

1 調査名称：（藤沢市）都市交通マスタープラン等策定調査

2 調査主体：藤沢市

3 調査圏域：藤沢市全域

4 調査期間：令和2年6月22日から令和3年3月9日

5 調査概要：

本市では、平成25年度に都市交通マスタープランを策定しているが、超高齢社会の進展、自動運転技術の進展、新たな交通の概念であるMaaSの登場など、交通に関連する社会状況は目まぐるしく変化している。これらの変化に対応していくためにも、令和5年度に都市交通マスタープラン全面的な見直しを予定している。

本業務では、東京都市圏パーソントリップ調査の集計データを解析し、藤沢市内の現況交通実態を今後の都市交通計画のための基礎的資料として整理し、課題点を整理する。

## I 調査概要

### 1 調査名称

(藤沢市) 都市交通マスタープラン等策定調査

### 2 報告書目次

#### 1. 調査概要

1－1 調査の目的

1－2 業務項目

1－3 業務内容

#### 2. 計画準備

2－1 使用するデータ

#### 3. 現況分析

3－1 既存統計の整理・分析

3－2 東京都市圏パーソントリップ調査データの整理・分析

#### 4. ビッグデータを用いた渋滞箇所の抽出及び要因分析

4－1 渋滞発生個所の抽出

4－2 要因分析

#### 5. 課題の整理及び見直しに向けた方向性の検討

5－1 藤沢市における課題の整理及び見直しに向けた方向性の検討

5－2 13 地区別の課題の整理及び見直しに向けた方向性の検討

3 調査体制

令和2年度については、協議会を開催するのではなく、基礎調査を中心に調査を行った。令和4年度以降、都市交通マスタープランの改定に関する協議会を設置し、改定に向けた検討を進めていく予定としている。

