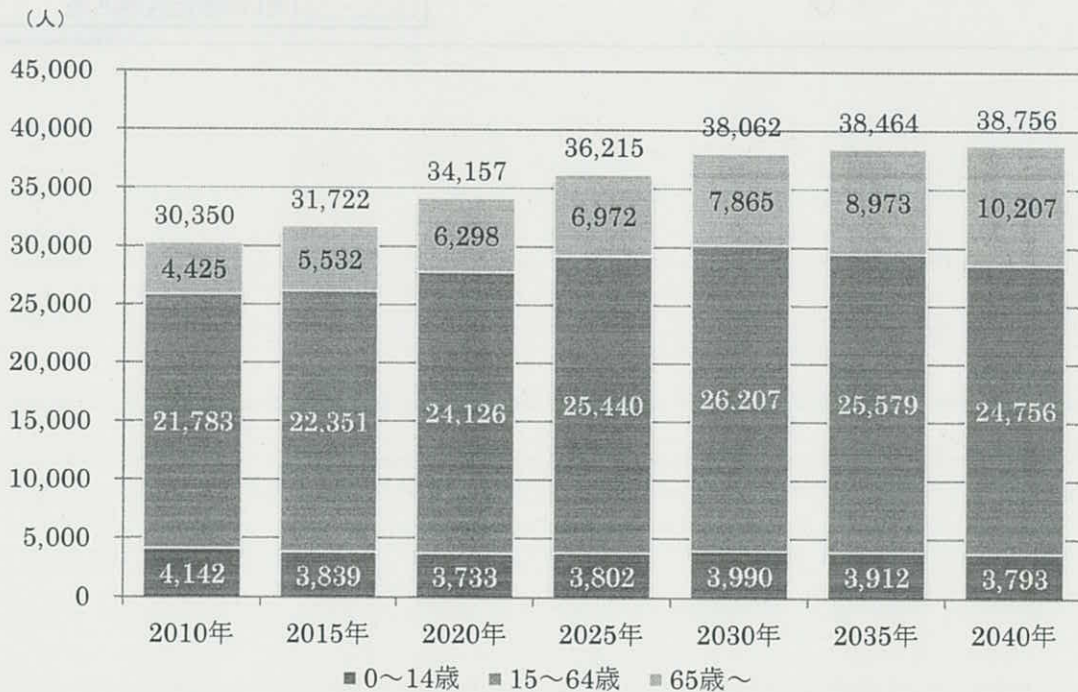
○現状

湘南台地区は1942年（昭和17年）に合併した旧六会村の北部域にあたり、昭和30年頃までは水田と畑、斜面林等といった農村でしたが、高度成長期に入り、平坦な地形や地盤条件等からいすゞ自動車等の進出が相次いだことから、本市では職住一体のバランスのとれた総合的な地域開発にむけ「北部工業開発計画」を策定し、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すすめ、駅を核とした良好な市街地が形成されています。

本地区拠点は、小田急湘南台駅と湘南台市民センター・公民館を中心に位置付け、湘南台地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<湘南台地区の人口>

区画整理事業等から2040年（平成52年）まで継続した人口増加を見込んでいます。高齢化率についても、市内で最も低い割合で推移すると推計しています。



○公共交通等

小田急江ノ島線、相模鉄道いずみ野線、横浜市高速鉄道1号の3線が結節する充実した鉄道網から、鉄道駅までのバス網は、湘南大庭地区や遠藤地区などを連絡しており、地区を越えて利用されている状況となっています。

特に、湘南台駅西口駅前広場では、多くのバス路線が結節しており、バス本数も多く、利用者も多いことから、連節バスの導入が図られるなどしていますが、人やバスの交通混雑の問題が生じています。

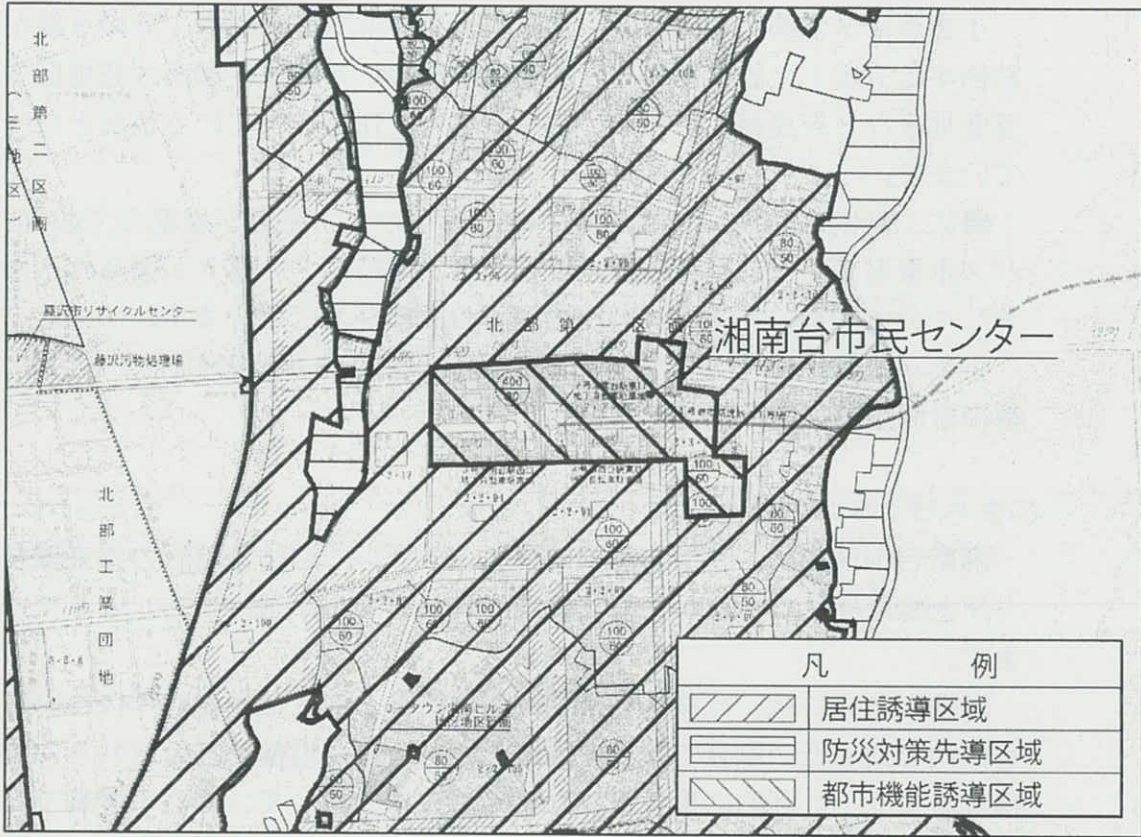
また、土地区画整理事業等により都市基盤整備が行われたことから、都市計画道路の整備が進んでいます。

○まちづくりの方向性

湘南台地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「川と緑に囲まれ、豊かな居住環境あふれる文化創造のまち」としています。

本地区の人口は、今後も増加傾向にあるとともに、高齢化率についても市内で最も低い割合で推移することから、人口規模が推計どおりに推移するよう、計画的に整備された市街地の中において、地区の骨格である境川・引地川と湘南台駅を中心に地区全体の水と緑のネットワークを形成し、地区東西の一体感や都市的空間と自然的空間の連携・融合のもと、活力、やすらぎ、文化があふれる地区をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』を設定します。



⑰長後地区拠点（長後駅）

○現状

長後地区は、大山街道（旧横浜伊勢原線）と滝山街道（旧藤沢町田線）が交差する、交通の要衝・宿場町として江戸時代から店や宿が立ち並び、周辺の農村の中心として栄えていました。

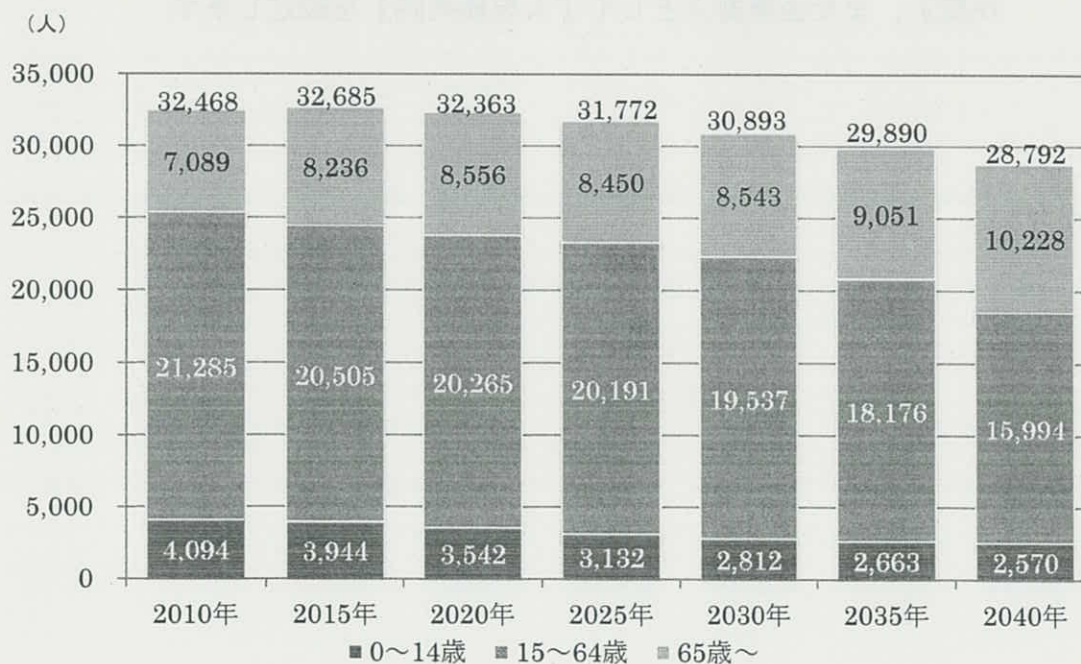
1929年（昭和4年）に小田急江ノ島線の開業に伴い長後駅が設置され、藤沢市への編入以降も市北部の中心を担っていましたが、現在では、交通ターミナル、都市拠点として整備した湘南台駅周辺へと市北部の中心が移っています。

また、駅周辺の商店街では、通過交通が多く歩道空間が十分に確保されておらず、安心して買い物がしにくい環境であり、空き店舗の増加等、年々集客力が低下してきています。東口駅前の一部では、土地区画整理事業を終え、良好な市街地が形成されています。

本地区拠点は、小田急線長後駅と長後市民センター・公民館を中心に位置付け、長後地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<長後地区の人口>

ここ数年の人口増加をピークとして、早い時期から人口減少に入るものと推計しています。高齢化率は、市内でも比較的高い地域として推移していくものと見られます。2040年（平成52年）には、35.5%となる見込みです。



○公共交通等

長後地区は、鉄道駅を起点とするバス路線として、隣接地区や隣接市へアクセスする路線が多いことから、市域を超えた多くの住民、通学・通勤者が利用する交通結節点となっています。

