

議題 1

交通に関する市民意識調査・ 地区別類型化における分析 について





前回会議での主な意見

【意見】	
市民意識調査	タクシーの移動に関する集計がないので、集計結果を提示していただきたい。
	自由記入欄からこういった意見が集まったか教えていただきたい。
	公共交通の満足度が減少した要因について、教えていただきたい。
地区別類型化	満足度とそれに関連する項目などをクロスして分析することで、地区ごとの課題が見えてくるのではないか。
	交通空白地の設定について、鉄道駅から600m、バス停から300mというのは狭いのではないか。（運輸局では2kmの設定としている。）
	湘南大庭地区は最寄り駅までの所要時間以外は評価が高く、住みやすい地区であると数字からも言えるのでは。
	バス停は密度だけでなく運行本数なども含めて検討したほうが良い。

令和4年度 交通に関する市民意識調査結果 について



【前回資料の再掲】交通手段別利用頻度

- 全年齢では、鉄道、自動車（運転）、徒歩のみ、自転車が週5以上で使われる割合として高い。
- 高齢者（65歳以上）では徒歩のみの頻度が最も高く、次いで自動車（運転）・自転車の利用頻度が高い。

【全年齢】

	週5日以上	週4～3日	週2～1日	月3～1日	年に数日	利用しない・未回答
自動車（運転）	18.3%	15.1%	24.4%	8.8%	3.6%	44.1%
自動車（同乗）	2.3%	3.7%	20.1%	14.2%	11.8%	47.9%
鉄道	15.2%	7.9%	10.1%	20.8%	17.7%	28.3%
バス	3.0%	3.9%	7.8%	14.1%	23.5%	47.6%
タクシー	0.2%	0.3%	0.9%	5.3%	24.1%	69.3%
バイク・原付	2.4%	1.2%	2.4%	1.8%	1.0%	91.2%
自転車	13.8%	10.2%	10.0%	7.9%	7.7%	50.4%
徒歩のみ	13.4%	11.5%	19.6%	13.3%	10.1%	32.1%

【高齢者（65歳以上）】

	週5日以上	週4～3日	週2～1日	月3～1日	年に数日	利用しない・未回答
自動車（運転）	12.9%	22.3%	24.8%	8.1%	2.3%	55.9%
自動車（同乗）	1.4%	4.5%	13.8%	11.7%	8.5%	60.1%
鉄道	1.6%	5.3%	8.5%	18.8%	18.0%	47.8%
バス	1.4%	4.3%	9.9%	12.1%	15.4%	56.9%
タクシー	0.2%	0.4%	1.4%	5.7%	17.2%	75.1%
バイク・原付	1.2%	1.4%	1.6%	1.8%	0.4%	93.5%
自転車	6.9%	10.7%	7.1%	5.7%	3.2%	66.4%
徒歩のみ	36.6%	45.1%	50.3%	22.3%	8.6%	19.4%





交通手段別利用頻度【タクシー】

- タクシーを利用される方の利用頻度としては、「年に数日」の割合が最も高い。
- 市北部の地区に比べて、商業施設などが多く立地する赤枠で囲う南部地区などでの利用割合が比較的高い。

【タクシー・地区別利用頻度】

	週5日以上	週4～3日	週2～1日	月3～1日	年に数日	利用しない・未回答
長後地区	1.0%	0.0%	0.0%	3.9%	16.5%	78.6%
湘南台地区	0.0%	0.0%	1.1%	5.7%	19.5%	73.6%
六会地区	0.0%	0.0%	0.8%	7.3%	20.3%	71.5%
善行地区	0.0%	0.0%	3.3%	5.5%	23.1%	68.1%
藤沢地区	0.0%	0.6%	1.8%	7.8%	28.1%	61.7%
村岡地区	0.0%	0.0%	2.2%	4.3%	34.4%	59.1%
片瀬地区	0.0%	1.5%	0.0%	8.8%	26.5%	63.2%
鵜沼地区	0.6%	0.0%	1.1%	5.0%	23.2%	70.2%
汁堂地区	0.0%	1.7%	0.0%	3.4%	29.3%	65.5%
明治地区	0.0%	0.0%	0.0%	6.0%	20.2%	73.8%
湘南大庭地区	0.0%	0.0%	0.0%	4.9%	32.8%	62.3%
遠藤地区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	26.4%	73.6%
御所見地区	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	18.0%	80.3%
不明	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	4.0%	92.0%
合計	0.2%	0.3%	0.9%	5.3%	24.1%	69.3%



交通手段別利用頻度【タクシー】

- 年齢別では、後期高齢者の利用頻度が比較的高く、20～50代の利用割合が比較的高い。
- 職業別では、「正社員・正職員」の利用割合が比較的高く、業務関連での利用などがうかがえる。

【タクシー・年齢別利用頻度】

	週5日以上	週4～3日	週2～1日	月3～1日	年に数日	利用しない・未回答
～19歳	0.0%	0.0%	2.1%	2.1%	25.5%	70.2%
20～29歳	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	28.0%	66.7%
30～39歳	0.0%	0.7%	0.7%	6.3%	31.5%	60.8%
40～49歳	0.0%	0.0%	0.5%	3.9%	31.9%	63.8%
50～59歳	0.0%	0.4%	0.4%	5.5%	28.5%	65.1%
60～64歳	0.0%	0.0%	1.0%	2.9%	20.0%	76.2%
65～74歳	0.4%	0.0%	0.4%	3.4%	20.2%	75.6%
75歳以上	0.0%	1.2%	2.5%	8.2%	13.5%	74.6%
未回答	2.3%	0.0%	0.0%	9.3%	14.0%	74.4%
合計	0.1%	0.4%	0.9%	5.2%	23.8%	69.6%

【タクシー・職業別利用頻度】

	週5日以上	週4～3日	週2～1日	月3～1日	年に数日	利用しない・未回答
自営業主・家族従業者	1.1%	0.0%	1.1%	2.1%	26.6%	69.1%
正社員・正職員	0.0%	0.3%	0.5%	6.3%	32.7%	60.2%
派遣社員・契約社員	0.0%	0.0%	1.5%	6.0%	11.9%	80.6%
パート・アルバイト	0.0%	0.6%	0.0%	1.9%	15.5%	81.9%
学生	0.0%	0.0%	1.4%	1.4%	20.3%	76.8%
専業主婦・主夫	0.0%	1.1%	1.4%	5.8%	24.1%	67.6%
無職	0.4%	0.0%	0.7%	6.2%	17.5%	75.2%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	44.4%	55.6%
未回答	0.0%	0.0%	11.1%	33.3%	0.0%	55.6%
合計	0.1%	0.4%	0.9%	5.2%	23.8%	69.6%



調査結果の特徴（調査結果の主な傾向）

◆ 休まずに歩ける距離・外出頻度

⇒地区別では、大きな差は見られないが、高齢者（特に後期高齢者）で休まずに歩ける距離が減少するほか、外出頻度が低い傾向がある。

◆ 自動車保有台数

⇒鉄道駅や幹線系のバスがない御所見地区では、2台以上保有と回答した割合が半数以上。

◆ 交通手段別利用頻度

⇒自動車（運転）は、鉄道駅がない市西北部の地区で利用頻度が高く、鉄道は交通結節機能が強い駅を有する湘南台地区や辻堂地区での利用割合が高い。

◆ テレワーク・ネット通販(Eコマース)

⇒頻度は異なるが、約3割の方がテレワークを行っている。コロナ前と比較して、市外の買い物（の機会）が減少したと回答した人が約4割であり、ネット通販・宅配（の利用）が増加したと回答した人が約4割みられた。

◆ 交通に関する満足度

⇒前回調査と比較し、満足度が全体的に低い傾向となった。

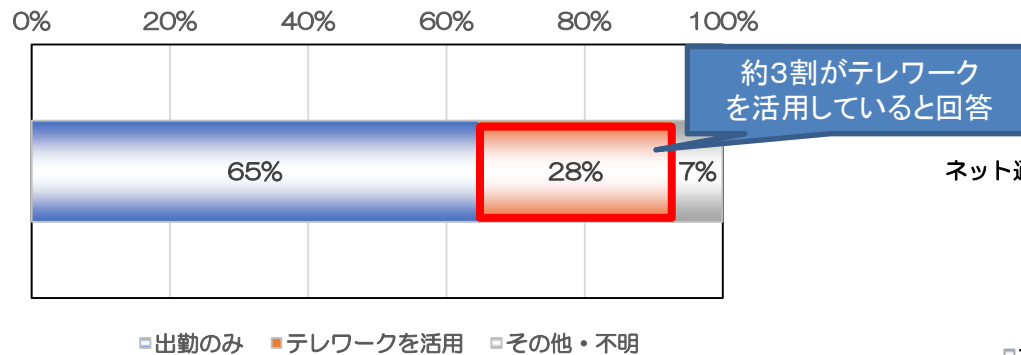
◆ 日常の移動先

⇒平日の買い物は地区内での買い物が多く、休日では平日に比べて地区内の割合が若干減り、都市機能が集積するエリアや市外への移動が増える。

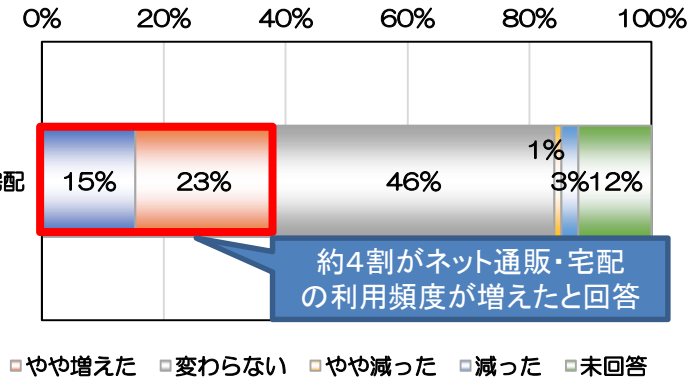
改定に向け考慮すべき内容（現行計画以降の新たな視点）

テレワーク・Eコマースの進展

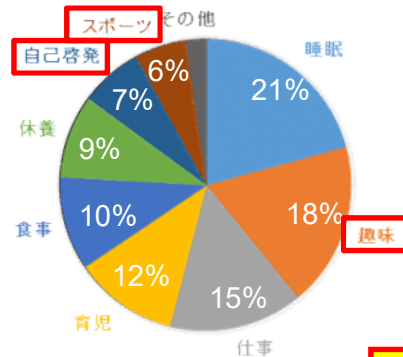
テレワークの実施状況及び今後の見通し
出典) 令和4年度交通に関する市民意識調査（速報）



