

# ふじさわの 都市と交通

平成30年パーシントントリップ調査から





# 目 次

パーソントリップ調査とは.....	1
ゾーン区分.....	1
1. 都市の動き.....	2
2. 藤沢市の交通量.....	4
3. 交通の目的.....	6
4. 藤沢市の人の動き.....	7
5. 藤沢市を発着する時間.....	8
6. 交通の手段.....	8
7. 移動時間と目的や手段との関係.....	10
8. 高齢者の移動特性.....	11
9. 目的から見た人の動き.....	13
10. 手段から見た人の動き.....	17
11. 鉄道による人の動き.....	20
12. 鉄道駅までの交通手段.....	22
13. バスによる人の動き.....	24
14. 自動車による人の動き.....	27
15. 滞留人口.....	30
16. 用語の説明.....	31

## はじめに

本市は、高度経済成長期後も都市基盤整備を進め、人口約44万を有する湘南地区の中核的な都市として着実に発展し、これまで交通施設などの社会資本の整備に努めてまいりました。しかしながら、近年、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きており、対応が急務となっています。

東京都市圏<sup>※1</sup>においては、人々の移動の実態を把握し、将来の交通体系を検討するためのデータを取得することを目的にパーソントリップ調査を10年おきに実施しており、平成30年には「第6回調査」が実施されました。

本書は、これらの結果における藤沢市に関連するデータ及びその他交通実態調査に基づき、本市の現在の交通特性の特徴や10年前からの変化等の概要について、今後の交通政策に必要な基礎資料としてまとめたものです。

※1 東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域及び茨城県南部の一部地域



# 1 都市の動き

## 2-1 人口動態

本市の人口は増加傾向にあり、令和2年の国勢調査では約43.7万人に達しました。本市は令和12年に人口のピークを迎え、その後人口減少へと転じると見込まれています。

昭和60年には約8%だった高齢化率は、令和2年には約25%となり、超高齢社会を既に迎えています。また、地区ごとに高齢化の進行度合いは異なっており、「湘南大庭」では平成17年から平成27年の10年間で急速な高齢化が進んでいます。

今後も市内の高齢化は進み、令和22年には市全体で34%を超えることが想定されています。

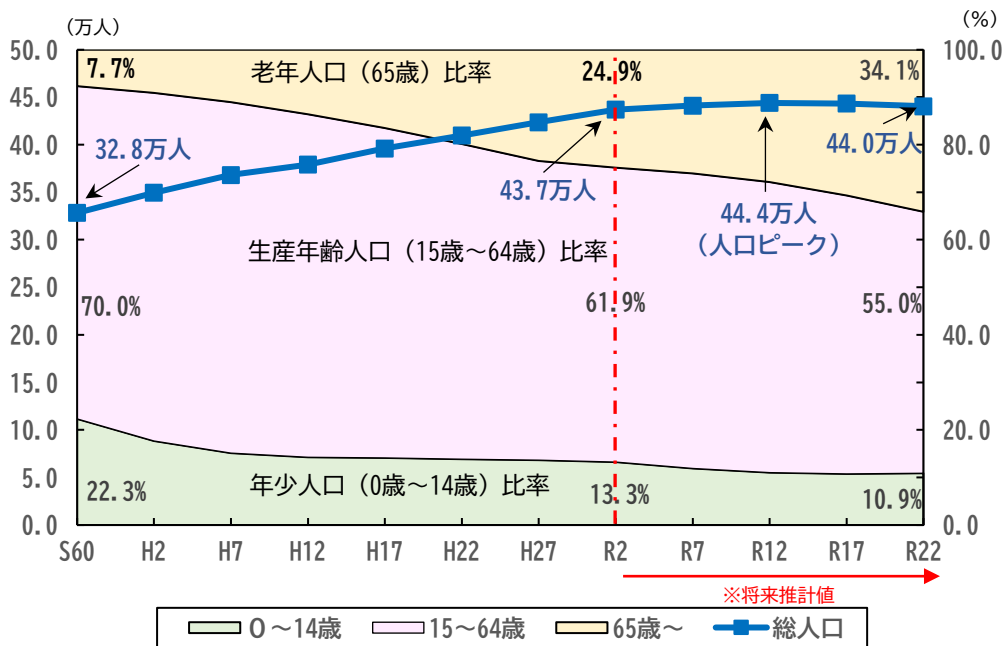


図 藤沢市の人口動態  
(出典：S60~H27 国勢調査及び藤沢市人口推計)