道路環境では、都市計画道路の未整備区間が多数あることから、小田急江ノ島線を横断する交通などが長後駅周辺に集中し、商店街の歩道がない道路などへの通過交通の流入や、交通渋滞の問題が見られます。

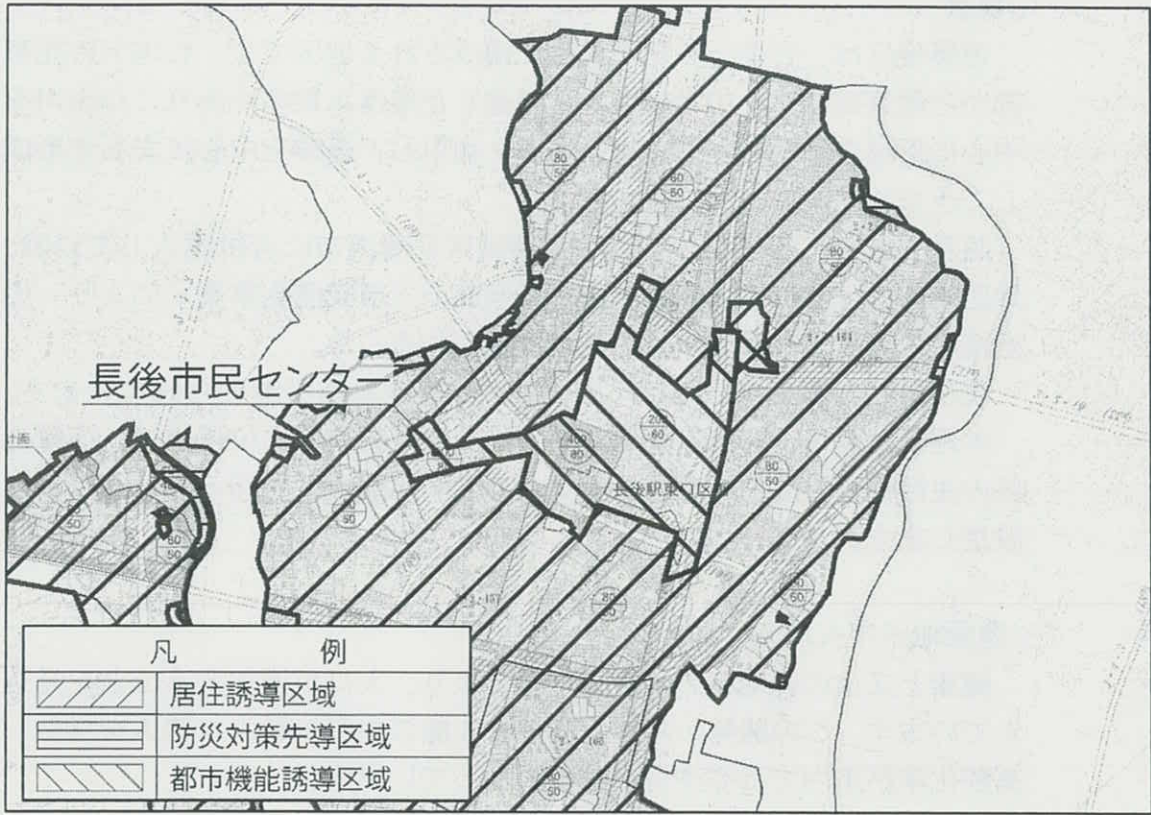
また、鉄道駅までの15分圏域から外れる地域が一部あることから、圏域の拡大に向け、既存バス路線の再編と地域提案型バス路線の新設や、隣接市等との連携によるバス路線の新設などを進めていきます。

○まちづくりの方向性

長後地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「さあつくろう！まちの輪・ひとの和・みどりの環」としており、これまで地区を育んだ歴史・文化を継承しながら、緑に囲まれゆとりのある住宅地では、安心してこれからも暮らし続けることができる居住環境の維持・充実をめざします。

また、本地区は、今後人口減少が進むとともに、高齢化率も高い値で推移していくことから、長後駅周辺を地区の中心として、都市基盤整備等の充実を進め、住民の暮らしやすさとともに賑わいと活気を取り戻し、若年世代や子育て世代の増加をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』、また医療拠点として『大規模病院』を設定します。



⑱遠藤地区拠点

○現状

遠藤地区は、台地と谷戸によって構成される地区です。台地上の北東部から南東部には、中世の頃から発達した集落が数多くあり、小出川を中心に形成された谷戸部では、地形を利用して農業を中心にまちを形成してきました。

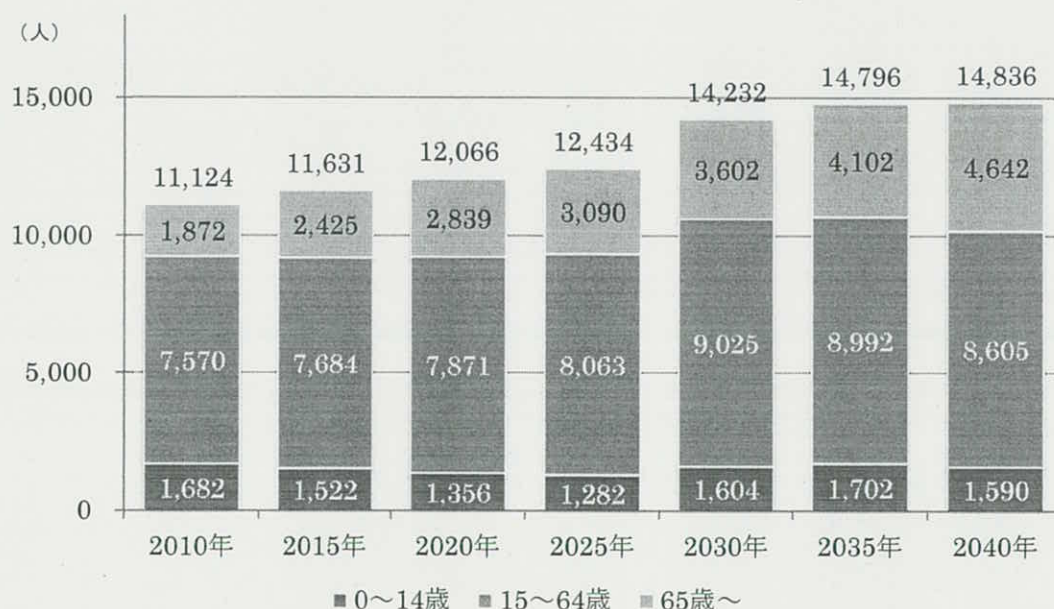
昭和30年に小出村のうち、遠藤地区を藤沢市に合併編入して以降、地区東部の「北部工業開発計画」や南部の「西部開発事業」により、大規模な工場立地と良好な住宅地が整備されました。

現在も北部第二（三地区）の土地区画整理事業が進められています。

本地区拠点は、遠藤市民センター・公民館を中心に位置付け、遠藤地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<遠藤地区の人口>

健康と文化の森地区の今後の開発により、人口が増加することを見込んでいます。この開発から15歳～64歳の生産年齢人口流入を推計し、高齢化率が市内ではやや低い推計となっています。



○公共交通等

遠藤地区は、鉄道駅まで距離があり、バス交通が中心となっていることから、地区のほとんどが、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアとなっています。

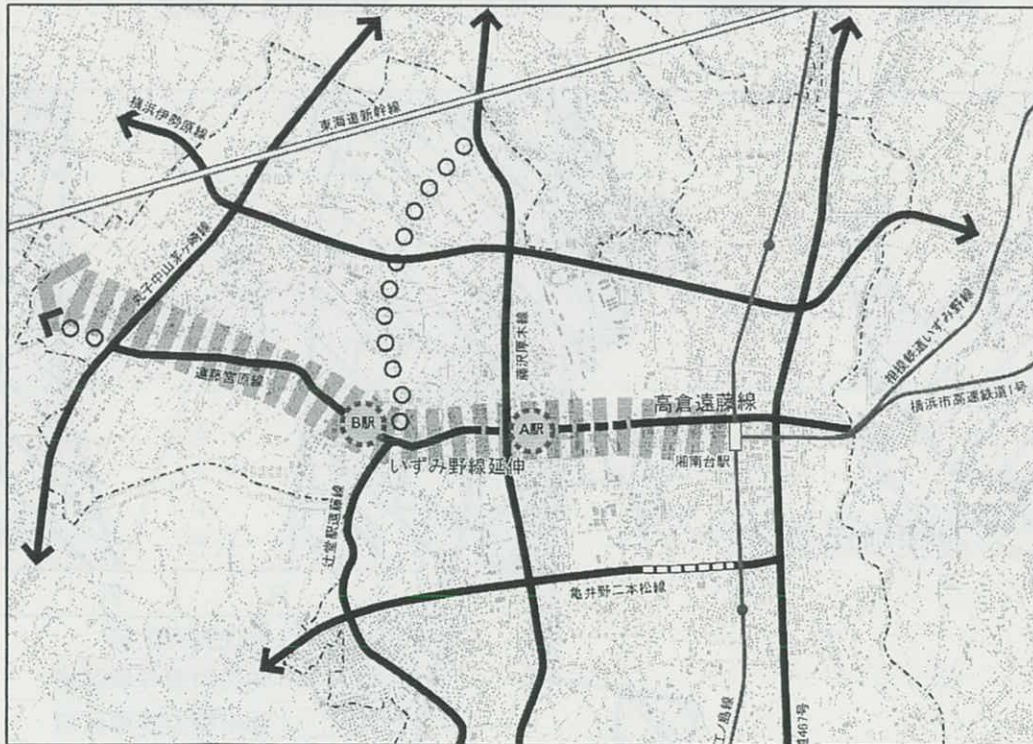
そのため、15分圏域の拡大やラダー型の交通軸の形成に向け、いずみ野線の延伸や（仮）新南北軸線への新たな交通システムの整備の検討を進めています。

特に、いずみ野線延伸に伴い設置が想定される（仮称）A駅・B駅においては、新駅周辺のまちづくりと連携し、利用者が乗り継ぎしやすい交通結機能を有した交通基盤の実現に向けた取組みを進めます。

B駅周辺地区（健康と文化の森地区）における土地区画整理事業の実施など計画的なまちづくりに向けた検討を深めるとともに、地権者や関係機関等と協議・調整を進め、事業化を図ります。

A駅周辺地区においては、施行中の北部第二（三地区）土地区画整理事業を推進し、あわせて新駅設置を見据えたまちづくりや交通環境整備についても、検討、協議・調整を進め、事業化を図ります。