4 委員会名簿等：

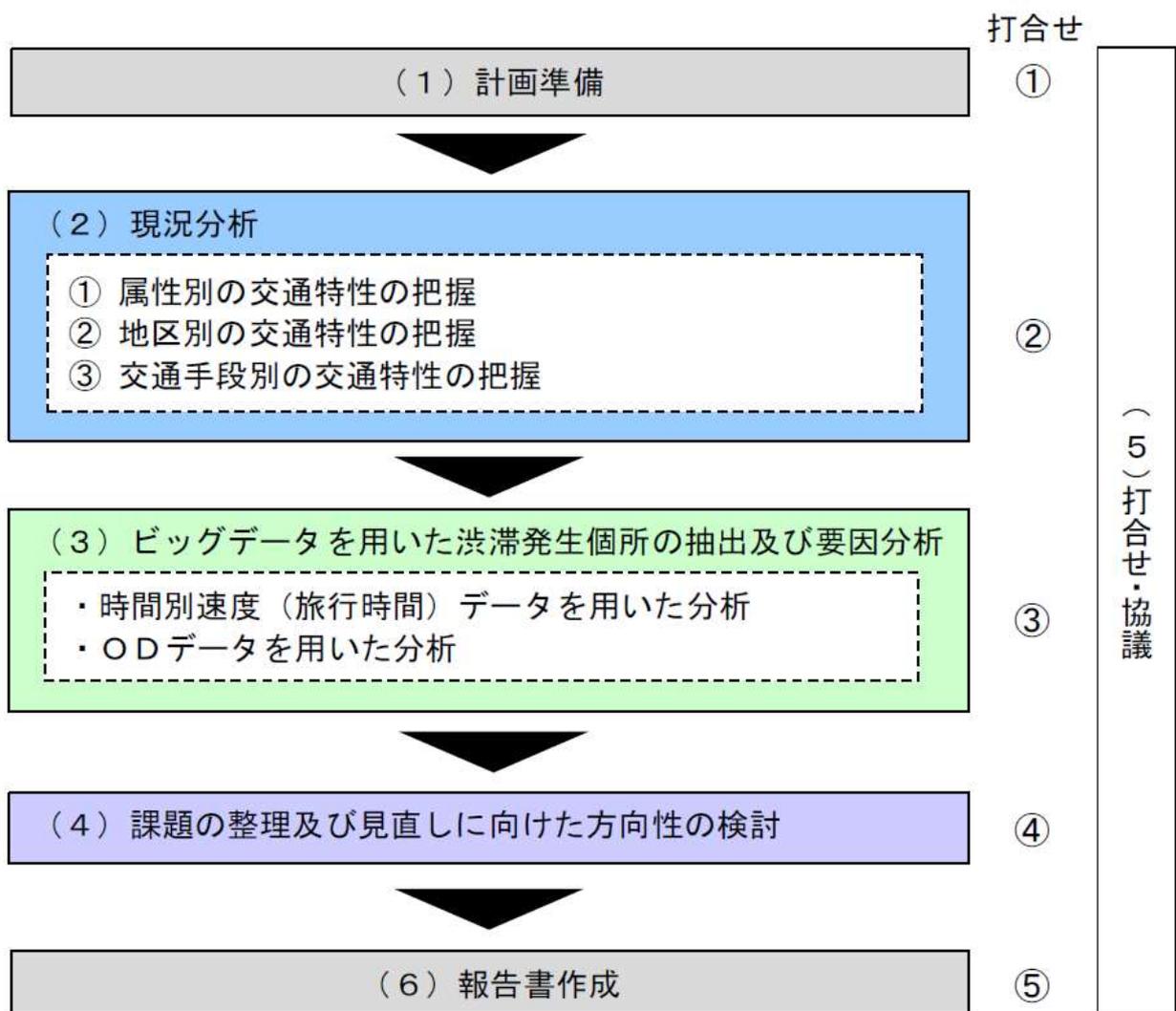
現在検討中

## II 調査成果

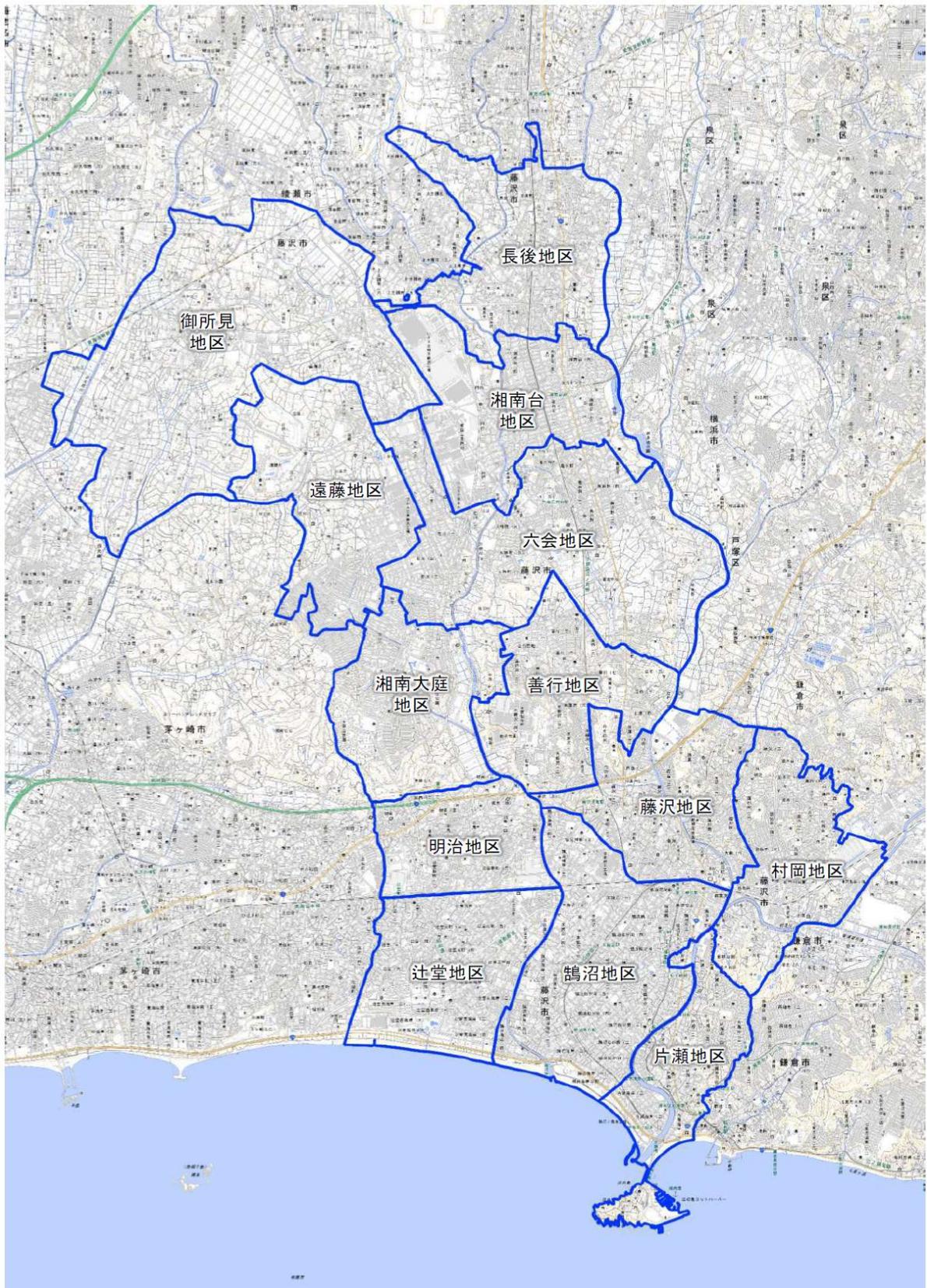
### 1 調査目的

本業務は、東京都市圏パーソントリップ調査の集計データを解析し、藤沢市内の現況交通実態を今後の都市交通計画のための基礎的資料として整理し、課題点を整理することを目的とする。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図  
(藤沢市全域)