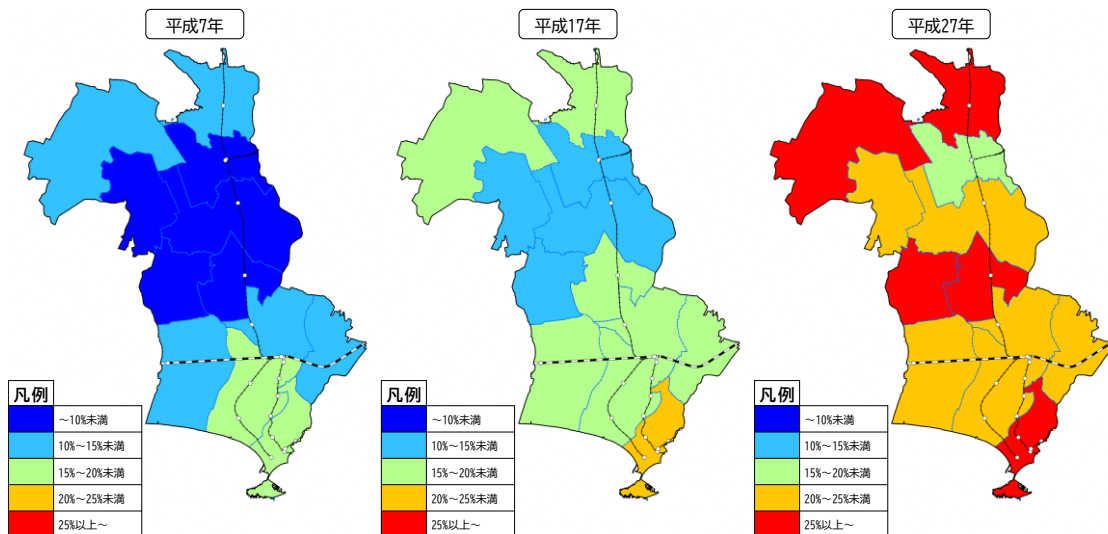


図 13 地区別の高齢化率の変化  
(出典：H7~H27 国勢調査)

## 2-2 人口集中

本市の人口集中地区は、人口の増加にあわせて拡大しています。この20年間では大きな変化はないものの、一部の地域では、まちづくりの進展や人口増加などに伴い変化しています。

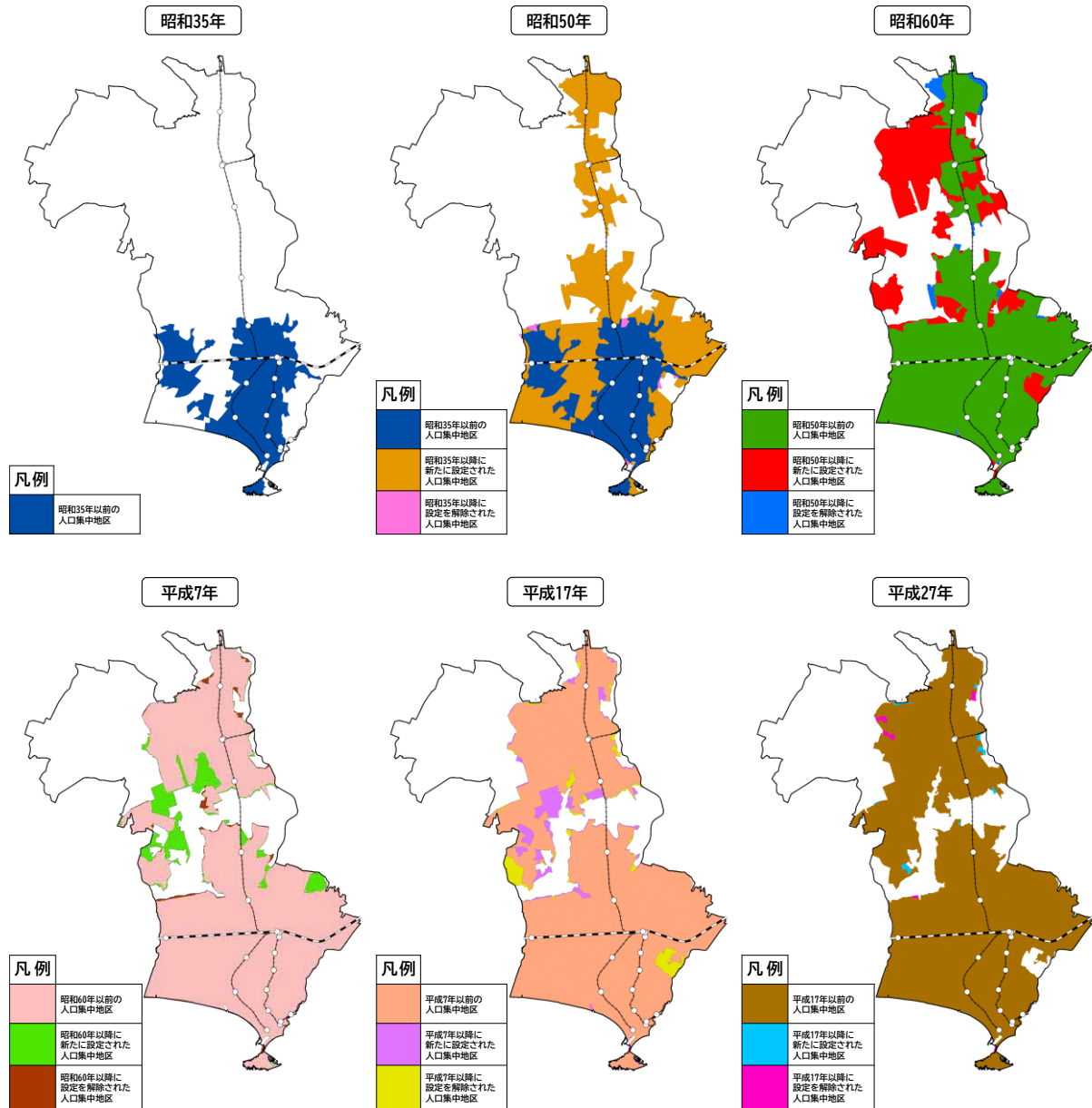


図 人口集中地区の変化  
(出典：国土数値情報 (S35～H27 国勢調査を基に作成))