<いずみ野線延伸イメージ>



資料：いずみ野線延伸の実現に向けた検討会とりまとめ（一部修正）

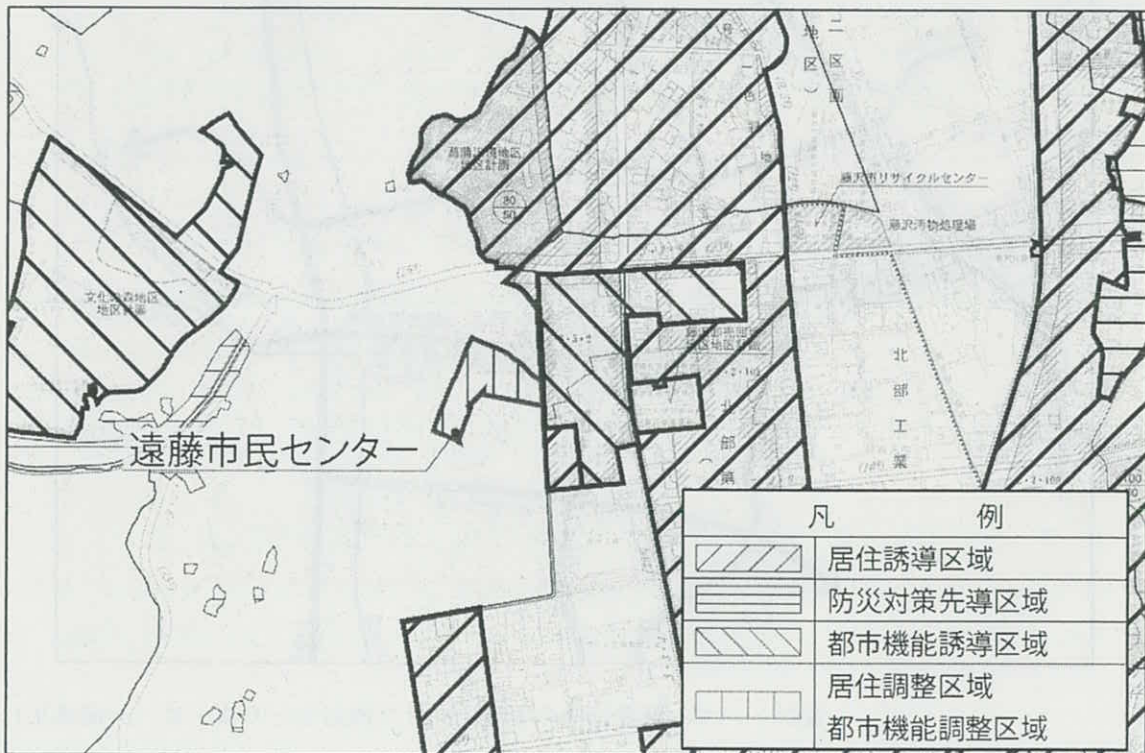
○まちづくりの方向性

遠藤地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「新たな時代を拓く「健康と文化の森」を創造し“人と自然がいきづまちなち”夢のあるまち遠藤をめざします。」としており、市の三大谷戸の一つである遠藤笹窪谷（谷戸）をはじめ、里山や田園の美しい風景や豊かな自然環境を、市民の共有財産として、将来にわたって維持・保全をはかるとともに、地域の様々な資源を活かした観光の充実により、多くの人々が訪れるまちをめざします。

あわせて、耕作放棄地や荒廃地への対策や営農環境の充実等を図り、地域の人々が豊かにくらす、ゆとりと潤いのある生活環境の実現を図ります。

また、本地区では、いずみ野線延伸計画に伴い、今後人口は増加傾向にあると推計しており、高齢化率も市内ではやや低い推計となっていることから、引き続き、「健康と文化の森」を中心とした新たな都市環境を形成し、魅力あるまちの創造を目標に、周辺都市や地域との連携を強化することとし、まちのにぎわいと活気を高めるための公共交通導入の実現をめざします。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』、また北部のスポーツ拠点として『体育館』を設定します。



⑱御所見地区拠点

○現状

御所見地区は、13地区のうち最も面積が大きく、地区北東部に相模野台地等の丘陵地帯と河岸に繋がる平坦地、地区南部及び西部は相模川水系の小出川、目久尻川周辺の低地部により構成され、丘陵地を中心に既存集落が形成されています。

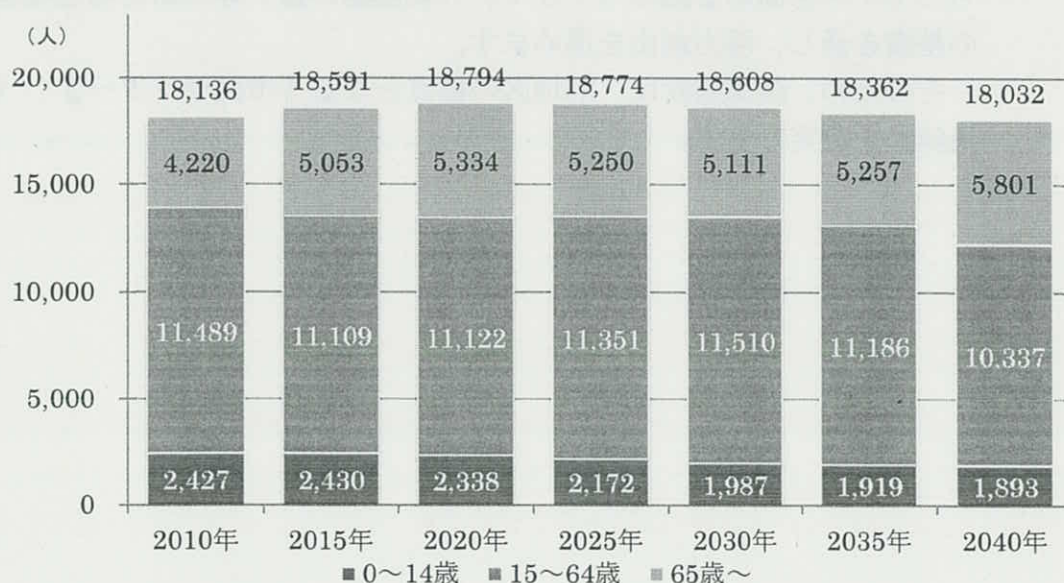
市の北西部に位置し、綾瀬市や海老名市、寒川町、茅ヶ崎市と隣接しています。御所見地区を含め周辺に市街化調整区域が広がっており、その中心部に位置しています。

豊かな地勢と立地を活かした、野菜や植木、養豚等が中心の都市型農業が盛んであり、本市の農業振興地域として農業基盤整備を中心にまちづくりがすすめられてきました。そのため、現在でも多くの自然が残されています。また、市街化調整区域ではありますが、生活道路や下水道等の都市基盤整備をすすめています。

本地区拠点は、御所見市民センター・公民館を中心に位置付け、御所見地区の生活拠点として、各種サービスの効率的な提供を図ることを目的に設定します。

<御所見地区の人口>

市全体のピークよりも早い時期の人口のピークを迎え、2025年（平成37年）には、減少傾向に入るものと推計しています。グラフにはありませんが、ピークを2022年（平成34年）と推計しています。高齢化率は、市の平均的な推移より高い水準で推移します。



○公共交通等

御所見地区は、鉄道駅まで距離があることから、バス交通が中心となっており、地区のほとんどが、最寄り駅まで15分圏域から外れるエリアとなっています。

そのため、15分圏域の拡大やラダー型の交通軸の形成に向け、いずみ野線の延伸や（仮）新南北軸線への新たな交通システムの整備及び近隣都市と連携した新たな公共交通の導入等の検討を進めています。

また、さがみ縦貫道路・寒川北インターチェンジや東名高速道路の（仮）綾瀬スマートインターチェンジなどとの連携強化に向け、幹線道路の整備等を行い、幹線道路ネットワークの形成を図ります。

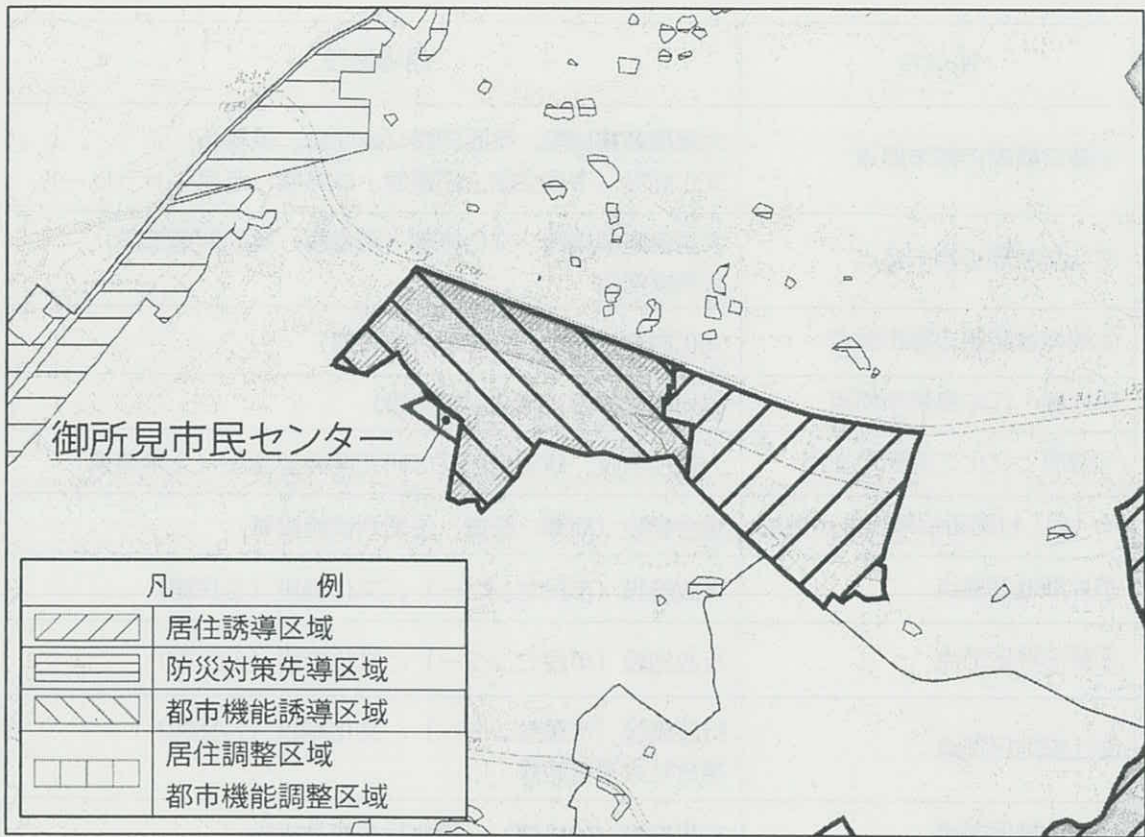
○まちづくりの方向性

御所見地区では、藤沢市都市マスタープランにおける地区の将来像を「住んで、見て、歩いてわかるまちの良さ＝地域資源を活かし、北部新中心拠点をめざします＝」としており、田園環境の維持と暮らしやすさの向上を目標に、東海道新幹線の新駅や東名高速道路の（仮）綾瀬スマートインターチェンジ等全国へと繋がる広域交通の更なる連携向上を活かした活気と活力のあるまちをめざします。