ネット通販・宅配の利用頻度の変化
出典) 令和4年度交通に関する市民意識調査（速報）



テレワークの実施により増加した行動の割合



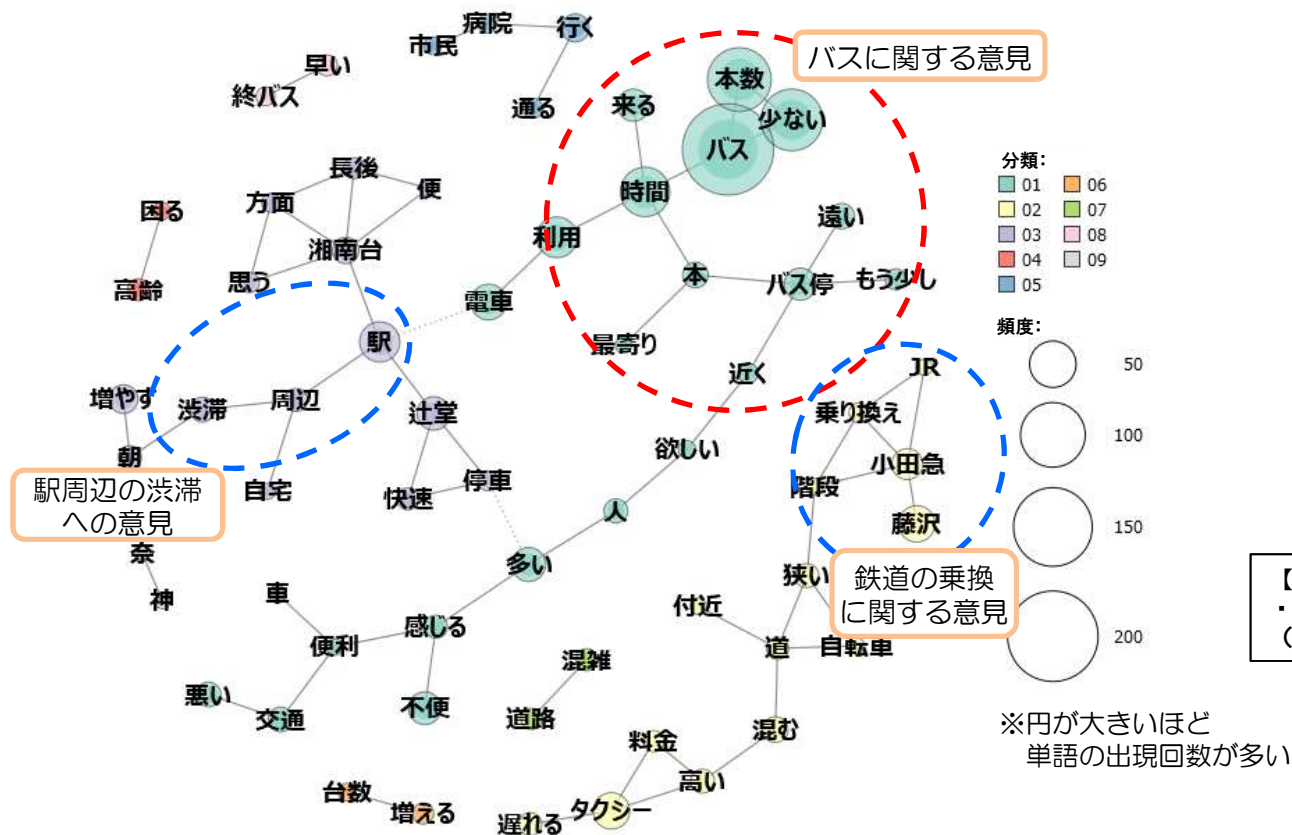
出典) 社会生活基本調査
生活時間及び生活行動に関する結果
(令和3年・総務省統計局)

余暇活動が増加

- テレワークやEコマースの進展により通勤時間・買い物時間が短縮され、時間にゆとりができる。
- テレワークの実施によって増加した時間は、趣味、自己啓発、スポーツなどの余暇活動の増加につながっている。

自由記入欄の分析（1）市内の公共交通の利用について

<p>主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの本数が少ない・時間が遅れるといった意見が特に多いほか、バス停が遠いといったバスに関する意見がみられた。
<p>その他の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バスに乗車して駅へ向かう際の駅周辺の渋滞への意見も伺える。 ● 一部では、藤沢駅においてJRと小田急線の乗り換えの際に、階段を使用しなければならないといった鉄道の乗換に関する意見もみられた。



【参考】
・満足度の回答数：1,311
（うち意見記入数：541）

図 共起ネットワーク（市内の公共交通の利用について）



自由記入欄の分析（2）市内の自動車で走る道路について

主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 幅員が狭い道路が多いといった道路幅員への意見がみられた。 ● 藤沢駅周辺やテラスモール・辻堂駅周辺などの駅・商業施設周辺の渋滞への意見がみられた。
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道に自転車が走っており、錯綜が危険といった交通混在への意見もみられた。

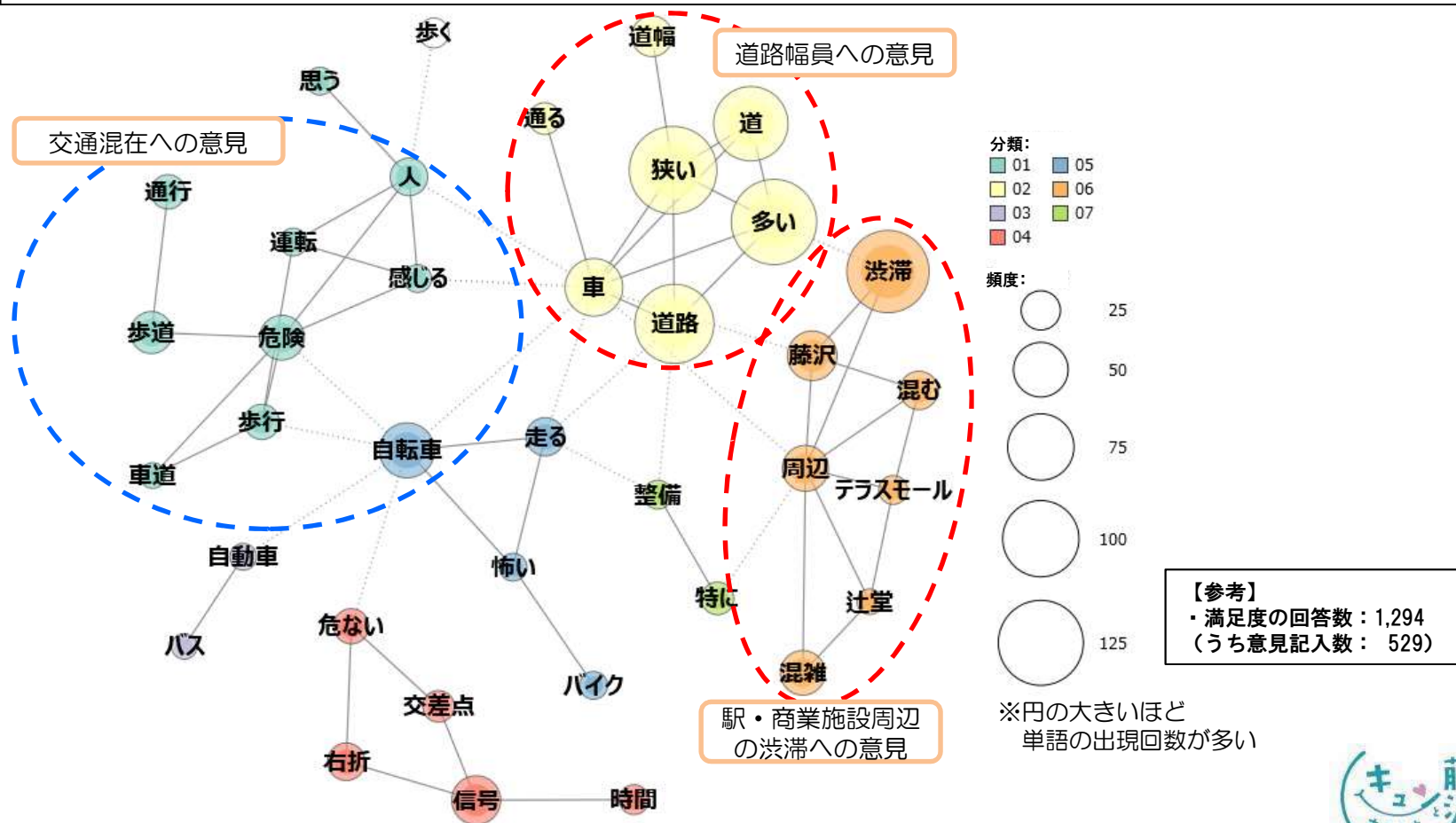
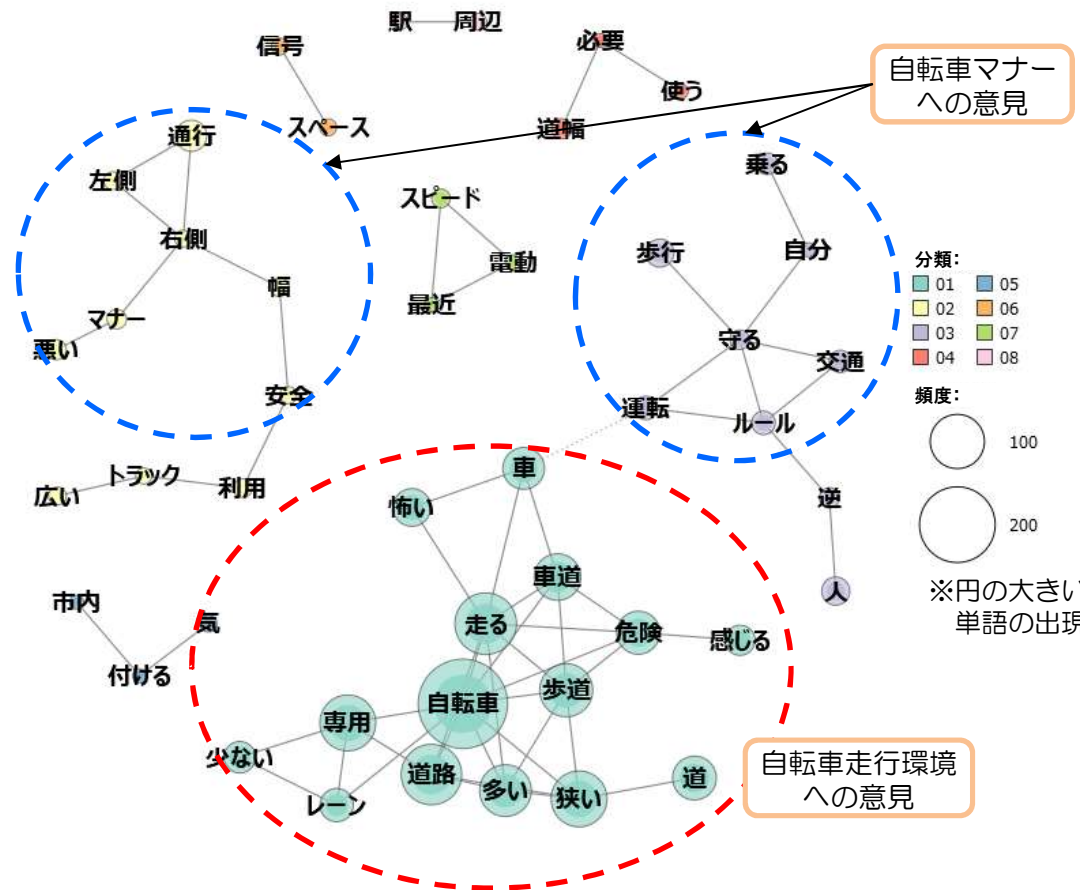