## 2

# 藤沢市の交通量

### 3-1 交通量（総トリップ）の変化

本市の交通量は、平成30年に約113万トリップとなり、この10年間で約8.4%減少しました。これまで交通量は継続して増加傾向にありましたが、今回の調査で初めて、交通量は減少に転じました。市内の交通、市外との交通ともに約1割程度減少しています。

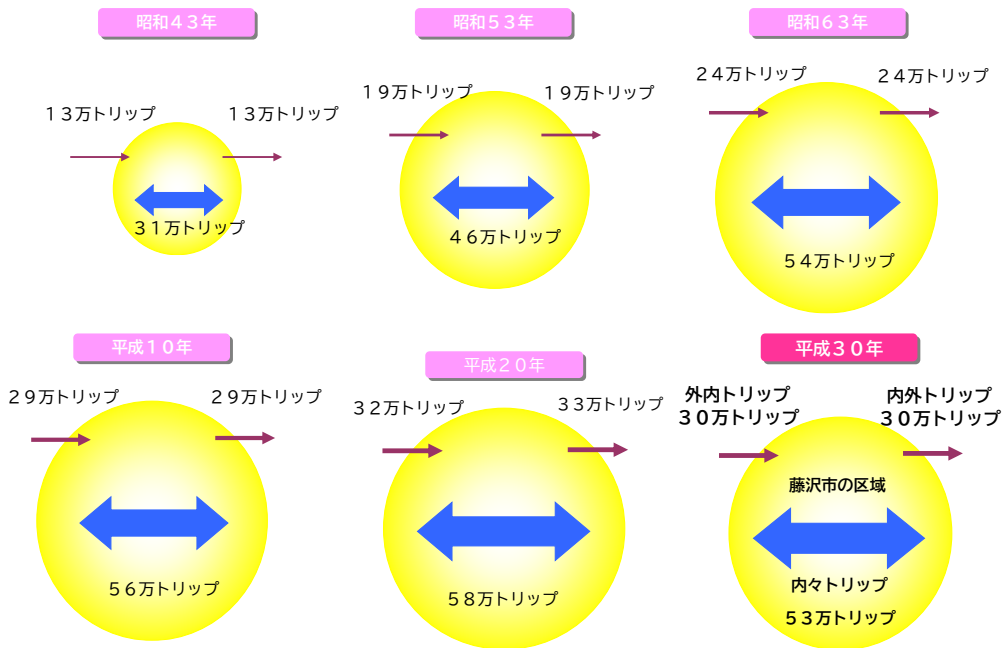


図 藤沢市の交通量（総トリップ数）の変化  
（出典：S43～H30 パーソントリップ調査）

### 3-2 1人あたりのトリップ数

本市の1人あたりトリップは、この10年間で、2.47から2.08と減少しました。

年齢構成別の傾向としては、ほぼ全年代で減少しており、高齢者を除くと、20歳代の1人あたりのトリップ数が、2.0を下回っています。