併せて、農業交流・振興への取組や農地保全、斜面林等の豊かな自然環境の維持・保全等、地域の活性化とともに、ゆとりと潤いのある地区の形成をめざします。

また、本地区の人口は、若干減少傾向ではありますが、現在の人口規模を維持するよう、御所見中心拠点周辺における市民の暮らしを支え、暮らしやすさを高める拠点づくりや、「新産業の森」等の新たな産業基盤の整備を通じ、活力創出を進めます。

そのため、誘導施設は、本地区の拠点となる『市民センター』、『公民館』を設定します。



⑳各拠点の都市機能誘導施設一覧

拠点名	誘導施設
①藤沢駅周辺都市拠点	大規模商業施設、行政施設（本庁舎、保健所） 文化施設（市民会館、図書館、体育館、市民ギャラリー）
②辻堂駅周辺都市拠点	大規模商業施設、文化施設（図書館、美術関連施設） 大規模病院
③湘南台駅周辺都市拠点	文化施設（文化センター、図書館）
④片瀬・江の島都市拠点	観光商業施設（津波避難施設）
⑤健康と文化の森都市拠点	大規模病院、研究施設又は研究開発型施設（大学連携）
⑥（仮）村岡新駅周辺都市拠点	複合施設（商業、医療、生活利便施設等）
⑦片瀬地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）
⑧鵠沼地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）
⑨辻堂地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館） 複合社会福祉施設
⑩村岡地区拠点	文化施設（公民館）、複合社会福祉施設
⑪藤沢地区拠点	文化施設（公民館）、複合社会福祉施設、大規模病院
⑫明治地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）
⑬湘南大庭地区拠点	行政施設（市民センター、保健医療センター） 文化施設（公民館、図書館）
⑭善行地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館） 複合社会福祉施設
⑮六会地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館） 複合社会福祉施設
⑯湘南台地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）
⑰長後地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館） 大規模病院
⑱遠藤地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館、体育館）
⑲御所見地区拠点	行政施設（市民センター）、文化施設（公民館）

※現時点での誘導施設の設定については、大まかな用途のみを設定しておりますが、今後、面積や機能といった具体的な施設要件については、より詳細に設定をしていくことになります。

(9) 公共交通に関する事項

①基本的な方向性

本市の南部・北部の市街地を東西に貫く、全国あるいは首都圏間を連絡する鉄道・自動車専用道路と、この南北市街地間を連絡する骨格的な幹線道路を配置し、ラダー（はしご）型の交通軸とします。

ラダー（はしご）型の交通軸を形成することで、本市を取り巻く高速交通網へのアクセス利便性を高め、産業、文化、観光、市民交流等様々な都市活動の側面で、東京都心や横浜はもとより、首都圏の主要都市や西日本方面等全国との連携強化を目指します。

併せて、市内の都市拠点相互、近隣都市との連携を強化し、湘南広域都市圏の一体性と自立性を高め、さらなる活力創造に繋げていきます。

②めざす交通体系

○最寄り駅まで15分の交通体系

藤沢市は、最寄りの鉄道駅等に到達することで、都市拠点（交通拠点）への移動や広域公共交通網を利用した他都市への移動が円滑に行える環境にあることから、地域特性にあわせた移動しやすい交通環境が整備された都市の実現に向け、自宅から最寄り駅まで15分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

○藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分の交通体系

都市拠点（交通拠点）であり、藤沢市の都心である藤沢駅周辺に集積する様々な都市機能を、高齢者や子育て世代を含めた市民全体が享受することができる都市に向け、藤沢駅周辺（中心市街地）まで30分以内に到達できる交通体系の構築をめざします。

○インターチェンジまで30分（産業系市街地から15分）の交通体系

首都圏の主要都市や、全国との広域的な交通ネットワークの構築により、ひとやモノが円滑に移動できる都市の実現に向け、インターチェンジまで30分で到達できる交通体系と、産業系市街地ではインターチェンジまで15分で到達できる交通体系の実現をめざします。

○環境にやさしい交通体系

公共交通や自転車が利用しやすく快適に移動できる環境にやさしい都市の実現に向け、環境にやさしい交通体系の構築をめざします。

○ひとにやさしく・災害に強い交通体系

誰もが歩きやすく、いつでもどこでも安全・安心・円滑に移動できる都市の実現に向け、ひとにやさしく・災害に強い交通体系の構築をめざします。

③具体的な施策

公共交通の充実等に向けた具体的な施策については、「藤沢市交通アクションプラン〈都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画〉」（平成27年3月）に次の事業を位置付けています。（図表4-9-1）

○ラダー型の交通軸の形成

交通軸の形成に向け、不足している本市北部地区の東西軸を「いずみ野線の延伸による鉄道網の整備・充実」、本市西部地区の南北軸を「（仮称）新南北軸線への新たな交通システムの整備推進」により進め、幹線道路軸の形成に向けては、「広域的な道路ネットワーク網の整備促進」や「都市計画道などの整備」を進め、ラダー型の交通軸の構築をめざします。

○公共交通のサービス圏域の拡大や超高齢化社会への対応

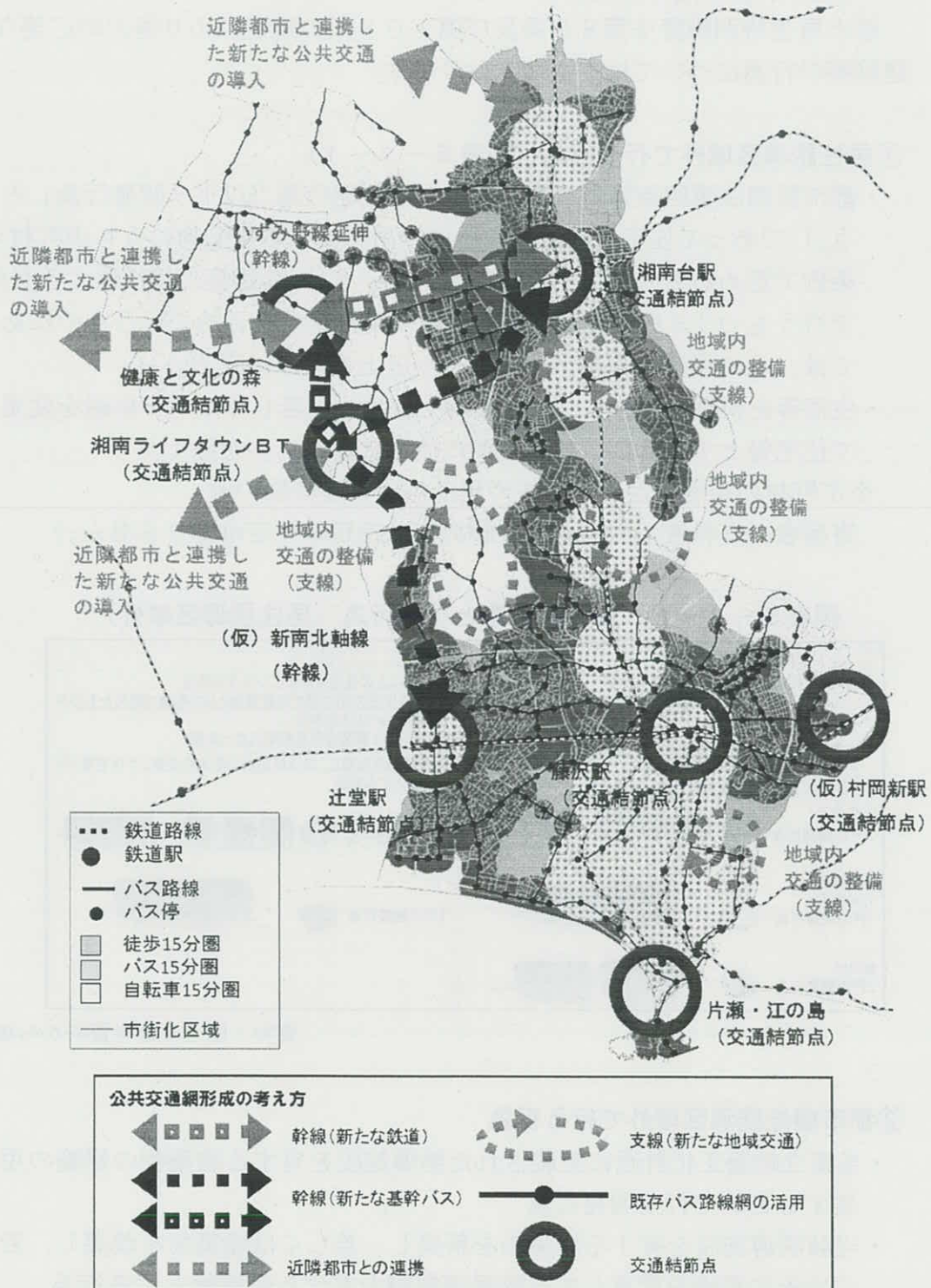
さらなる交通環境の向上を図るため、乗合タクシーやデマンド交通といった「地域公共交通の導入」や「バス路線の確保・充実・再編」の取組を推進します。

また、道路や鉄道駅及び駅周辺施設のユニバーサルデザイン化を進め、誰もが歩きやすく、安全・安心・快適に移動できる空間づくりに向け、「歩行環境の整備」や「自転車利用環境の整備」を推進します。

○交通結節点の強化

さらなる都市間連携、都市拠点の強化を図るため、「交通結節点の整備・充実」を進めるとともに、都市拠点である「藤沢駅周辺地区再整備構想・基本計画に基づく事業の推進」、「（仮）村岡新駅設置による鉄道網の整備・充実」、「片瀬・江の島周辺における新たな公共交通の検討や駅前広場等の交通機能の確保」等を進めます。

図表4-9-1 藤沢市の公共交通網形成



資料：藤沢市交通アクションプラン

5 立地適正化計画の策定に伴う建築物等の届出及び誘導施策

(1) 届出の必要な建築等の行為

都市再生特別措置法第88条及び第108条の規定により届出の必要な建築等の行為については、次のとおりです。






① 居住誘導区域外で行う行為 (図表5-1-1)

- ・都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為 (以下「開発行為」という。) であって住宅其他人の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの (以下「住宅等」という。) の建築の用に供する目的で行うもの (3戸未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が0.1ヘクタール以上のものに限る。)
- ・住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為 (3戸未満の住宅に係るものを除く。)

※市町村の条例で定める居住の用に供する建築物の例

寄宿舎、有料老人ホーム等 (藤沢市は指定の予定はありません。)

図表5-1-1 届出の対象となる行為 (居住誘導区域外)

○ 開発行為	○ 建築行為
<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの</p> <p>③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p>	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合</p>
<p>①の例示</p> <p>3戸の開発行為  届</p>	<p>①の例示</p> <p>3戸の建築行為  届</p>
<p>②の例示</p> <p>1,300㎡</p> <p>1戸の開発行為  届</p>	<p>②の例示</p> <p>1戸の建築行為  不届</p>
<p>800㎡</p> <p>2戸の開発行為  不届</p>	

資料：国土交通省資料から抜粋

② 都市機能誘導区域外で行う行為

- ・当該立地適正化計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為
- ・当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為