図 共起ネットワーク（市内の自動車で走る道路について）



自由記入欄の分析（3）市内での自転車の走りやすさについて

主な意見	● 自転車専用レーンが少ないといった意見や車道（幹線道路など交通量の多い）を走るのが怖いといった 自転車走行環境への意見 がみられた。
その他の意見	● 歩道を走る自転車が危険といった意見など 自転車利用マナーへの意見 （ルールに関するもの）がみられた。



【参考】
・満足度の回答数：1,269
（うち意見記入数：523）



図 共起ネットワーク（市内での自転車の走りやすさについて）

自由記入欄の分析（4）市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について

<p>主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 藤沢駅・辻堂駅・湘南台駅周辺では、通勤や買い物など様々目的での利用者がおり、駐輪場が足りていないといった駅周辺の駐輪環境への意見がみられた。
<p>その他の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 子供乗せのついた自転車では、2段式ラックに駐輪しづらいとの意見や電動自転車や子供乗せのついた自転車などの幅のある自転車が複数台分占有しており、駐輪しづらいとの意見など駐輪施設・設備への意見もみられた。

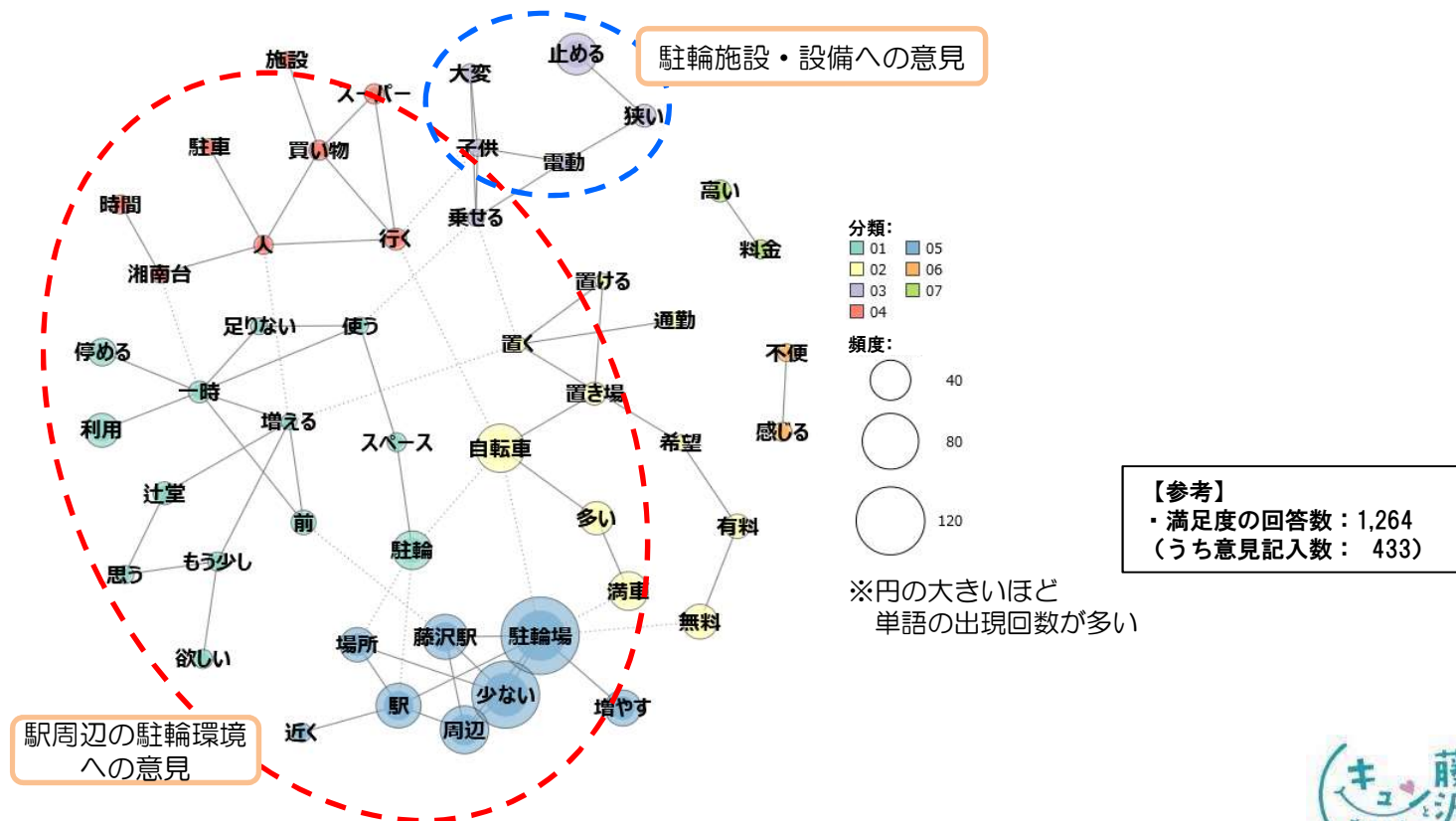


図 共起ネットワーク（市内の自転車の駐輪施設の場所や設備について）



自由記入欄の分析（5）市内の歩道の歩きやすさについて

<p>主な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道が狭い、自転車が歩道を走っていて危険といった意見など歩道を走る自転車への意見が多くみられた。
<p>その他の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 子育て世代からの意見も多く、歩道のない道路などでの車とのすれ違いが危ないといった意見など子供の安全に関する意見がみられた。 ● 街灯が少ないため暗いといった意見など歩道の構造等に関する意見がみられた。