また、東京都市圏全体においても、同様に全年代で1人あたりトリップ数は減少傾向となっており、外出率の減少が起因しています。

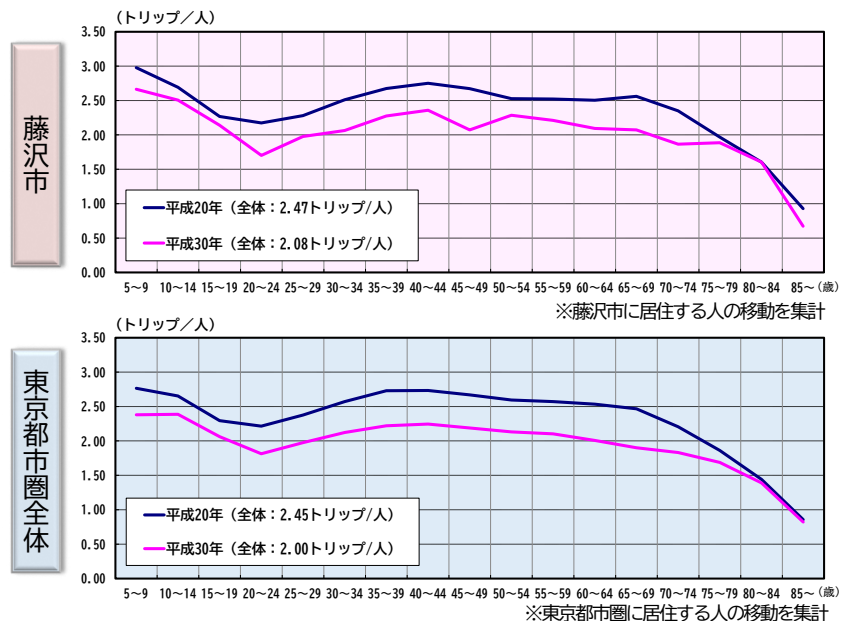
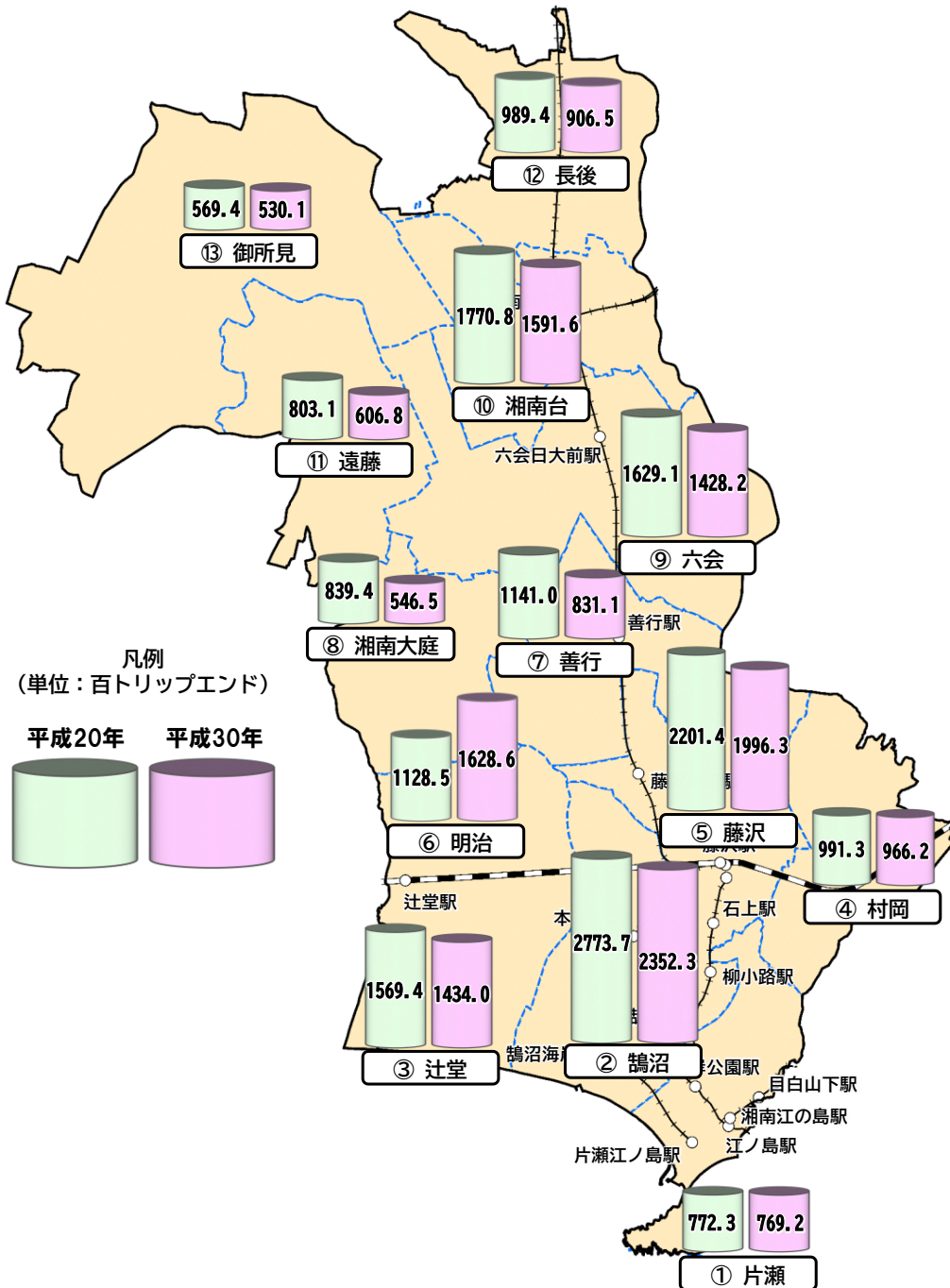


図 1人あたりのトリップ数  
（出典：H20・H30 パーソントリップ調査）

### 3-3 13 地区別発生集中量

13 地区別の発生集中量においても、この 10 年間で、ほとんどの地域が減少傾向に転じました。特に、高齢化が急速に進んでいる「湘南大庭」では、約 35%の大幅な減少となっています。

一方、大型商業施設の立地が進む「明治」では、大きく発生集中量が伸びています。



※藤沢市に発着する移動を集計

図 藤沢市の発生集中量の変化  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)