※各都市機能誘導区域により、設定している誘導施設が異なるため、他区域で設定し、当該区域で設定していない誘導施設を設置する場合は届出が必要となります。

(2) 誘導施策

①市が行う施策

○津波避難に対する取組（防災対策先導区域）

- ・民間建築物に対し、屋上フェンス設置工事、外付け階段設置工事、屋上デッキ設置工事等の津波避難施設整備に対する補助の実施
- ・津波避難路に面する民間建築物に対する耐震診断補助等の検討

○基幹的な公共交通サービスレベルの確保（居住誘導区域・防災対策先導区域）

- ・藤沢市道路整備プログラムや藤沢市交通アクションプランに基づく公共交通の整備

○藤沢型地域包括ケアシステムの構築に向けた検討（居住誘導区域・防災対策先導区域）

- ・地域の身近な居場所となる地域の縁側事業の推進
- ・地域の総合相談支援機能の充実（13地区それぞれを担当するコミュニティソーシャルワーカー（CSW）の配置等）

○公有地等の有効活用（都市機能誘導区域）

- ・公共施設の再整備時における都市機能誘導の検討
- ・公共施設の機能集約・複合化等により発生した余剰地等の有効活用

○都市拠点等の商業活性化（都市機能誘導区域）

- ・拠点駅（藤沢駅、辻堂駅、湘南台駅）周辺の現状調査の実施や各商店街が商業集積及び周辺商業の活性化に向けて実施する取組への支援

②国等が行う施策

○財政・金融上の支援制度

- ・社会資本整備総合交付金の活用による都市機能誘導区域に誘導すべき施設設置に対し、国と市が実施する財政支援等（平成27年度）（図表5-2-1）

図表5-2-1 財政・金融上の支援制度

<p>都市機能立地支援事業</p> <p>○支援対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間事業者の整備する都市機能誘導区域内の一定の誘導施設 (公園、社会福祉、教育文化、商業) ※三大都市圏の政令市、特別区においては高齢者交流施設 複数の市町村で連携して立地適正化計画作成の場合、支援を拡充 <p>○支援方法</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村は公的不動産の賃貸料減免等による支援 国は民間事業者に対する直接支援 <p>○支援率</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業利用地、既存ストック活用等の場合 国2/5 地方2/5相当 民間1/5 (三大都市圏の政令市、特別区を除く) その他の場合 国1/3 地方1/3相当 民間1/3 	<p>民都機構による金融支援</p> <p>○支援対象</p> <p>都市機能誘導区域内の誘導施設</p> <p>○支援方法</p> <p>出資又は事業への参加</p> <p>○支援限度額*</p> <p>公共施設等+誘導施設の整備費 (道路、緑地、広場等)</p> <p>※ただし、競争事業費の50%（出資の場合は、競争事業費又は資本の50%）のいずれか少ない額</p>
<p>社会資本整備総合交付金 (都市機能誘導関係)</p> <p>○支援対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域内の一定の誘導施設 (公園、社会福祉、教育文化、商業) ※三大都市圏の政令市、特別区においては高齢者交流施設 複数の市町村で連携して立地適正化計画作成の場合、支援を拡充 <p>○支援率</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業利用地、既存ストック活用等の場合 国2/5 地方2/5 民間1/5 (三大都市圏の政令市、特別区を除く) その他の場合 国1/3 地方1/3 民間1/3 公共施行の場合 国1/2 地方1/2 	<p>社会資本整備総合交付金 (公共交通施設関係)</p> <p>○支援対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活に必要な機能へのアクセスや立地誘導を支える公共交通施設 (LRT、駅前広場、バス乗り換えターミナル・待合所等) 複数の市町村を結ぶ公共交通への支援を拡充 バス利用促進に係る駐輪場、駐車場への支援を拡充 <p>○支援率</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住誘導区域内等 国1/2 地方1/2 その他の場合 国1/3 地方2/3

資料：国土交通省資料から抜粋

○税制上の支援制度

- 市町村が立地適正化計画に定めた都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進するため、誘導施設に対する税制上の支援制度（平成27年度）（図表5-2-2）

図表5-2-2 税制上の支援制度

<p>《都市機能の外から内(まちなか)への移転を誘導するための税制》</p> <ul style="list-style-type: none"> ●都市機能を誘導すべき区域の外から内への事業用資産の買換特例 80%課税繰り延べ <p>《都市機能を誘導する事業を促進するための税制》 (敷地の集約化など用地確保の促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例 <ol style="list-style-type: none"> ①居住用資産を譲渡し、整備された建築物を取得する場合 買換特例 所得税 100% ②居住用資産を譲渡し、特別の事情により整備された建築物を取得しない場合の所得税(個人住民税)の軽減税率 原則: 15%(5%) → 6,000万円以下 10%(4%) ③長期保有(5年超)の土地等を譲渡する場合 ・所得税(個人住民税): 軽減税率 原則 15%(5%) → 2,000万円以下 10%(4%) ・法人税: 5%重課 → 5%重課の適用除外 ●都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の特例 <ol style="list-style-type: none"> ①長期保有(5年超)の土地等を譲渡する場合 上記③に同じ ②当該法人の行う都市機能の整備等のために土地等を譲渡する場合 1,500万円特別控除 (保有コストの軽減) ●都市機能とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税等の課税標準の特例 (5年間4/5に軽減)

資料：国土交通省資料から抜粋

6 目標

立地適正化計画の策定により、必要な施設が必要な地域に誘導されるとともに、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくりを進め、少子超高齢社会が進行する中、できる限り現在の人口規模を維持しつつ、商業や福祉といった生活サービス機能の維持・向上を図り、持続可能な安定的な都市運営をめざします。

人口規模の維持に当たっては、藤沢型地域包括ケアシステムや誰もが使いやすい公共交通網の構築、大規模自然災害への対策等による、安心して暮らせる魅力あるまちづくりを進めるとともに、シティプロモーション等による都市としての優位性を高め、ヒト・モノ・情報に対する求心力を強化し、交流・定住人口の増加等につなげます。

そこで、20年後も持続可能な都市となるよう本計画の目標として、「居住誘導区域内の人口密度の一定の確保」、「最寄り駅まで15分圏域の人口割合の増加」の2つを設定します。

「居住誘導区域内の人口密度の一定の確保」

(市街化区域内におけるD I Dの割合)

○平成27年度	→	平成48年度
95.9% (平成22年度)		95%以上

「最寄り駅まで15分圏域の人口割合の増加」

○平成27年度	→	平成48年度
72% (平成26年度)		90%以上

7 進行管理及び見直し

本計画の実現に向け、概ね5年ごとを目安に、本計画の目標及び都市構造のコンパクトさの指標等による客観的かつ定量的な分析、評価（都市構造の評価に関するハンドブック等）を基に進行管理を行います。

また、本計画については、概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、あわせて、その先の将来も考慮する必要があると国が定めており、必要に応じて計画の見直し等を行う動的な計画として運用すべきであると国が定めており、藤沢市の人口動向はもちろんのこと、国全体の人口動態についても注視し、近年移り変わりの早い社会経済情勢の変化やハザードエリアの変更等が生じた場合など、様々な課題に対応するため、進行管理の時期に合わせ、必要に応じ適宜見直しを実施します。

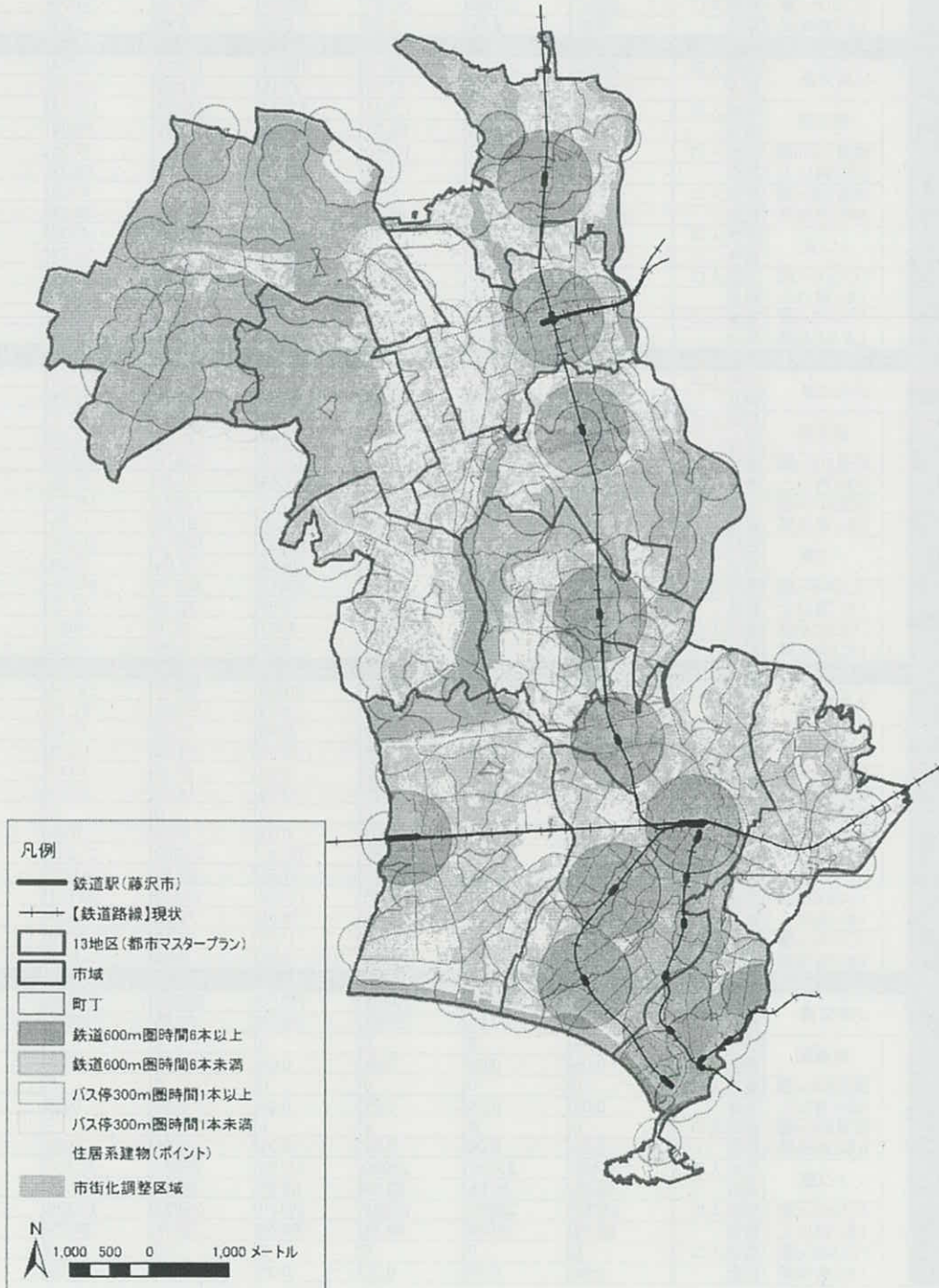
なお、進行管理については、都市計画審議会において実施するものとし、本計画の見直しの必要が生じた際には、パブリックコメントや都市計画審議会の議を経る等の一定の手続きを行った上で実施します。