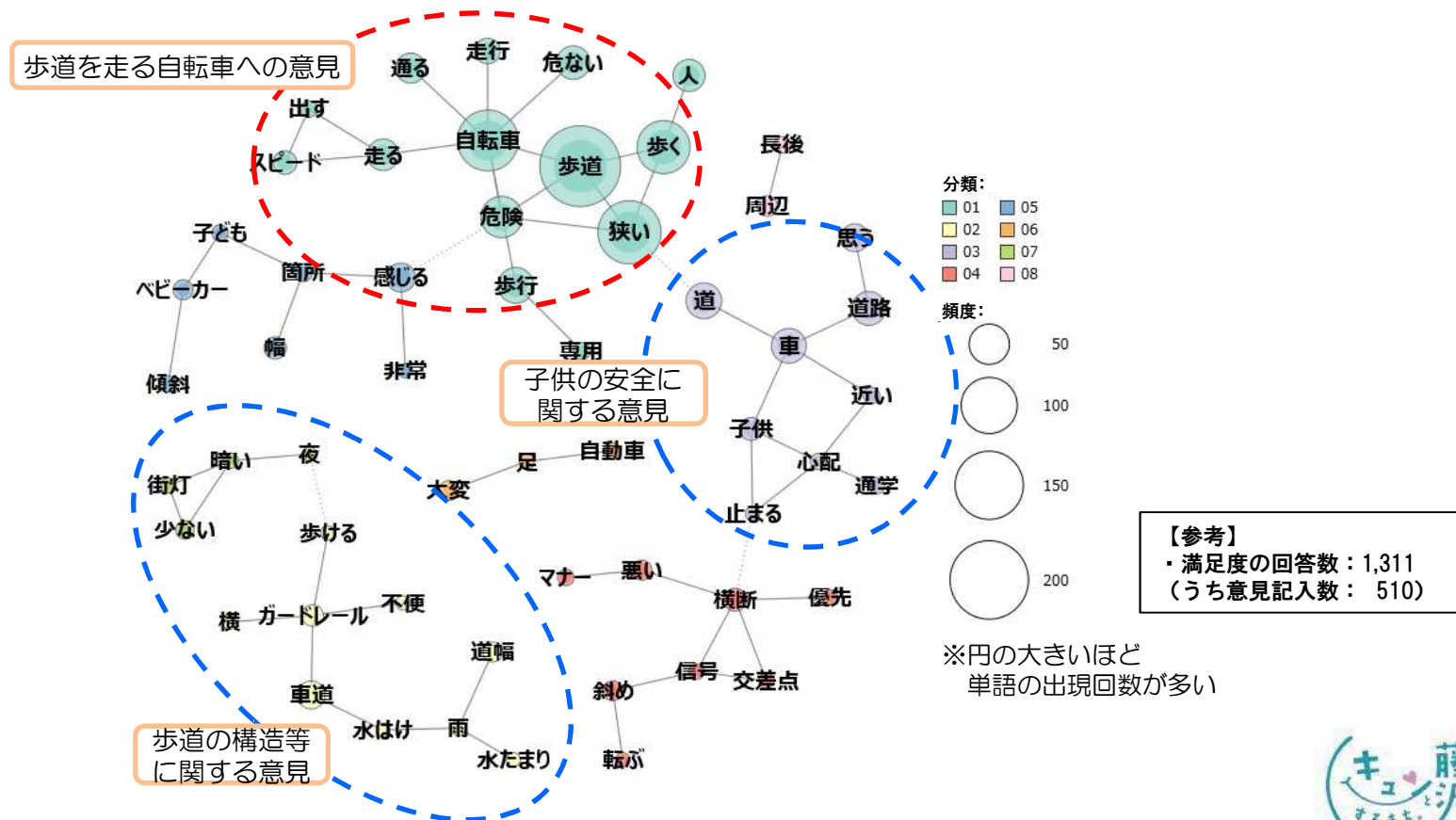


図 共起ネットワーク（市内の歩道の歩きやすさについて）



自由記入欄の分析（7）自宅からよく利用される高速道路ICまでの所要時間について

主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ● ICへ向かうまでの道路渋滞に関する意見がみられた。
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞解消のため、新湘南バイパスの工事の早期完成を求める意見もみられた。

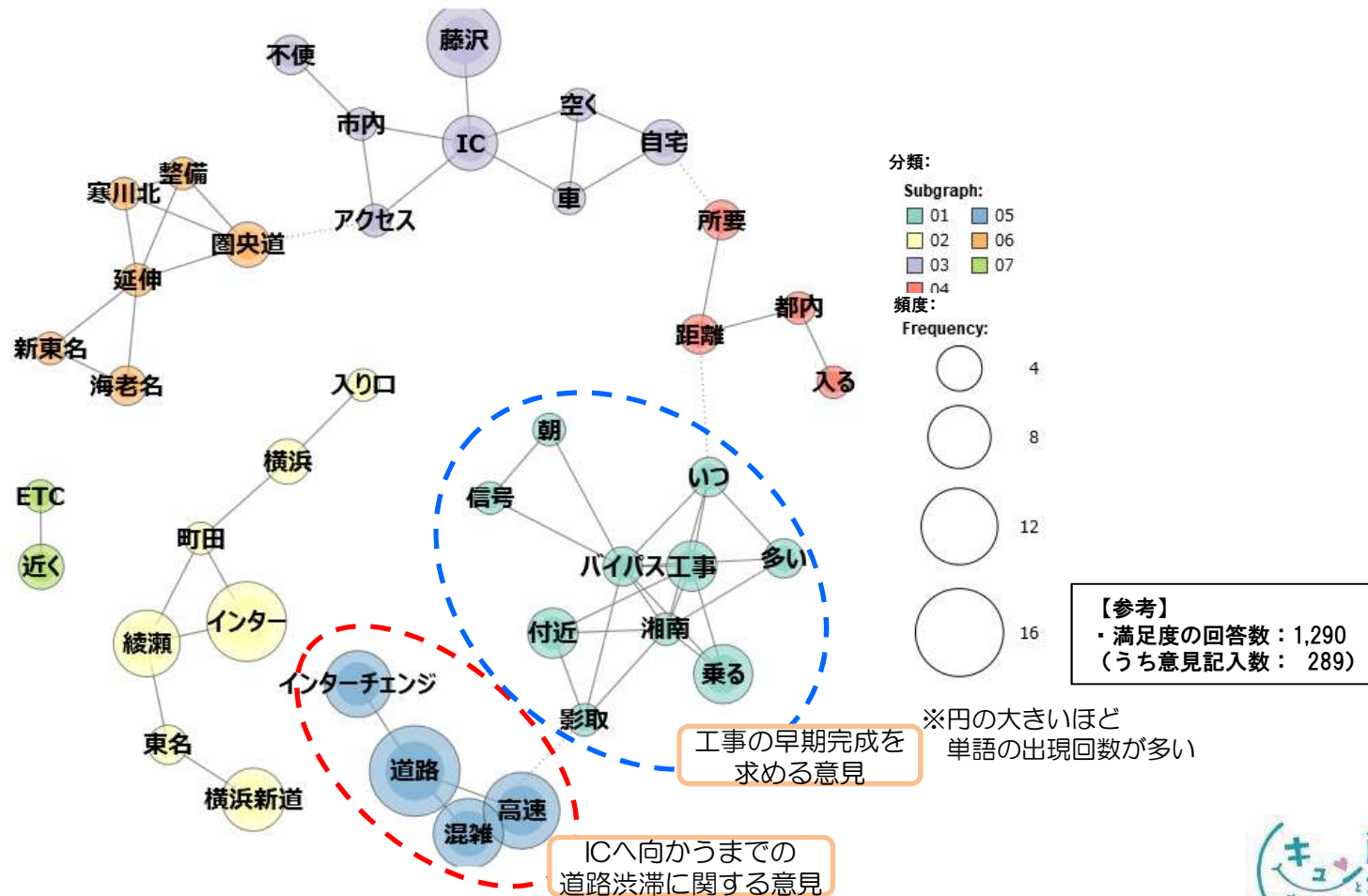


図 共起ネットワーク（自宅からよく利用される高速道路ICまでの所要時間について）



地区別類型化の分析について

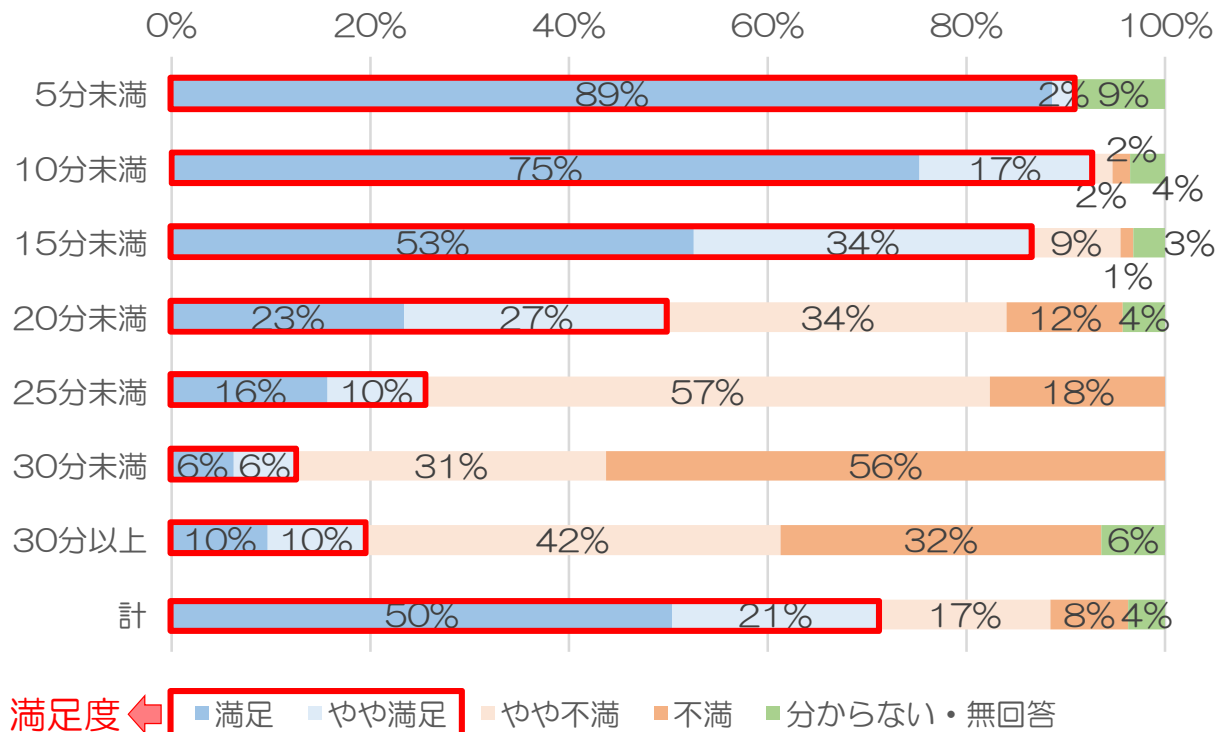


交通空白地の検討

【鉄道駅勢圏の検討】

- 最寄り駅までの所要時間については、「5分未満」、「10分未満」の満足度が9割を超えており、「15分未満」でも8割を超えている。
- 15分以上の所要時間では、満足度が低下する。