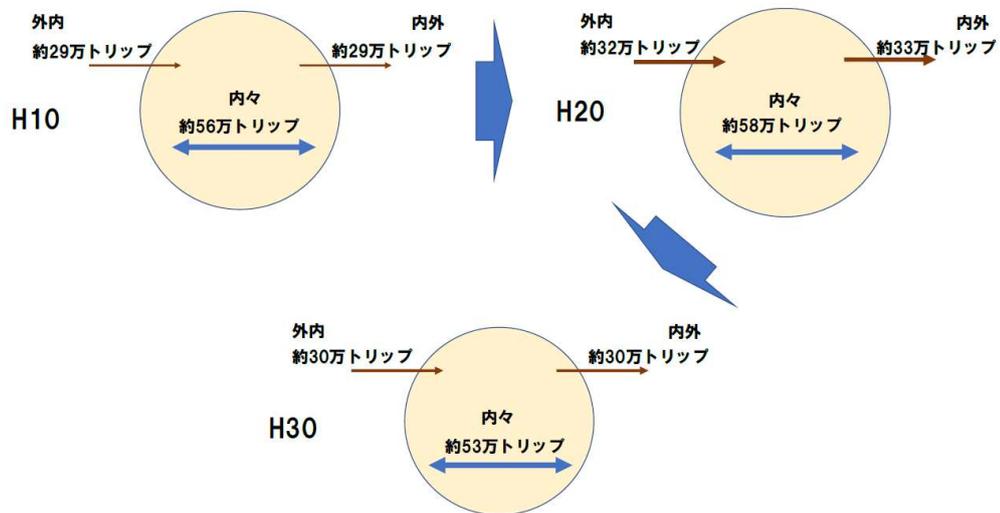


#### 4 調査成果

令和2年度における藤沢市交通実態分析の調査概要は次のとおりの特徴である。

#### ■藤沢市における総トリップ数の変化

- これまで総トリップ数については、東京都市圏や神奈川県と同様に増加してきたが、今回の調査で初めて減少に転じた。
- 市内々の移動に関しては、平成10年のトリップ数よりも少ない値となっている。  
⇒内々・内外・外内トリップいずれにおいてもトリップが減少しており、人の移動そのものが減少傾向にあると考えられる。