(参考)

「都市機能の配置状況」

※今回の計画では、13地区ごとに各施設の充足状況を確認するため、本来施設圏域が異なる施設（医療圏域、教育・保育提供区域等）についても、13地区ごとに検討しています。

①公共交通

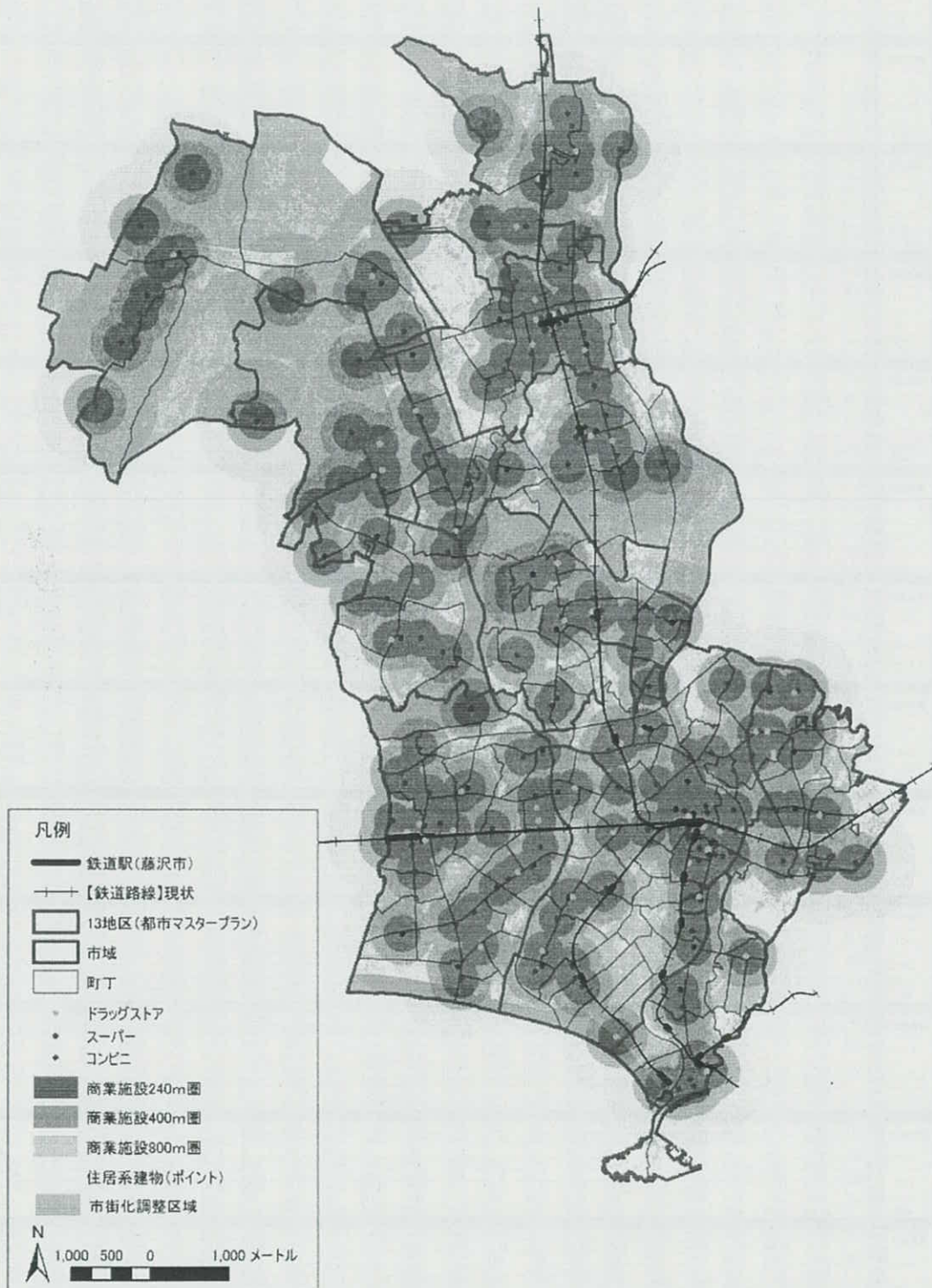


		H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52	
藤沢市	人口	409657	420184	427130	429714	430789	427824	422659	
	公共交通	圏域人口	358298	367768	374428	377270	378821	376857	372925
		割合	87.5%	87.5%	87.7%	87.8%	87.9%	88.1%	88.2%
	鉄道圏	圏域人口	134519	138917	142971	145286	146679	147140	147017
		割合	32.8%	33.1%	33.5%	33.8%	34.0%	34.4%	34.8%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	114364	118341	122267	124594	126154	126783	126859
		割合	27.9%	28.2%	28.6%	29.0%	29.3%	29.6%	30.0%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	20155	20576	20704	20692	20525	20357	20158
		割合	4.9%	4.9%	4.8%	4.8%	4.8%	4.8%	4.8%
	バス圏	圏域人口	333789	342474	348690	351270	352706	350717	346879
		割合	81.5%	81.5%	81.6%	81.7%	81.9%	82.0%	82.1%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	306862	314489	319904	321976	322988	320817	316895
		割合	74.9%	74.8%	74.9%	74.9%	75.0%	75.0%	75.0%
バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	26927	27985	28786	29294	29718	29900	29984	
	割合	6.6%	6.7%	6.7%	6.8%	6.9%	7.0%	7.1%	
人口	21158	20803	20002	19059	18129	17241	16325		
片瀬	公共交通	圏域人口	20539	20194	19419	18511	17624	16774	15891
		割合	97.1%	97.1%	97.1%	97.1%	97.2%	97.3%	97.3%
	鉄道圏	圏域人口	18872	18601	17944	17171	16408	15673	14904
		割合	89.2%	89.4%	89.7%	90.1%	90.5%	90.9%	91.3%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	11418	11203	10750	10235	9771	9355	8898
		割合	54.0%	53.9%	53.7%	53.7%	53.9%	54.3%	54.5%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	7453	7397	7194	6936	6637	6318	6007
		割合	35.2%	35.6%	36.0%	36.4%	36.6%	36.6%	36.8%
	バス圏	圏域人口	18150	17778	17028	16172	15332	14532	13709
		割合	85.8%	85.5%	85.1%	84.9%	84.6%	84.3%	84.0%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	16175	15770	15034	14210	13396	12616	11838
		割合	76.4%	75.8%	75.2%	74.6%	73.9%	73.2%	72.5%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	1975	2008	1994	1962	1936	1916	1871
割合		9.3%	9.7%	10.0%	10.3%	10.7%	11.1%	11.5%	
人口	58310	60229	61734	62894	63530	64027	64018		
鶴沼	公共交通	圏域人口	57496	59385	60881	62031	62664	63155	63146
		割合	98.6%	98.6%	98.6%	98.6%	98.6%	98.6%	98.6%
	鉄道圏	圏域人口	43130	44429	45489	46220	46556	46871	47006
		割合	74.0%	73.8%	73.7%	73.5%	73.3%	73.2%	73.4%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	30436	31258	31988	32472	32676	32839	32862
		割合	52.2%	51.9%	51.8%	51.6%	51.4%	51.3%	51.3%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	12693	13171	13501	13748	13881	14032	14145
		割合	21.8%	21.9%	21.9%	21.8%	21.8%	21.9%	22.1%
	バス圏	圏域人口	46372	47811	49106	50052	50552	50896	50785
		割合	79.5%	79.4%	79.5%	79.6%	79.6%	79.5%	79.3%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	42431	43670	44836	45615	45975	46205	46012
		割合	72.8%	72.5%	72.6%	72.5%	72.4%	72.2%	71.9%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	3940	4142	4270	4437	4576	4691	4774
割合		6.8%	6.9%	6.9%	7.1%	7.2%	7.3%	7.5%	
人口	38284	38540	38155	37468	36710	35954	35144		
辻堂	公共交通	圏域人口	32078	32156	31726	31089	30403	29744	29051
		割合	83.8%	83.4%	83.2%	83.0%	82.8%	82.7%	82.7%
	鉄道圏	圏域人口	4765	4960	5042	5093	5130	5142	5111
		割合	12.4%	12.9%	13.2%	13.6%	14.0%	14.3%	14.5%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	4765	4960	5042	5093	5130	5142	5111
		割合	12.4%	12.9%	13.2%	13.6%	14.0%	14.3%	14.5%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	31560	31619	31180	30542	29859	29209	28527
		割合	82.4%	82.0%	81.7%	81.5%	81.3%	81.2%	81.2%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	30475	30487	30035	29407	28743	28111	27444
		割合	79.6%	79.1%	78.7%	78.5%	78.3%	78.2%	78.1%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	1086	1131	1145	1134	1116	1098	1083
割合		2.8%	2.9%	3.0%	3.0%	3.0%	3.1%	3.1%	
人口	28368	28888	29017	29223	28978	28553	27948		
村岡	公共交通	圏域人口	25450	25885	25969	26120	25823	25326	24682
		割合	89.7%	89.6%	89.5%	89.4%	89.1%	88.7%	88.3%
	鉄道圏	圏域人口	8	8	8	8	7	7	6
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	8	8	8	8	7	7	6
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	25450	25885	25969	26120	25823	25326	24682
		割合	89.7%	89.6%	89.5%	89.4%	89.1%	88.7%	88.3%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	25450	25885	25969	26120	25823	25326	24682
		割合	89.7%	89.6%	89.5%	89.4%	89.1%	88.7%	88.3%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
割合		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