最寄り駅までの所要時間-満足度



週1回以上の
鉄道利用者を対象
として集計

満足度からの鉄道駅勢圏距離の算定
[最寄り駅までの所要時間の設定]
● 所要時間：15分
(「満足度」が8割を超えている)

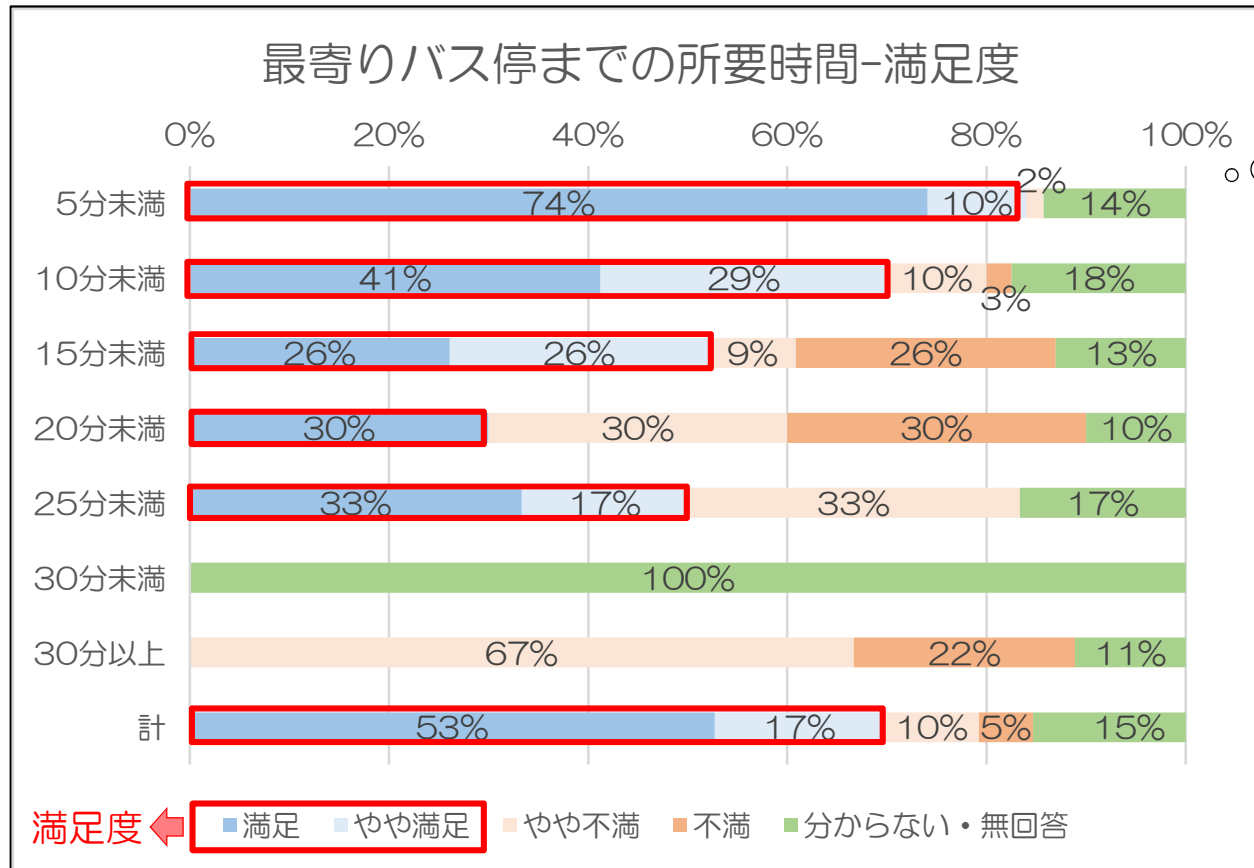
表 最寄り駅までの所要時間に関する満足度
(令和元年 交通に関する市民意識調査より)



交通空白地の検討

【バス停勢圏の検討】

- 最寄りバス停までの所要時間については、「5分未満」の満足度が8割を超えており、「10分未満」でも7割を超えている。
- 10分以上の所要時間では、満足度が低下する。



週1回以上の
バス利用者を対象
として集計

満足度からのバス停勢距離の算定
[最寄りバス停までの所要時間の
設定]

- **所要時間：7.5分**

※所要時間「10分」とした場合
でも満足度は7割を超えるが、
最寄り駅までの所要時間と同
程度の満足度を担保するため、
「5分未満」と「10分未満」
の中間値である「**7.5分**」に
設定。

表 最寄りバス停までの所要時間に関する満足度
(令和元年 交通に関する市民意識調査より)

公共交通サービス圏・人口分布重ね図（鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m）

満足度からの鉄道駅勢圏距離の算定

[算定要素]

- 所要時間：15分
- 徒歩移動速度：60m/分
- 迂回率：1.4

↓

鉄道駅勢圏

$$= 15 \times 60 \div 1.4 \div 600\text{m}$$

満足度からのバス停勢圏距離の算定

[算定要素]

- 所要時間：7.5分
- 徒歩移動速度：60m/分
- 迂回率：1.4

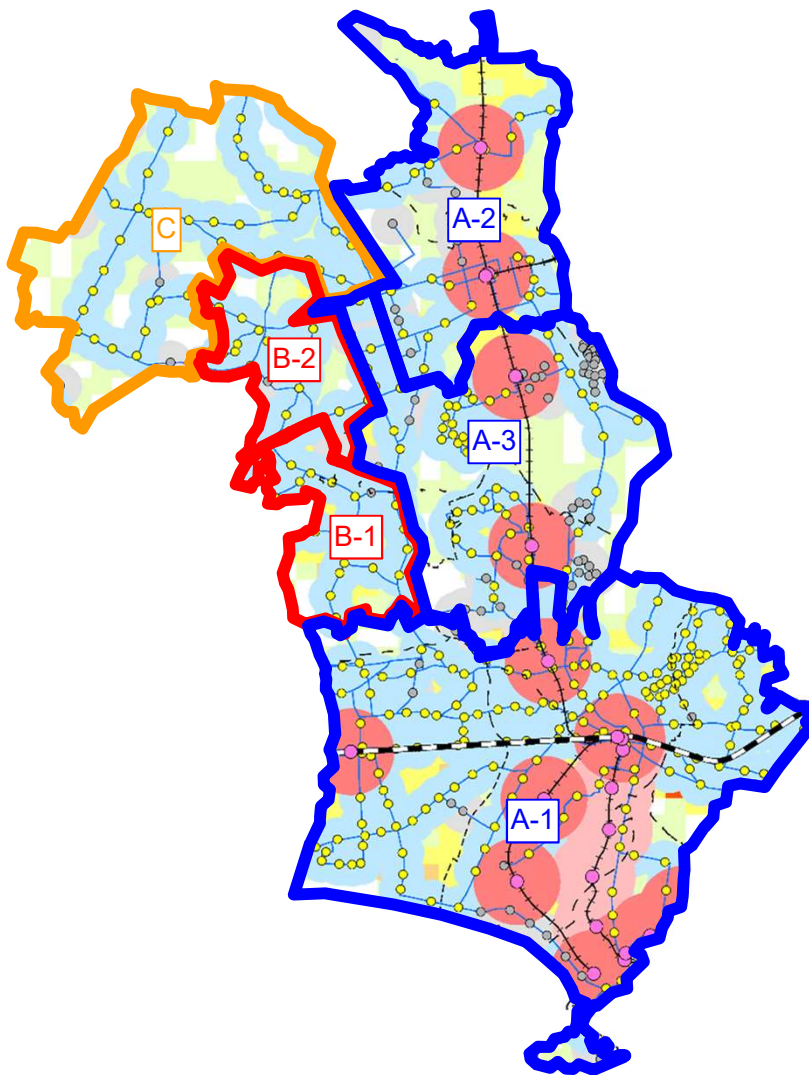
↓

バス停勢圏

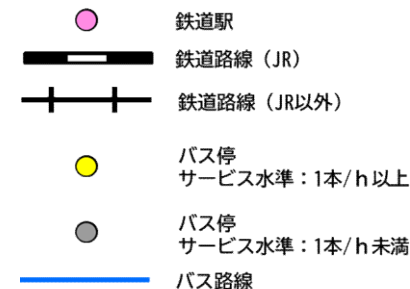
$$= 7.5 \times 60 \div 1.4 \div 300\text{m}$$

5人未満
5~500人
501~1000人
1001~1500人
1501~2000人
2000人~

鉄道駅600m圏 (サービス水準: 6本/h以上)
鉄道駅600m圏 (サービス水準: 6本/h未満)
バス停300m圏 (サービス水準: 1本/h以上)
バス停300m圏 (サービス水準: 1本/h未満)