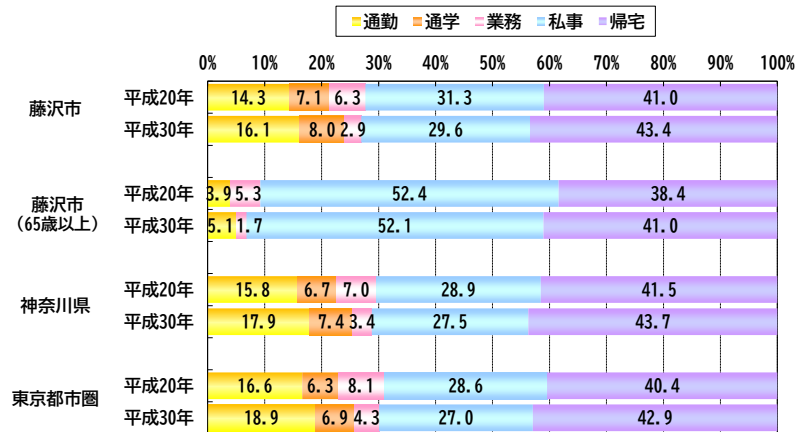
### 3

## 交通の目的

### 4-1 目的構成の変化

本市に発着する交通の目的構成は、都市圏や神奈川県と同様に通勤目的の占める割合が増加しています。

一方、インターネットや電子メールなど ICT 技術の発展やネット通販の拡大により、業務目的や私事目的の占める割合が低下しています。



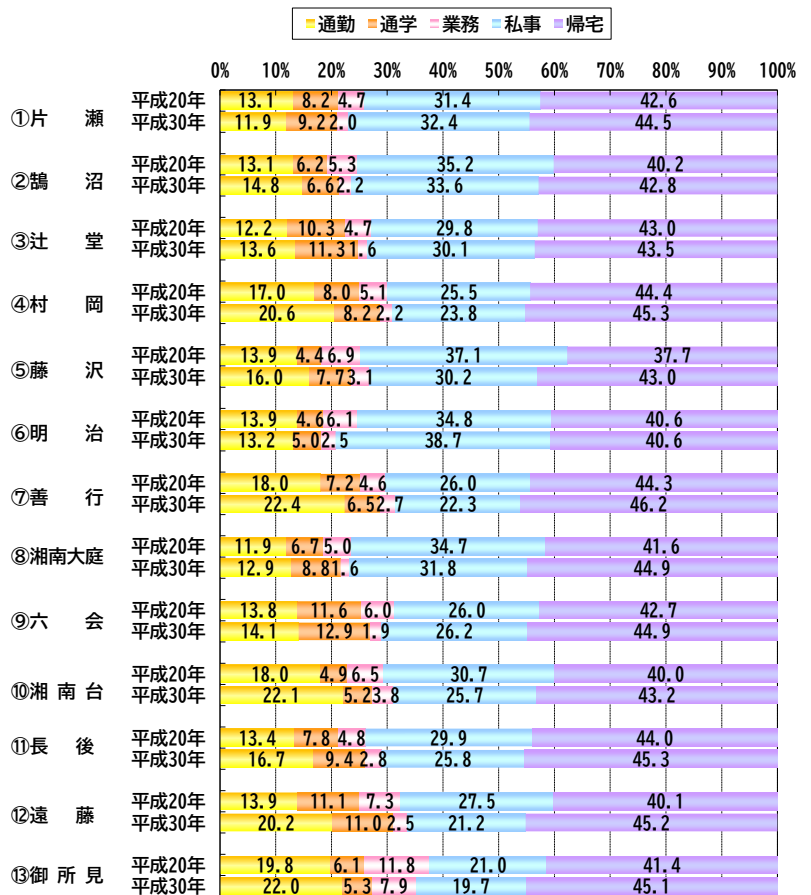
※各地域に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 交通の目的構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 4-2 13地区の目的構成

13地区ごとの目的構成においても、通勤目的の占める割合が高まっており、業務目的や私事目的の割合が相対的に低下しています。

また、工場や研究施設が立地・隣接している「村岡」、「湘南台」や「御所見」などでは、通勤目的の割合が高く、商業施設が多く立地する「明治」では、移動の増加がみられ、特に私事目的の割合が高くなっています。



※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 13地区別の交通の目的構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

## 4 藤沢市の人の動き

### 5-1 市外との人の動き

市外との人の動きでは、近隣とのトリップ数が多くなっています。特に、神奈川県東部（横浜市、川崎市など）や東京区部とのトリップ数が多くなっています。

また、この10年間での増減率をみると、交通量自体が減少傾向に転じたことから、ほとんどの地域間とのトリップ数が減少傾向を示しています。

一方、神奈川県東部や相模原とのトリップ数は増加傾向にあります。

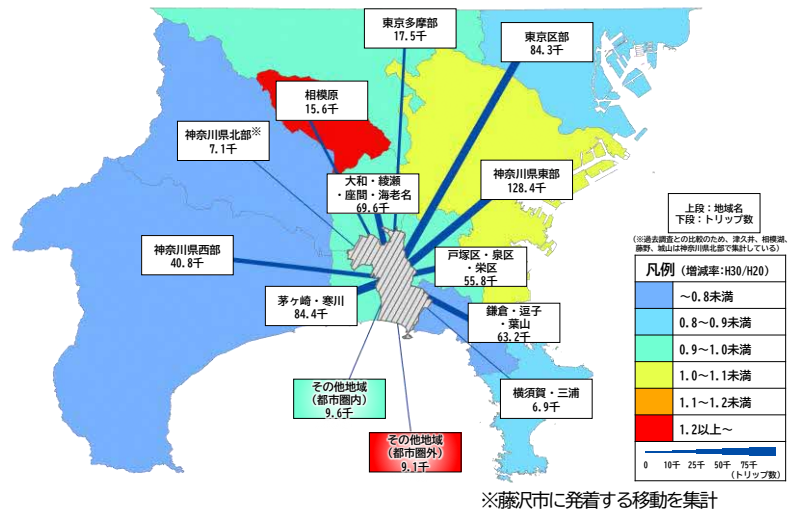


図 市外地域間との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 5-2 市内での人の動き

市内の人の動きでは、本市の交通の玄関口である藤沢駅を有し、商業・業務機能などが集積する「藤沢」や藤沢駅の南側に位置し、居住者の最も多い「鵜沼」、辻堂駅の南北に位置する「明治」、「辻堂」を中心に交通量が多くなっています。