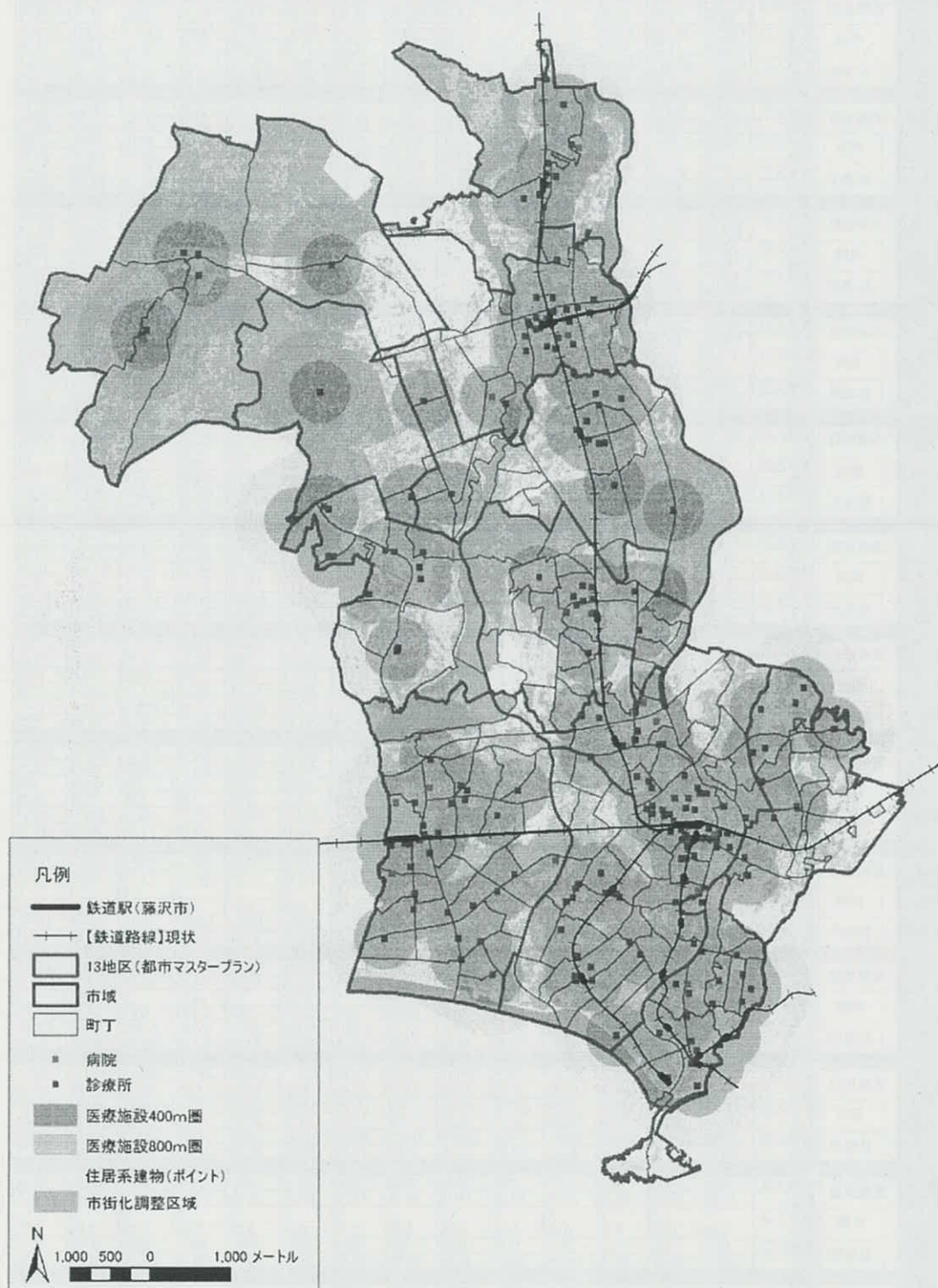
		H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
人口		43131	44856	46603	47752	48768	49783	50693
藤沢	公共交通	圏域人口 41049	圏域人口 42736	圏域人口 44475	圏域人口 45631	圏域人口 46650	圏域人口 47647	圏域人口 48548
		割合 95.2%	割合 95.3%	割合 95.4%	割合 95.6%	割合 95.7%	割合 95.7%	割合 95.8%
	鉄道圏	圏域人口 18977	圏域人口 20191	圏域人口 21805	圏域人口 22870	圏域人口 23740	圏域人口 24435	圏域人口 25043
		割合 44.0%	割合 45.0%	割合 46.8%	割合 47.9%	割合 48.7%	割合 49.1%	割合 49.4%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口 18977	圏域人口 20191	圏域人口 21805	圏域人口 22870	圏域人口 23740	圏域人口 24435	圏域人口 25043
		割合 44.0%	割合 45.0%	割合 46.8%	割合 47.9%	割合 48.7%	割合 49.1%	割合 49.4%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	バス圏	圏域人口 40871	圏域人口 42554	圏域人口 44292	圏域人口 45448	圏域人口 46468	圏域人口 47469	圏域人口 48374
		割合 94.8%	割合 94.9%	割合 95.0%	割合 95.2%	割合 95.3%	割合 95.4%	割合 95.4%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口 38819	圏域人口 40330	圏域人口 41889	圏域人口 42843	圏域人口 43624	圏域人口 44389	圏域人口 45045
		割合 90.0%	割合 89.9%	割合 89.9%	割合 89.7%	割合 89.5%	割合 89.2%	割合 88.9%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口 2052	圏域人口 2224	圏域人口 2403	圏域人口 2605	圏域人口 2844	圏域人口 3080	圏域人口 3329
		割合 4.8%	割合 5.0%	割合 5.2%	割合 5.5%	割合 5.8%	割合 6.2%	割合 6.6%
人口		26308	27443	28473	28749	28825	28746	28508
明治	公共交通	圏域人口 26076	圏域人口 27199	圏域人口 28226	圏域人口 28502	圏域人口 28580	圏域人口 28502	圏域人口 28267
		割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.2%	割合 99.2%
	鉄道圏	圏域人口 2295	圏域人口 2468	圏域人口 2546	圏域人口 2638	圏域人口 2679	圏域人口 2680	圏域人口 2666
		割合 8.7%	割合 9.0%	割合 8.9%	割合 9.2%	割合 9.3%	割合 9.3%	割合 9.4%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口 2295	圏域人口 2468	圏域人口 2546	圏域人口 2638	圏域人口 2679	圏域人口 2680	圏域人口 2666
		割合 8.7%	割合 9.0%	割合 8.9%	割合 9.2%	割合 9.3%	割合 9.3%	割合 9.4%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	バス圏	圏域人口 26076	圏域人口 27199	圏域人口 28226	圏域人口 28502	圏域人口 28580	圏域人口 28502	圏域人口 28267
		割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.1%	割合 99.2%	割合 99.2%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口 25278	圏域人口 26359	圏域人口 27383	圏域人口 27657	圏域人口 27741	圏域人口 27677	圏域人口 27465
		割合 96.1%	割合 96.0%	割合 96.2%	割合 96.2%	割合 96.2%	割合 96.3%	割合 96.3%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口 799	圏域人口 840	圏域人口 844	圏域人口 845	圏域人口 838	圏域人口 825	圏域人口 802
		割合 3.0%	割合 3.1%	割合 3.0%	割合 2.9%	割合 2.9%	割合 2.9%	割合 2.8%
人口		35808	37569	38672	39437	39975	40410	40798
善行	公共交通	圏域人口 31876	圏域人口 33558	圏域人口 34678	圏域人口 35507	圏域人口 36120	圏域人口 36670	圏域人口 37207
		割合 89.0%	割合 89.3%	割合 89.7%	割合 90.0%	割合 90.4%	割合 90.7%	割合 91.2%
	鉄道圏	圏域人口 9215	圏域人口 10185	圏域人口 10973	圏域人口 11681	圏域人口 12293	圏域人口 12873	圏域人口 13438
		割合 25.7%	割合 27.1%	割合 28.4%	割合 29.6%	割合 30.8%	割合 31.9%	割合 32.9%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口 9215	圏域人口 10185	圏域人口 10973	圏域人口 11681	圏域人口 12293	圏域人口 12873	圏域人口 13438
		割合 25.7%	割合 27.1%	割合 28.4%	割合 29.6%	割合 30.8%	割合 31.9%	割合 32.9%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	バス圏	圏域人口 30471	圏域人口 32050	圏域人口 33083	圏域人口 33838	圏域人口 34399	圏域人口 34928	圏域人口 35460
		割合 85.1%	割合 85.3%	割合 85.5%	割合 85.8%	割合 86.1%	割合 86.4%	割合 86.9%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口 23998	圏域人口 25064	圏域人口 25672	圏域人口 26077	圏域人口 26328	圏域人口 26562	圏域人口 26782
		割合 67.0%	割合 66.7%	割合 66.4%	割合 66.1%	割合 65.9%	割合 65.7%	割合 65.6%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口 6473	圏域人口 6985	圏域人口 7410	圏域人口 7761	圏域人口 8072	圏域人口 8366	圏域人口 8679
		割合 18.1%	割合 18.6%	割合 19.2%	割合 19.7%	割合 20.2%	割合 20.7%	割合 21.3%
人口		31391	31626	30913	29705	28083	26121	23981
湘南大庭	公共交通	圏域人口 27341	圏域人口 27540	圏域人口 26917	圏域人口 25856	圏域人口 24441	圏域人口 22748	圏域人口 20893
		割合 87.1%	割合 87.1%	割合 87.1%	割合 87.0%	割合 87.0%	割合 87.1%	割合 87.1%
	鉄道圏	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	バス圏	圏域人口 27341	圏域人口 27540	圏域人口 26917	圏域人口 25856	圏域人口 24441	圏域人口 22748	圏域人口 20893
		割合 87.1%	割合 87.1%	割合 87.1%	割合 87.0%	割合 87.0%	割合 87.1%	割合 87.1%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口 27078	圏域人口 27264	圏域人口 26633	圏域人口 25563	圏域人口 24142	圏域人口 22461	圏域人口 20628
		割合 86.3%	割合 86.2%	割合 86.2%	割合 86.1%	割合 86.0%	割合 86.0%	割合 86.0%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口 264	圏域人口 275	圏域人口 284	圏域人口 292	圏域人口 298	圏域人口 287	圏域人口 265
		割合 0.8%	割合 0.9%	割合 0.9%	割合 1.0%	割合 1.1%	割合 1.1%	割合 1.1%
人口		36356	37214	37866	37977	37629	37197	36401
六会	公共交通	圏域人口 29070	圏域人口 29665	圏域人口 30105	圏域人口 30125	圏域人口 29815	圏域人口 29509	圏域人口 28865
		割合 80.0%	割合 79.7%	割合 79.5%	割合 79.3%	割合 79.2%	割合 79.3%	割合 79.3%
	鉄道圏	圏域人口 9547	圏域人口 9691	圏域人口 9821	圏域人口 9723	圏域人口 9572	圏域人口 9471	圏域人口 9296
		割合 26.3%	割合 26.0%	割合 25.9%	割合 25.6%	割合 25.4%	割合 25.5%	割合 25.5%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口 9547	圏域人口 9691	圏域人口 9821	圏域人口 9723	圏域人口 9572	圏域人口 9471	圏域人口 9296
		割合 26.3%	割合 26.0%	割合 25.9%	割合 25.6%	割合 25.4%	割合 25.5%	割合 25.5%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0	圏域人口 0
		割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%	割合 0.0%
	バス圏	圏域人口 25310	圏域人口 25816	圏域人口 26165	圏域人口 26169	圏域人口 25876	圏域人口 25573	圏域人口 24955
		割合 69.6%	割合 69.4%	割合 69.1%	割合 68.9%	割合 68.7%	割合 68.7%	割合 68.6%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口 23987	圏域人口 24499	圏域人口 24858	圏域人口 24908	圏域人口 24653	圏域人口 24361	圏域人口 23789
		割合 66.0%	割合 65.8%	割合 65.6%	割合 65.6%	割合 65.5%	割合 65.5%	割合 65.4%
	バス300m圏 1本/時未満	圏域人口 1323	圏域人口 1317	圏域人口 1307	圏域人口 1262	圏域人口 1224	圏域人口 1212	圏域人口 1166
		割合 3.6%	割合 3.5%	割合 3.5%	割合 3.3%	割合 3.3%	割合 3.3%	割合 3.2%