鉄道600m圏 (6本/h以上)	25.8%
鉄道600m圏 (6本/h未満)	5.0%
バス停300m圏 (1本/h以上)	51.9%
バス300m圏 (1本/h未満)	5.1%
合計	87.8%



※出典：R2国勢調査
各社HPより運行本数を集計

図 公共交通サービス圏・人口分布重ね図



交通空白地（公共交通サービス圏「鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m」の場合）

- 公共交通サービス圏（鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m）から外れていて、人口が分布するエリア（250mメッシュ当たり5人未満のエリアを除く）

C地域

人口はさほど多くないが、交通空白地が地域内各所に広がっている。

A-2地域

地域の北部と西部に、交通空白地が大きく広がっており、そこに居住している人口も一定数ある。

B-1・B-2地域

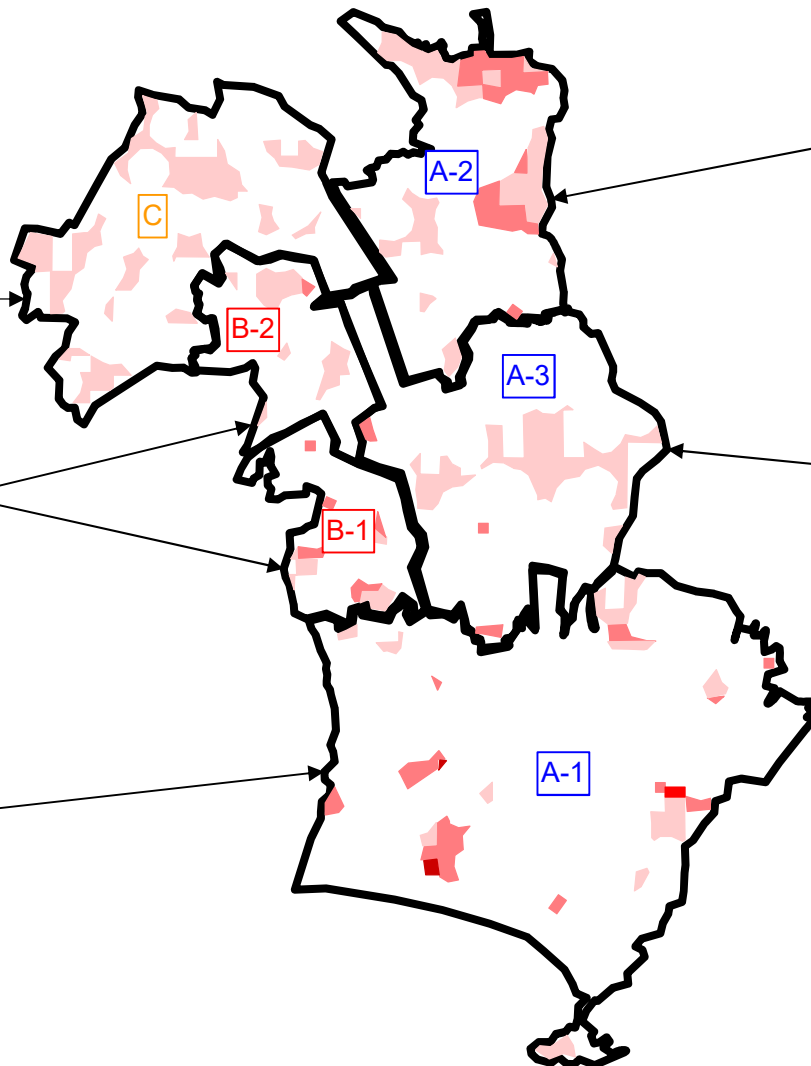
さほど大きくないが、地域の一部に交通空白地が位置する。

A-3地域

人口はさほど多くないが、交通空白地が地域の中央で東西方向に広がる。

A-1地域

地域面積に対して、交通空白地の割合は少ないが、一部エリアに人口が一定数ある交通空白地が存在する。

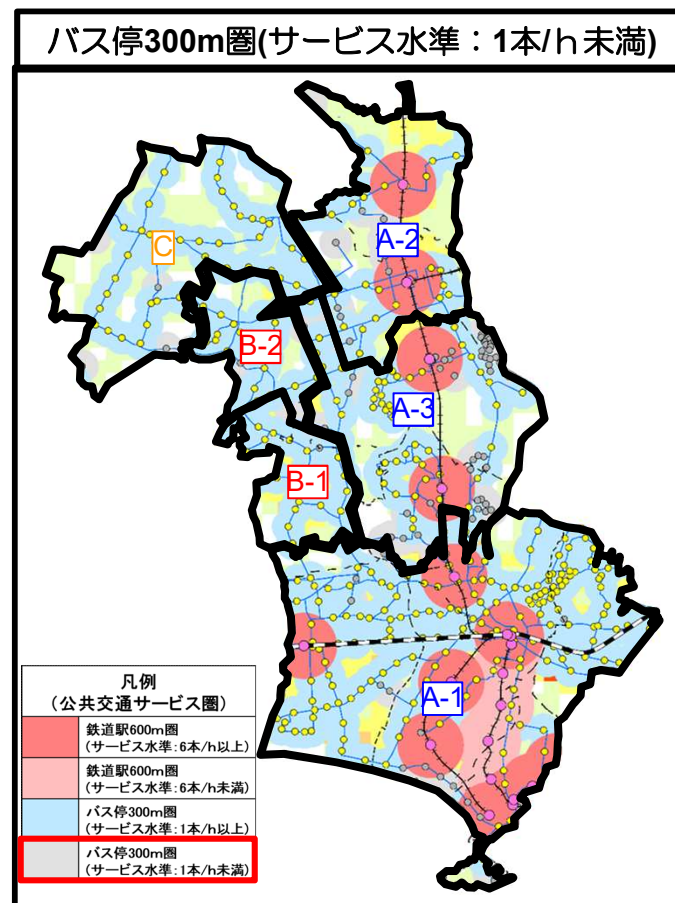
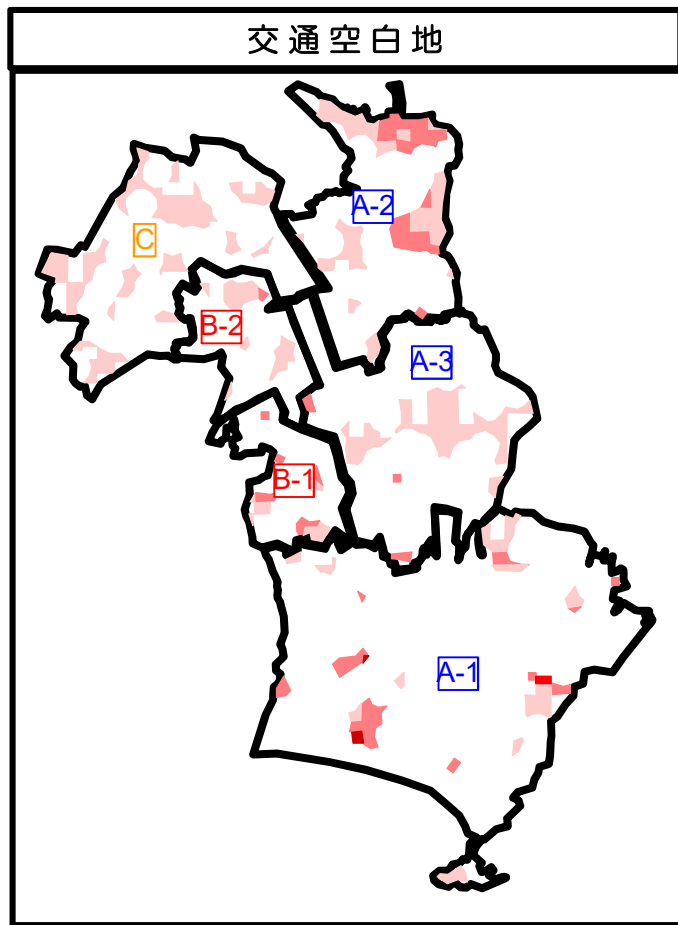


[凡例](250mメッシュ当たり人口)