図：藤沢市における総トリップ数の変化

#### ■藤沢市における1人当たりのトリップ数（グロス原単位）

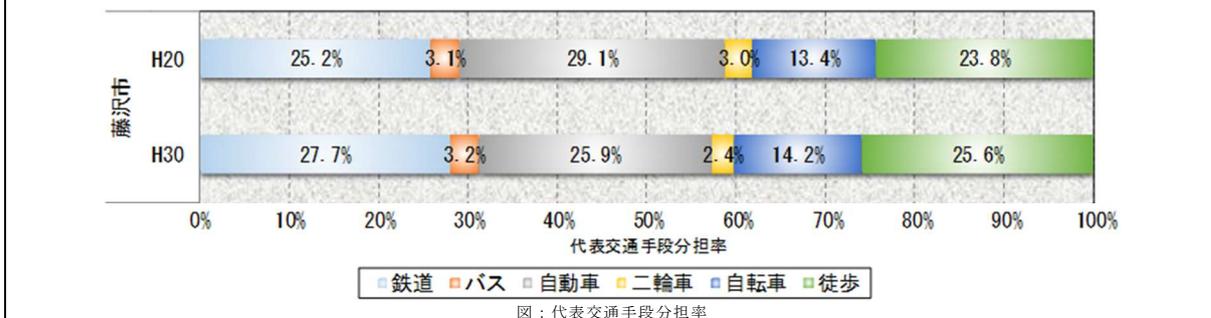
- グロス原単位は平成20年と比較して、市民全体で約0.4トリップ減少が見られた。
- 外出率の低下に伴い、グロス原単位も減少している。



図：グロス原単位（男女計）

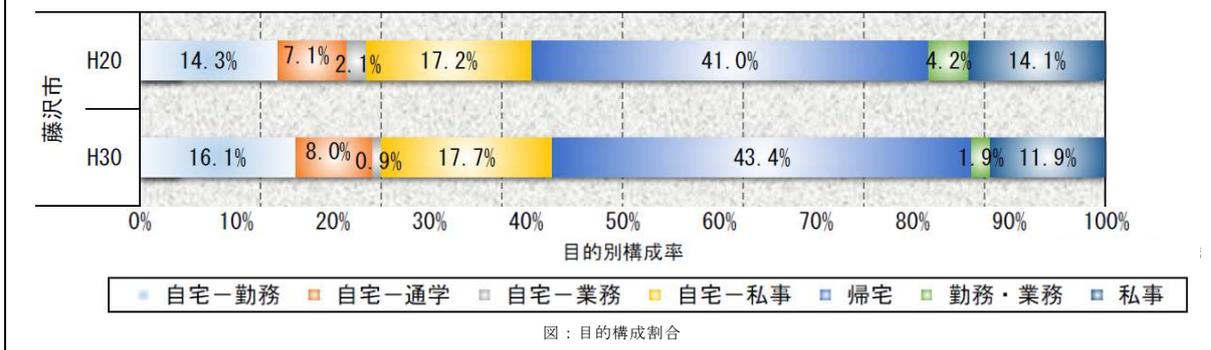
## ■ 藤沢市における代表交通手段構成

- 鉄道の構成割合が増加し、代表交通手段において最も割合の高い手段となった。（これまで最も割合の高い交通手段は自動車であった。）
- 一方で、自動車の構成割合は減少した。（都市圏においても同様の傾向）
- ⇒ 東京都市圏と同様に藤沢市においても鉄道分担率が高まっている傾向にある。