		H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52	
湘南台	人口	33987	35456	37940	40046	41897	42256	42489	
	公共交通	圏域人口	28142	29449	31731	33714	35516	35978	36318
		割合	82.8%	83.1%	83.6%	84.2%	84.8%	85.1%	85.5%
	鉄道圏	圏域人口	17184	17795	18861	19606	20308	20334	20260
		割合	50.6%	50.2%	49.7%	49.0%	48.5%	48.1%	47.7%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	17184	17795	18861	19606	20308	20334	20260
		割合	50.6%	50.2%	49.7%	49.0%	48.5%	48.1%	47.7%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	26214	27452	29621	31525	33240	33687	34026
		割合	77.1%	77.4%	78.1%	78.7%	79.3%	79.7%	80.1%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	21037	22244	24282	26214	27991	28681	29279
割合		61.9%	62.7%	64.0%	65.5%	66.8%	67.9%	68.9%	
バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	5178	5209	5340	5311	5249	5006	4747	
	割合	15.2%	14.7%	14.1%	13.3%	12.5%	11.8%	11.2%	
人口	8501	8838	9103	9296	11116	11551	11703		
遠藤	公共交通	圏域人口	5421	5702	5927	6100	7682	8073	8230
		割合	63.8%	64.5%	65.1%	65.6%	69.1%	69.9%	70.3%
	鉄道圏	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	5421	5702	5927	6100	7682	8073	8230
		割合	63.8%	64.5%	65.1%	65.6%	69.1%	69.9%	70.3%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	5386	5665	5889	6060	7632	8020	8176
		割合	63.4%	64.1%	64.7%	65.2%	68.7%	69.4%	69.9%
バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	35	37	38	39	50	53	54	
	割合	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	
人口	29922	30135	29861	29337	28544	27627	26623		
長後	公共交通	圏域人口	18298	18417	18264	17944	17455	16844	16178
		割合	61.2%	61.1%	61.2%	61.2%	61.2%	61.0%	60.8%
	鉄道圏	圏域人口	10525	10589	10481	10276	9986	9653	9287
		割合	35.2%	35.1%	35.1%	35.0%	35.0%	34.9%	34.9%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	10525	10589	10481	10276	9986	9653	9287
		割合	35.2%	35.1%	35.1%	35.0%	35.0%	34.9%	34.9%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	15091	15187	15068	14806	14404	13886	13321
		割合	50.4%	50.4%	50.5%	50.5%	50.5%	50.3%	50.0%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	12799	12864	12727	12468	12099	11662	11187
		割合	42.8%	42.7%	42.6%	42.5%	42.4%	42.2%	42.0%
バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	2291	2323	2341	2338	2305	2224	2135	
	割合	7.7%	7.7%	7.8%	8.0%	8.1%	8.1%	8.0%	
人口	18132	18587	18790	18770	18604	18359	18028		
御所見	公共交通	圏域人口	15462	15882	16109	16142	16050	15888	15649
		割合	85.3%	85.4%	85.7%	86.0%	86.3%	86.5%	86.8%
	鉄道圏	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時以上	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	鉄道600m圏 6本/時未満	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0
		割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	バス圏	圏域人口	15462	15882	16109	16142	16050	15888	15649
		割合	85.3%	85.4%	85.7%	86.0%	86.3%	86.5%	86.8%
	バス300m圏 1本/時以上	圏域人口	13950	14387	14697	14834	14841	14746	14569
		割合	76.9%	77.4%	78.2%	79.0%	79.8%	80.3%	80.8%
バス300m圏 1本/時未満	圏域人口	1511	1495	1412	1308	1209	1141	1081	
	割合	8.3%	8.0%	7.5%	7.0%	6.5%	6.2%	6.0%	

②商業施設



③医療施設



		H22		H27		H32		H37		H42		H47		H52		
		300m ²	400m ²	800m ²	400m ²	800m ²	400m ²	800m ²	400m ²	800m ²	400m ²	800m ²	400m ²	800m ²	400m ²	
藤沢市	人口	409657		420184		427130		429714		430789		427824		422659		
	医療施設	圏域人口	393924	314216	404102	322114	410885	327759	413443	329858	414329	330117	411596	328055	406795	324599
	割合	96.2%	76.7%	96.2%	76.7%	96.2%	76.7%	96.2%	76.8%	96.2%	76.6%	96.2%	76.7%	96.2%	76.8%	
	病院	圏域人口	163259	46988	188545	48551	174014	51165	176926	52264	178632	53079	178885	53354	178381	53504
片瀬	人口	21158		20303		20002		19059		18129		17241		16325		
	医療施設	圏域人口	20768	20625	20446	20302	19694	19552	18791	18654	17905	17772	17049	16921	16168	16046
	割合	98.2%	97.5%	98.3%	97.6%	98.5%	97.8%	98.6%	97.9%	98.8%	98.0%	98.9%	98.1%	99.0%	98.3%	
	病院	圏域人口	12936	5493	12843	5456	12486	5303	12025	5110	11542	4874	11050	4618	10566	4365
鶴沼	人口	58310		60229		61734		62894		63530		64027		64018		
	医療施設	圏域人口	58310	48013	60229	49368	61734	50397	62894	51152	63530	51499	64027	51817	64018	51922
	割合	100.0%	82.3%	100.0%	82.0%	100.0%	81.6%	100.0%	81.3%	100.0%	81.1%	100.0%	81.1%	100.0%	81.1%	
	病院	圏域人口	28089	9608	28863	9858	29718	10518	30169	10720	30331	10782	30500	10881	30482	10983
辻堂	人口	38284		38540		39155		37468		36710		35954		35144		
	医療施設	圏域人口	38284	35397	38540	35624	38155	35269	37468	34654	36710	33982	35954	33315	35144	32597
	割合	100.0%	92.5%	100.0%	92.4%	100.0%	92.4%	100.0%	92.5%	100.0%	92.8%	100.0%	92.7%	100.0%	92.8%	
	病院	圏域人口	17242	4815	17914	5026	18201	5118	18301	5132	18301	5110	18223	5053	18080	4989
村岡	人口	28368		28888		29017		29223		28978		28553		27948		
	医療施設	圏域人口	26725	20258	27299	20655	27514	20787	27815	20973	27692	20848	27395	20533	26918	20096
	割合	94.2%	71.4%	94.5%	71.5%	94.8%	71.6%	95.2%	71.8%	95.6%	71.9%	95.9%	71.9%	96.3%	71.9%	
	病院	圏域人口	4533	31	4602	29	4600	26	4588	24	4523	22	4439	20	4320	17
藤沢	人口	43131		44856		46603		47752		48768		49783		50693		
	医療施設	圏域人口	42902	36635	44619	38300	46359	40100	47503	41336	48514	42449	49522	43535	50424	44491
	割合	99.5%	84.9%	99.5%	85.4%	99.5%	86.0%	99.5%	86.6%	99.5%	87.0%	99.5%	87.5%	99.5%	87.8%	
	病院	圏域人口	27731	7282	29245	7730	30937	8179	32129	8524	33202	8813	34220	9069	35146	9274
明治	人口	26308		27443		28473		28749		28825		28746		28508		
	医療施設	圏域人口	25222	19755	26306	20599	27341	21568	27623	21802	27717	21884	27665	21852	27466	21730
	割合	95.9%	75.1%	95.9%	75.1%	96.0%	75.7%	96.1%	75.8%	96.2%	75.9%	96.2%	76.0%	96.3%	76.2%	
	病院	圏域人口	16633	4676	17300	4669	18172	5310	18267	5133	18262	5010	18175	4908	18034	4842
善行	人口	35808		37569		38672		39437		39975		40410		40798		
	医療施設	圏域人口	35625	27435	37396	28725	38509	29479	39284	29971	39832	30271	40275	30501	40672	30660
	割合	99.5%	76.6%	99.5%	76.5%	99.6%	76.2%	99.6%	76.0%	99.6%	75.7%	99.7%	75.5%	99.7%	75.2%	
	病院	圏域人口	3545	1125	3571	1131	3541	1119	3446	1091	3290	1048	3136	999	2958	935
海南大森	人口	31391		31626		30913		29705		28083		26121		23981		
	医療施設	圏域人口	31333	24122	31566	24366	30855	23885	29649	23020	28029	21850	26070	20413	23933	18799
	割合	99.8%	76.8%	99.8%	77.0%	99.8%	77.3%	99.8%	77.5%	99.8%	77.8%	99.8%	78.1%	99.8%	78.4%	
	病院	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六会	人口	36356		37214		37866		37977		37629		37197		36401		
	医療施設	圏域人口	34332	22766	35127	23332	35737	23805	35829	23907	35486	23752	35084	23598	34327	23199
	割合	94.4%	62.6%	94.4%	62.7%	94.4%	62.9%	94.3%	63.0%	94.3%	63.1%	94.3%	63.4%	94.3%	63.7%	
	病院	圏域人口	7797	5	8139	6	8466	6	8711	6	8779	6	8847	6	8791	6
湘南台	人口	33987		35456		37940		40046		41897		42256		42489		
	医療施設	圏域人口	33960	31420	35430	32797	37915	35114	40023	37080	41877	38853	42239	39245	42474	39498
	割合	99.9%	92.4%	99.9%	92.5%	99.9%	92.8%	99.9%	92.6%	100.0%	92.7%	100.0%	92.9%	100.0%	93.0%	
	病院	圏域人口	26246	8272	27533	8958	29759	10019	31732	11125	33540	12230	34076	12816	34494	13323
遼南	人口	8501		8838		9103		9296		11116		11551		11703		
	医療施設	圏域人口	7252	3432	7523	3507	7735	3562	7888	3594	9334	3941	9678	4013	9792	4018
	割合	85.3%	40.4%	85.1%	39.7%	85.0%	39.1%	84.8%	38.7%	84.0%	35.5%	83.8%	34.7%	83.7%	34.3%	
	病院	圏域人口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長後	人口	20922		30135		29861		29337		28544		27627		26623		
	医療施設	圏域人口	26218	17907	26391	18022	26125	17828	25641	17483	24927	16988	24123	16446	23241	15849
	割合	87.6%	59.8%	87.6%	59.8%	87.5%	59.7%	87.4%	59.6%	87.3%	59.5%	87.3%	59.5%	87.3%	59.5%	
	病院	圏域人口	15088	4761	15145	4775	14904	4693	14535	4573	14054	4415	13588	4266	13079	4104
御所見	人口	18132		18587		18790		18770		18604		18359		18028		
	医療施設	圏域人口	12994	6451	13229	6519	13211	6412	13035	6231	12776	6028	12516	5866	12219	5694
	割合	71.7%	35.6%	71.2%	35.1%	70.3%	34.1%	69.4%	33.2%	68.7%	32.4%	68.2%	32.0%	67.8%	31.6%	
	病院	圏域人口	3418	921	3391	915	3230	876	3023	825	2807	769	2630	718	2451	664