□	5人未満
□	5~500人
□	501~1,000人
□	1,001~1,500人
□	1,501~2,000人
□	2,001~人



交通不便地域の設定（公共交通サービス圏「鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m」の場合）



交通空白地＋バス停300m圏内【サービス水準：1本/h未満】で人口が分布するエリア
(250mメッシュ当たり5人未満のエリアを除く)を交通不便地域として設定



交通不便地域（公共交通サービス圏「鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m」の場合）

- 交通空白地+バス停300m圏内【サービス水準：1本/h未満】で人口が分布するエリア（250mメッシュ当たり5人未満のエリアを除く）

C地域

バス運行本数が少ないエリアが追加され交通空白地よりも区域が**やや拡大**する。

B-2地域

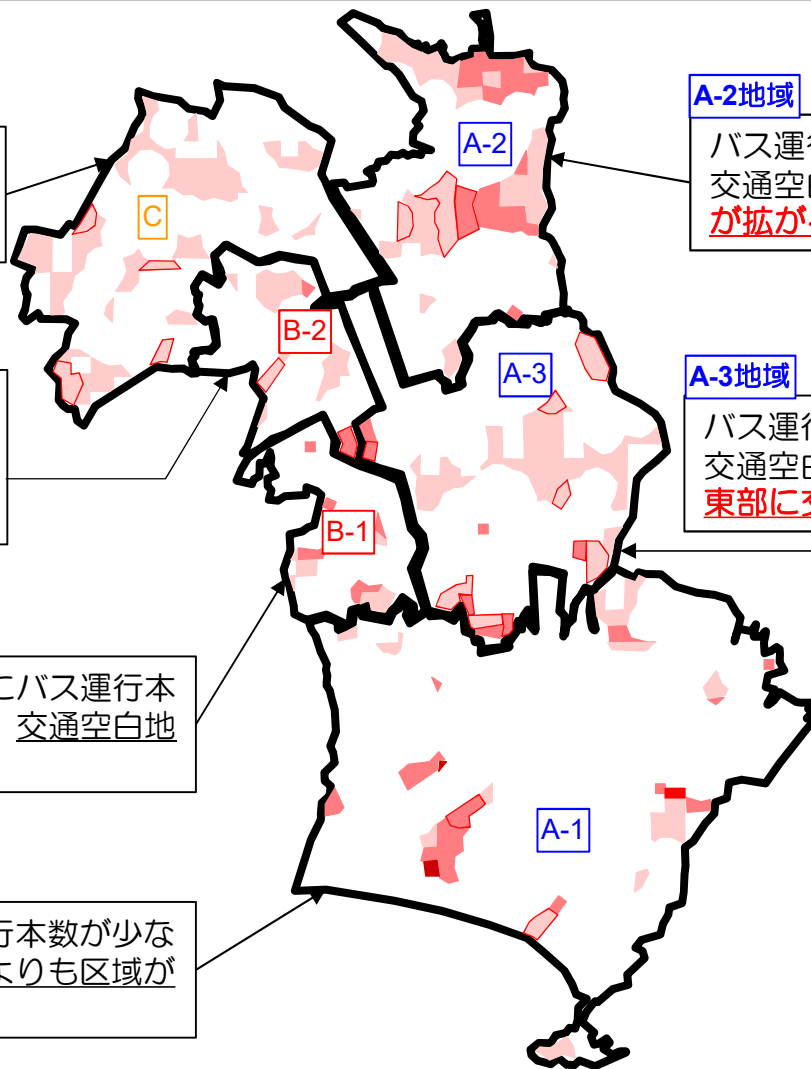
交通不便地域としては、バス運行本数が少ないエリアが追加され交通空白地よりも区域が**やや拡大**する。

B-1地域

交通不便地域としては、地域内にバス運行本数が少ないエリアはあまりなく、交通空白地の区域と**変わりない**。

A-1地域

交通不便地域としては、バス運行本数が少ないエリアが追加され交通空白地よりも区域が**やや拡大**する。



A-2地域

バス運行本数が少ないエリアが一部に位置し、交通空白地と比べ、**地域の中央に交通不便地域が広がる**。

A-3地域

バス運行本数が少ないエリアが一部に位置し、交通空白地と比べ、**地域の南西部、南東部、北東部に交通不便地域が広がる**。

[凡例](250mメッシュ当たり人口)

□	5人未満
□	5~500人
□	501~1,000人
□	1,001~1,500人
□	1,501~2,000人
□	2,001~人
□	交通空白地に加えて交通不便地域として追加されたエリア

公共交通サービス圏・人口分布重ね図（鉄道駅勢圏：800m、バス停勢圏：400m）

満足度からの鉄道駅勢圏距離の算定

[算定要素]

- 所要時間：15分
- 徒歩移動速度：**80m/分**
- 迂回率：1.4

60m/分 から変更



鉄道駅勢圏

$$= 15 \times 80 \div 1.4 \div 800\text{m}$$

満足度からのバス停勢圏距離の算定

[算定要素]

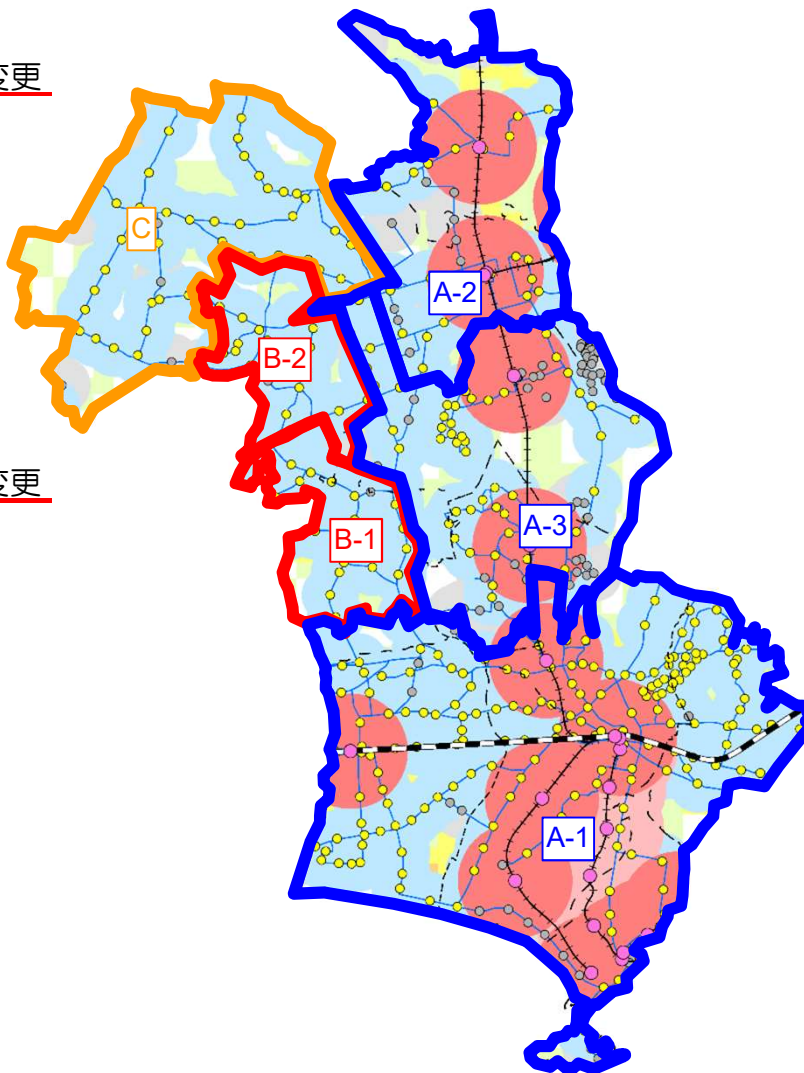
- 所要時間：7.5分
- 徒歩移動速度：**80m/分**
- 迂回率：1.4

60m/分 から変更



バス停勢圏

$$= 7.5 \times 80 \div 1.4 \div 400\text{m}$$



公共交通サービス圏 人口カバー率	
鉄道800m圏 (6本/h以上)	41.5%
鉄道800m圏 (6本/h未満)	3.3%
バス停400m圏 (1本/h以上)	48.3%
バス400m圏 (1本/h未満)	2.7%
合計	95.8%

凡例 (250m人口メッシュ)	
5人未満	
5~500人	
501~1000人	
1001~1500人	
1501~2000人	
2000人~	

凡例 (公共交通サービス圏)	
鉄道駅800m圏 (サービス水準: 6本/h以上)	
鉄道駅800m圏 (サービス水準: 6本/h未満)	
バス停400m圏 (サービス水準: 1本/h以上)	
バス停400m圏 (サービス水準: 1本/h未満)	