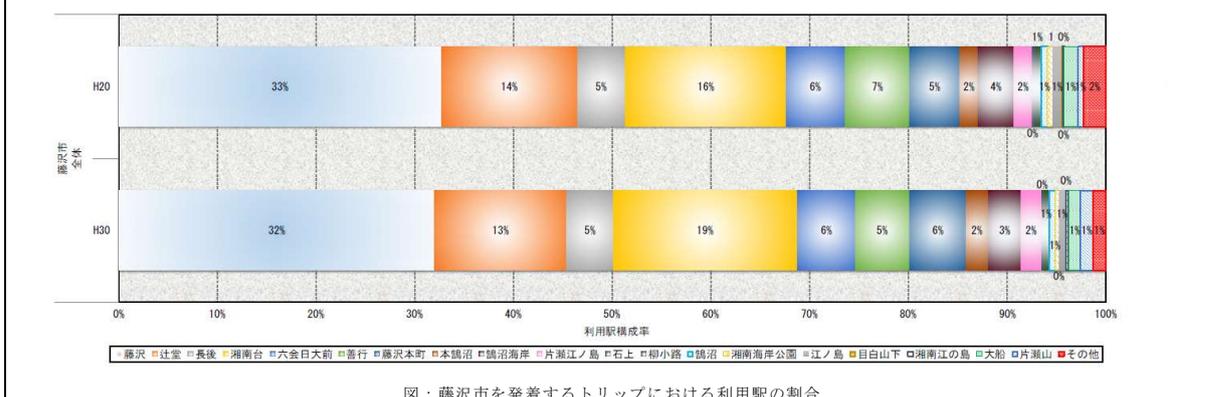
## ■ 藤沢市における移動目的構成

- 「自宅-業務」を除いて、自宅からの移動の割合が増加した。
- 一方で、「勤務・業務」や「私事」といった外出先からの移動割合が減少した。
- ⇒ 働き方、ライフスタイルが変化に伴い、「勤務・業務」や「私事」が減少の傾向となったと想定される。



## ■ 藤沢市における利用駅割合

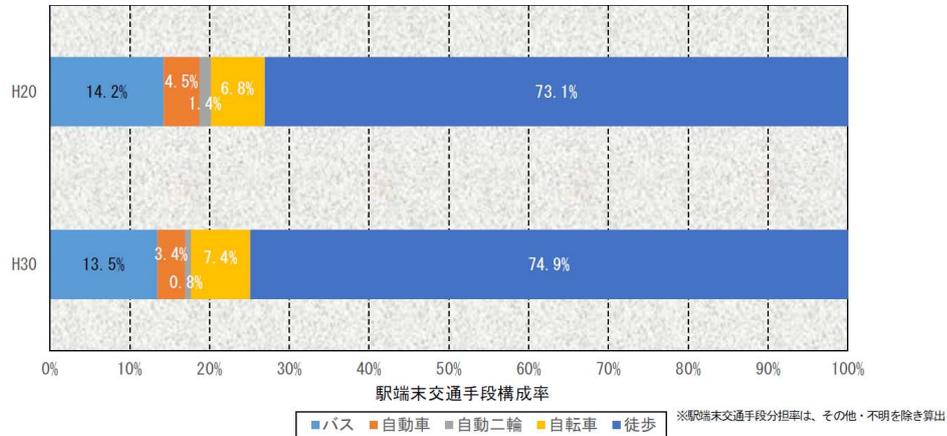
- 利用される駅の傾向は10年前と比較し大きく変化はないが、湘南台駅では、端末交通量の増加が著しい。
- ⇒ 湘南台駅は、小田急線の複々線化の完了や相鉄・JR 直通線の開業による所要時間の短縮による需要が増加したことが、増加した一つの要因と考えられる。