また、本市の北側では、「湘南台」を中心とした交通量が多くなっています。

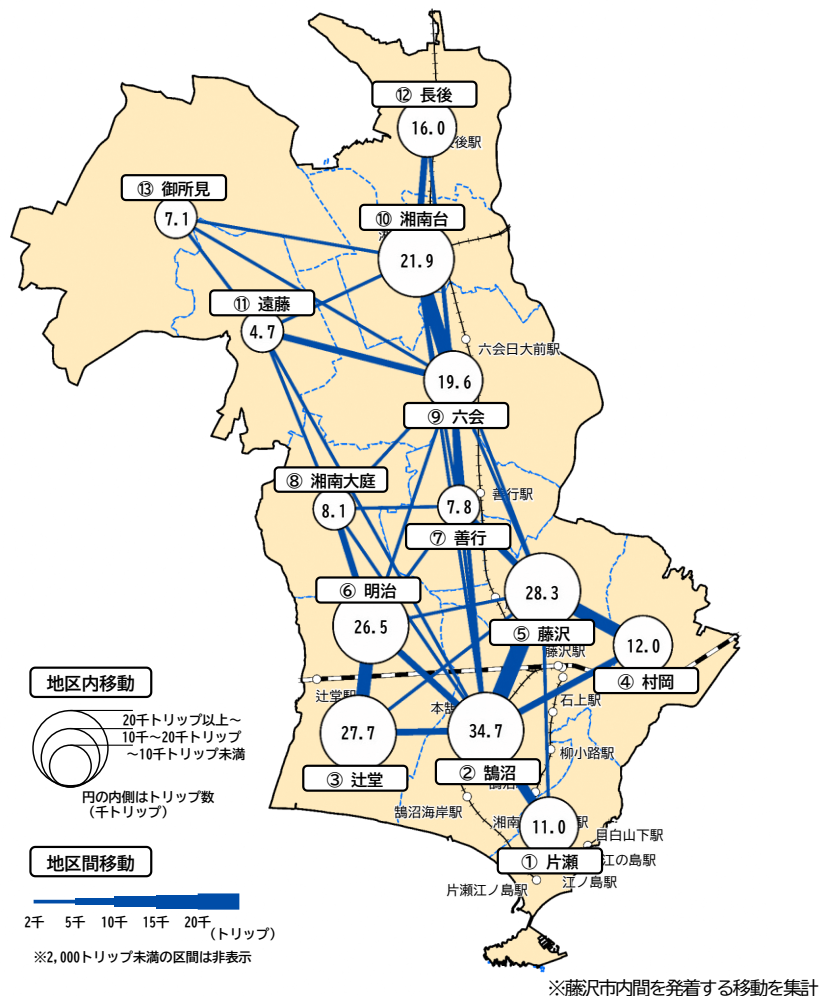


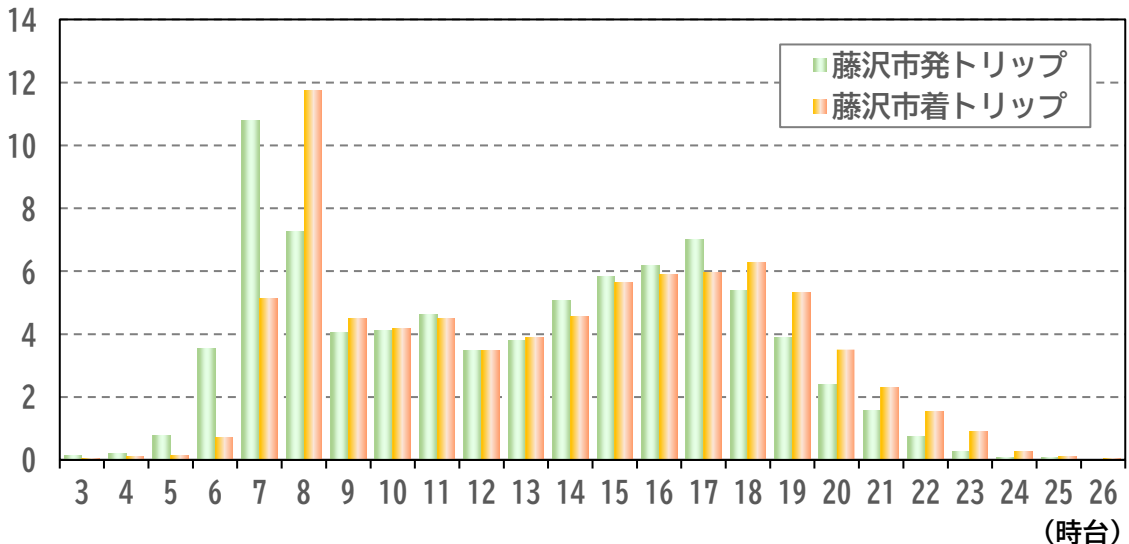
図 市内地区間での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 5

# 藤沢市を発着する時間

本市を発着する交通の時間的な特徴としては、通勤・通学目的と考えられる移動により、7時台～8時台に最大のピークがあります。その後、藤沢市を発着する交通は一度緩やかになりますが、学生の帰宅が始まる15時台から再び増加し、17時台～18時台に夕方のピークを迎えます。