	鉄道駅
	鉄道路線 (JR)
	鉄道路線 (JR以外)
	バス停 サービス水準: 1本/h以上
	バス停 サービス水準: 1本/h未満
	バス路線

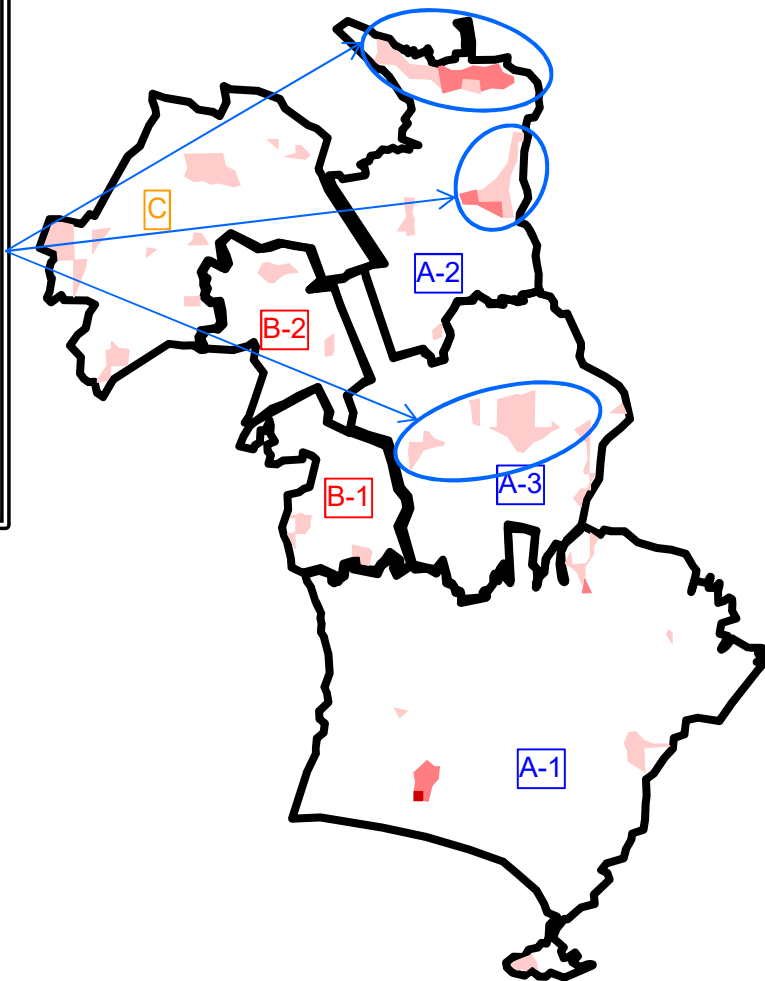
※出典：R2国勢調査
各社HPより運行本数を集計

図 公共交通サービス圏・人口分布重ね図

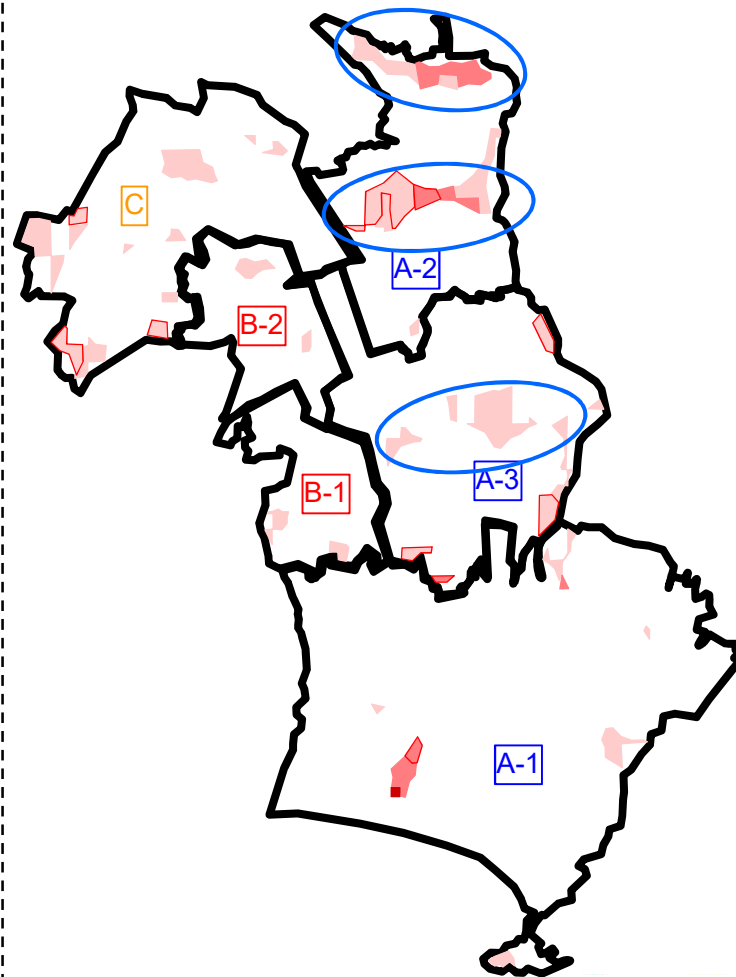
交通空白地・交通不便地域（公共交通サービス圏「鉄道駅勢圏：800m、バス停勢圏：400m」の場合）

【交通空白地】

「鉄道駅勢圏：600m、バス停勢圏：300m」の公共交通サービス圏の場合と比べて、交通空白地・交通不便地域の面積は少ないものであるが、一部地域では、交通空白地・交通不便地域が広がるエリアが残る。



【交通不便地域】



【凡例】(250mメッシュ当たり人口)

- 5人未満
- 5~500人
- 501~1,000人
- 1,001~1,500人
- 1,501~2,000人
- 2,001~人
- 交通空白地に加えて交通不便地域として追加されたエリア

※公共交通サービス圏から外れていて、人口が分布するエリア（250mメッシュ当たり5人未満のエリアを除く）

※交通空白地+バス停400m圏内【サービス水準：1本/h未満】で人口が分布するエリア（250mメッシュ当たり5人未満のエリアを除く）

ビッグデータを用いた渋滞箇所への抽出

- 平日は、藤沢駅を中心とした渋滞のほか、湘南台駅周辺、長後地区の一部、国道1号の交差点などで渋滞が確認された。
- 休日は、平日の渋滞箇所に加えて、辻堂駅周辺のショッピングモールを中心とした渋滞が確認された。

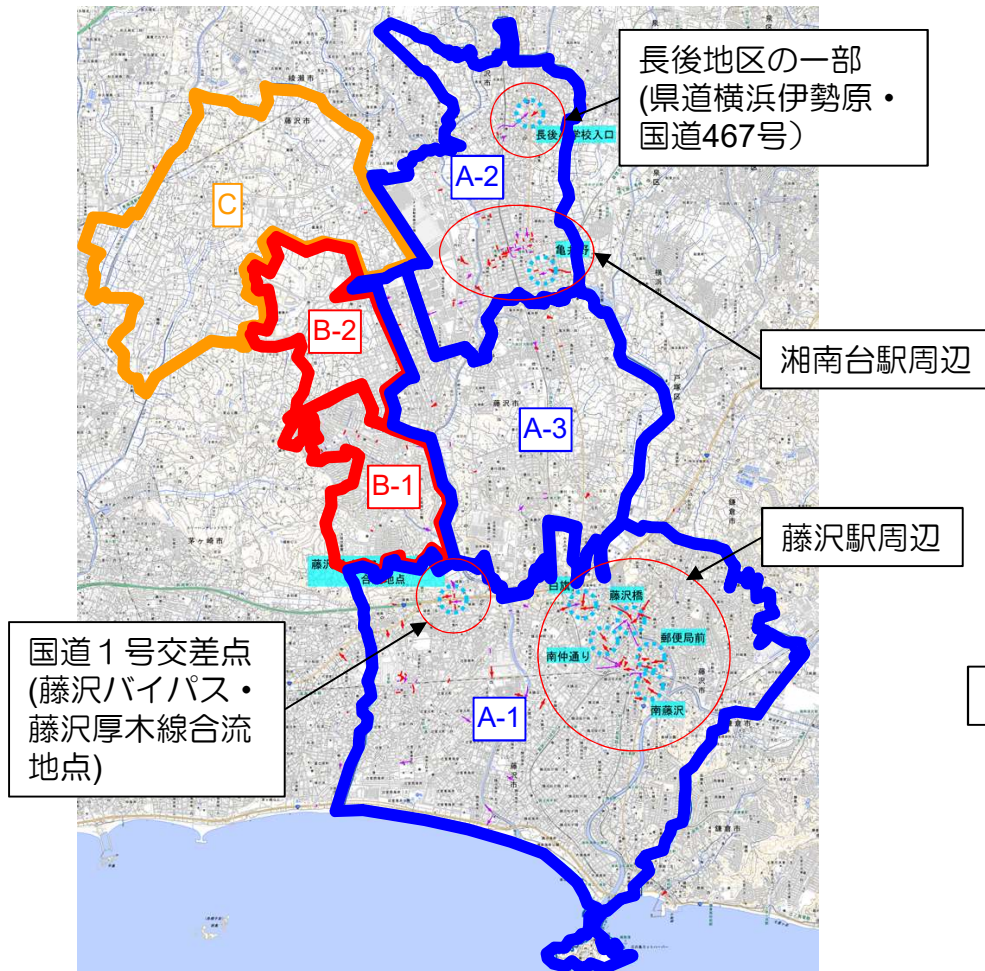


図 平日(2019年11月7日(木))の渋滞状況

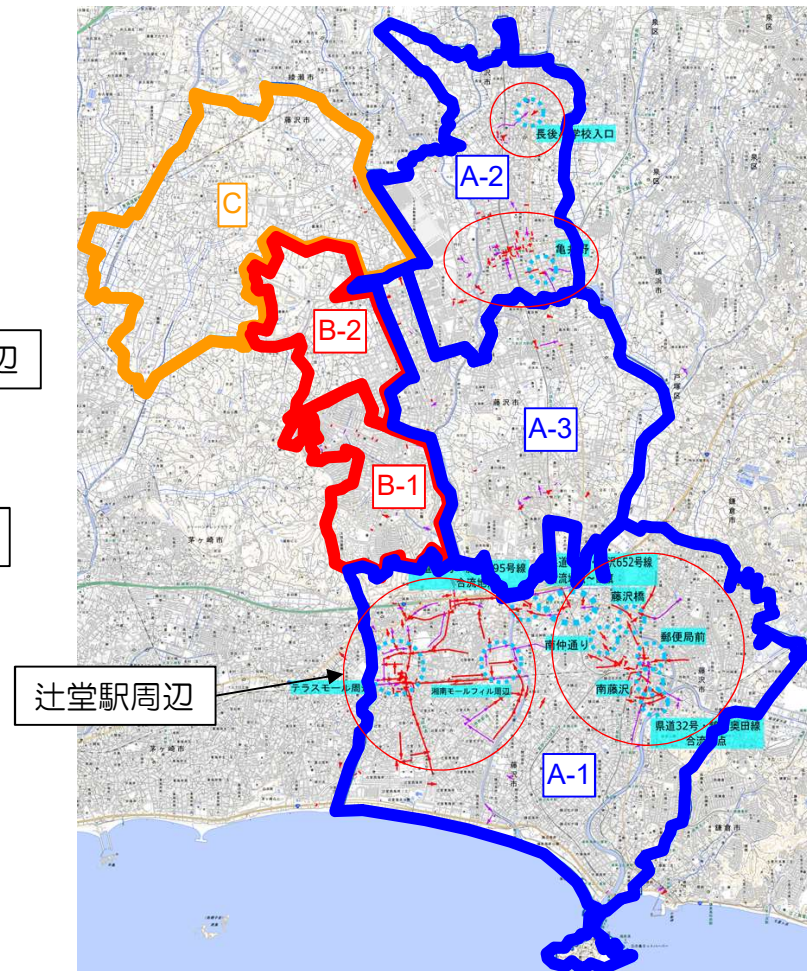


図 休日(2019年11月23日(土・祝日))の渋滞状況