## ■ 藤沢市における駅端末交通手段構成

○駅端末交通手段の構成においても大きな変化はなく、分担率では徒歩が約7割を占め、次いでバスとなっている。

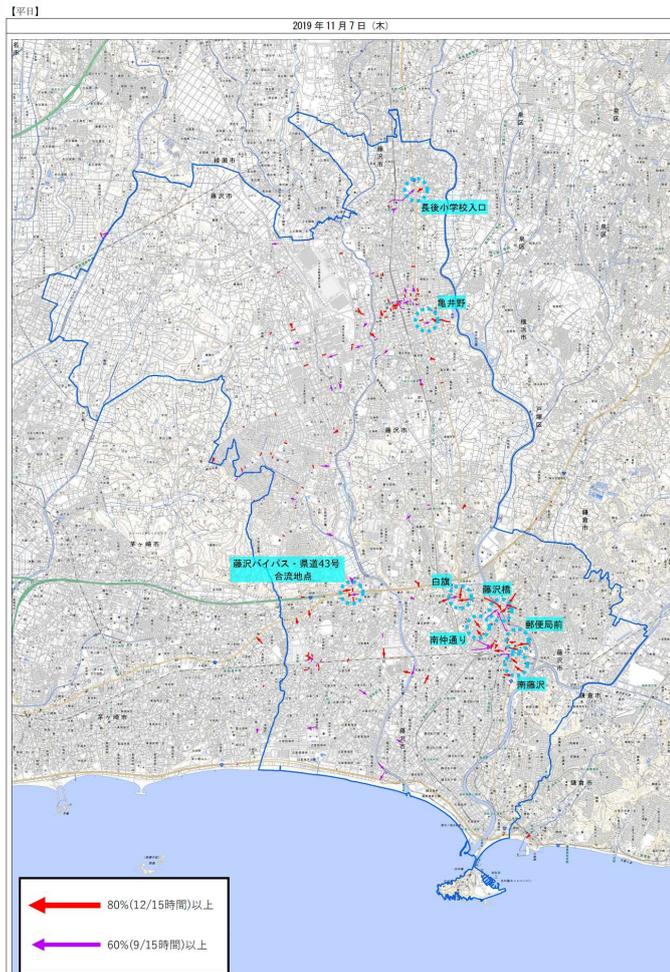
⇒駅端末交通手段として、徒歩・自転車による鉄道駅アクセスが増加傾向にある。



図：駅端末交通手段構成

## ■ ビッグデータを用いた渋滞箇所の抽出

○2019年11月7日(木)、11月10日(日)、11月23日(土・祝)の3日間のデータを購入し、時間別速度データを購入した計3日間各日24時間整理し、渋滞箇所の抽出を行った。



図：(例) 2019年11月7日(木) 渋滞状況

## ■藤沢市における課題の整理及び見直しに向けた方向性の検討

### 手段別（代表交通手段・ 端末交通手段）

鉄道	○代表交通手段としての分担率が上昇した。県内の鉄道交通量は減少傾向にある中で、本市では微増（ほぼ横ばい）となった。
自動車	○自動車利用は大幅に減少、特に私事や業務を目的とした利用で減少している。また、鉄道端末交通手段としても減少傾向にある。 ○代表交通分担率は約26%あり、市内における重要な交通手段である。 ○高齢者や障害を持つ人（介護者を含め）にとっては、特に重要な交通手段となっている。
バス	○平成20年から平成30年にかけての10年間でバスを利用したトリップは、約5%減少した。 ○高齢者等の自ら移動手段を持たない人にとって、手段分担率が高くなっている。 ○駅端末交通手段としての需要が高い。
自転車	○代表交通手段としてのトリップ数は減少したが、駅端末交通手段としては増加した。
徒歩	○自転車と同様に代表交通手段としてのトリップ数は減少したが、駅端末交通手段としては増加した。 ○また、免許を保有しない人にとっては中心的な移動手段となっている。

### 目的別

通勤・通学	○平成20年と比較し、通勤・通学のトリップは約4%増加した。 ○通勤通学における代表交通手段分担率は鉄道の分担率が最も高くなっている。
私事	○私事関連のトリップ数（「自宅-私事」、「私事」）は約12%減少した。特に外出先からの立ち寄り約22%減少した。 ○また、私事関連の移動における代表手段を見ると、自動車が最も高く次いで徒歩となっている。
業務	○業務に関係するトリップ数（「自宅-勤務」「勤務・業務」）は、約6割減少した。また、総トリップの減少量の内約6割が、業務関連となっている。 ○また、業務における移動手段は自動車が約7割となっている。

### <PT調査等から見た見直しに向けた方向性（案）：共通課題>

<p>○自動車利用は減少しているものの、駅勢圏外の地域や交通弱者等にとっては重要な移動手段となっており、各地区の実情に応じて、自動車をかしこく使う環境、使える環境が必要である。</p> <p>○今後のさらなる超高齢化の進展を踏まえた交通環境の整備が重要であり、特に自動車分担率が高い地区では、交通事故の削減や将来の移動手段の維持・確保の観点から、公共交通への転換を促進することが必要である。</p> <p>○公共交通への転換を促進するためにも、鉄道・バスといった公共交通手段を誰もが容易に安心して、利用できる環境の整備が必要である。</p>
--