発生量及び集中量（万トリップ）



※藤沢市に発着する移動を集計

図 時間帯ごとの藤沢市を発着する交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 6

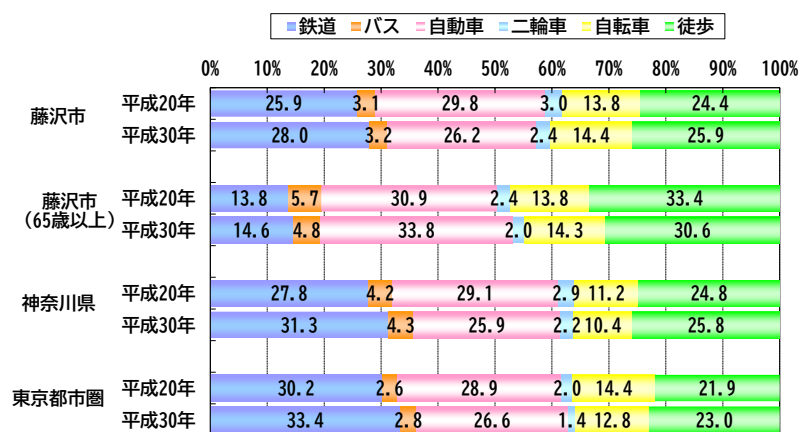
# 交通の手段

### 7-1 手段構成の変化

本市に発着する交通の代表交通手段分担率は、この10年で、鉄道による移動の割合が、約2ポイント増加しました。

一方、自動車による移動の割合は約4ポイント減少しています。

また、65歳以上の高齢者の移動では、鉄道の割合も増加していますが、自動車の割合が約3ポイント増加し、高齢者の移動において、自動車が重要な交通手段となっていることが伺えます。



※各地域に発着する移動を集計

※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 代表交通手段の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

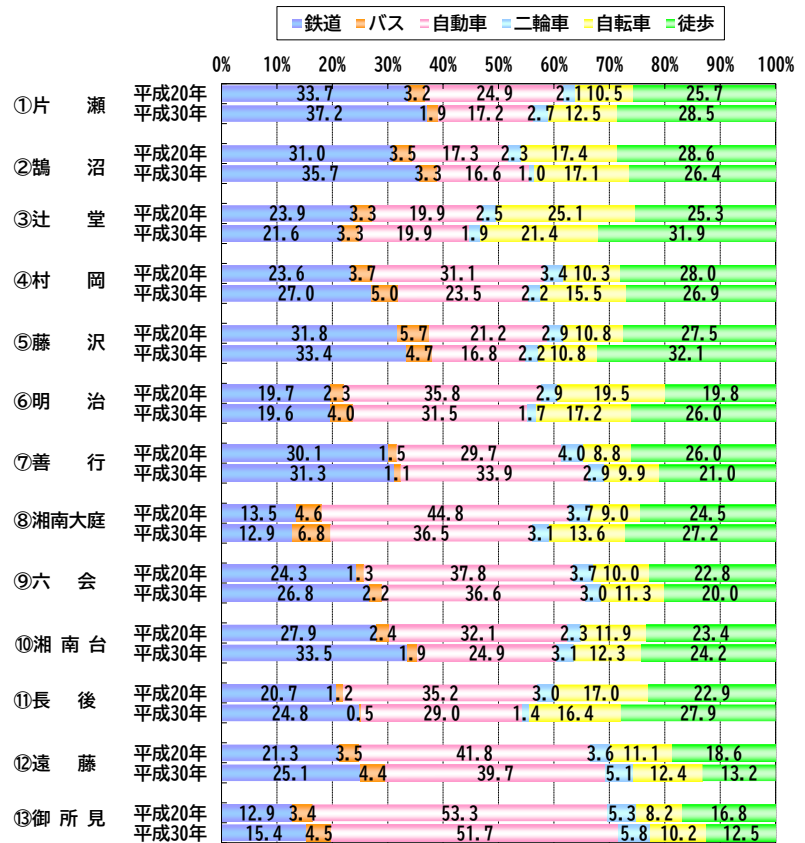
## 7-2 13 地区別の手段構成

13 地区別の手段構成をみると、多くの地区で、鉄道の割合が、高くなっています。

また、鉄道駅のない市北西部の「遠藤」や「御所見」でも鉄道利用の割合が高まっていますが、自動車による移動の割合が依然として高いままとなっています。

自転車は「村岡」や「湘南大庭」などにおいて移動の割合が高まっています。

藤沢駅周辺をはじめ、市内の歩行空間の整備などが進んでいることから、「藤沢」「辻堂」などでは徒歩の割合も高まっています。

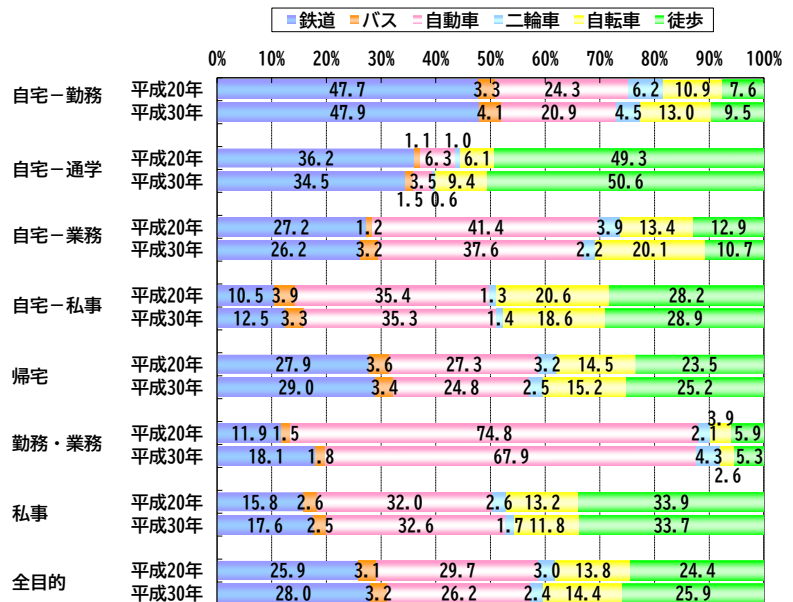


※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 13 地区別代表交通手段の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

## 7-3 目的別の手段構成

移動の目的ごとの代表交通手段の構成では、この10年で大きく変化していませんが、自動車による移動割合の高い業務・勤務目的の移動が大きく減少したため、それら移動目的の主たる手段である自動車移動も減少したと考えられます。



※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 目的別代表交通手段の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

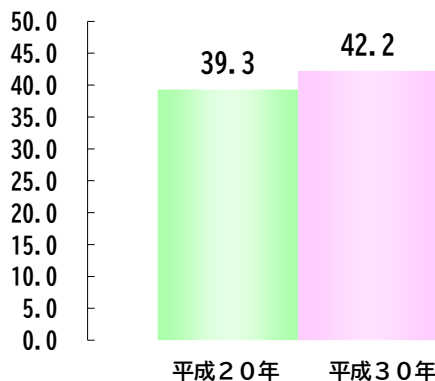
## 移動時間と目的や手段との関係

### 8-1 平均移動時間

藤沢市に発着する移動の平均時間は 1 トリップ 当たり、約 42 分となっており、10 年前と比較し、約 3 分増加しました。

市内の移動においても約 3 分、市外との移動においても約 3 分、移動時間が増加しました。また、市内の移動は、15 分以下の移動の割合が低下、市外との移動では、45 分以下の移動の割合が低下しています。

(分)



平成20年 平成30年

※藤沢市に発着する移動を集計

		~15分	~30分	~45分	~60分	~75分	~90分	~105分	~120分	121分以上	平均 (分)
内々	平成20年	61.9%	28.7%	5.7%	2.4%	0.4%	0.4%	0.1%	0.2%	0.2%	17.6
	平成30年	54.3%	31.8%	7.4%	4.7%	0.8%	0.5%	0.0%	0.2%	0.3%	20.8
内外・外内	平成20年	8.9%	19.6%	14.2%	19.7%	11.1%	13.4%	5.3%	4.1%	3.5%	58.6
	平成30年	8.2%	17.2%	12.3%	22.9%	10.6%	14.2%	5.1%	5.5%	4.1%	61.4
合計	平成20年	33.8%	23.9%	10.2%	11.6%	6.1%	7.3%	2.9%	2.2%	2.0%	39.3
	平成30年	29.9%	24.1%	10.0%	14.3%	5.9%	7.8%	2.7%	3.0%	2.3%	42.2

図 移動時間の割合及び1トリップあたりの平均移動時間の変化  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

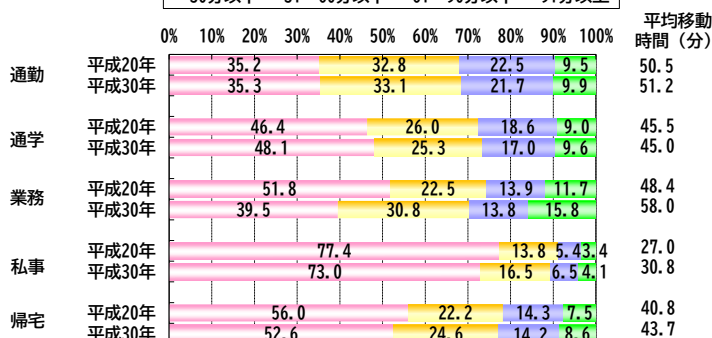
※四捨五入により100%とならない場合がある。

### 8-2 目的別の移動時間

いずれの移動目的においても、平均移動時間は増加傾向にあります。

特に、業務目的においては、30分未満の割合が13ポイントも減少しており、平均移動時間にしては、約12分増加しました。業務目的や私事目的などでは、移動の広域化が生じていると想定されます。

■30分以下 ■31~60分以下 ■61~90分以下 ■91分以上



※藤沢市に発着する移動を集計

※四捨五入により100%とならない場合がある。

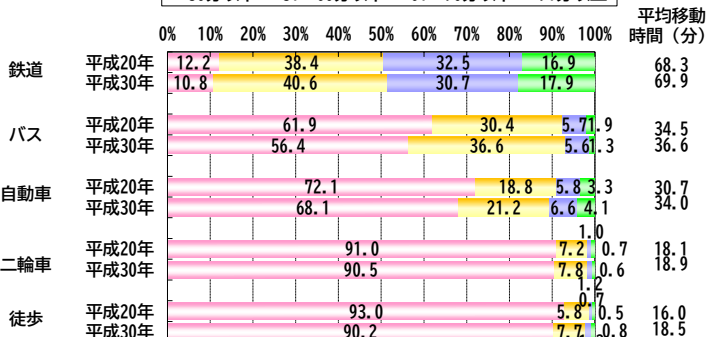
図：移動目的別の移動時間の割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 8-3 手段別の移動時間

手段別の移動時間においても、全ての手段で平均移動時間が増加傾向にあります。

特に、バスや自動車では30分未満の移動の割合が減少しており、それぞれ約6ポイントと約4ポイント減少しています。

■30分以下 ■31~60分以下 ■61~90分以下 ■91分以上



※藤沢市に発着する移動を集計

※四捨五入により100%とならない場合がある。

図：代表交通手段別の移動時間の割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

9-1 トリップ数の変化

本市でも高齢化が進行しており、高齢者の人口は10年前に比べ1.38倍となっています。そのため、高齢者のトリップ数も増加傾向にはありますが、高齢者のトリップ数の伸びは、高齢者の人口の伸びに比べて緩やかで、1.12倍となっています。

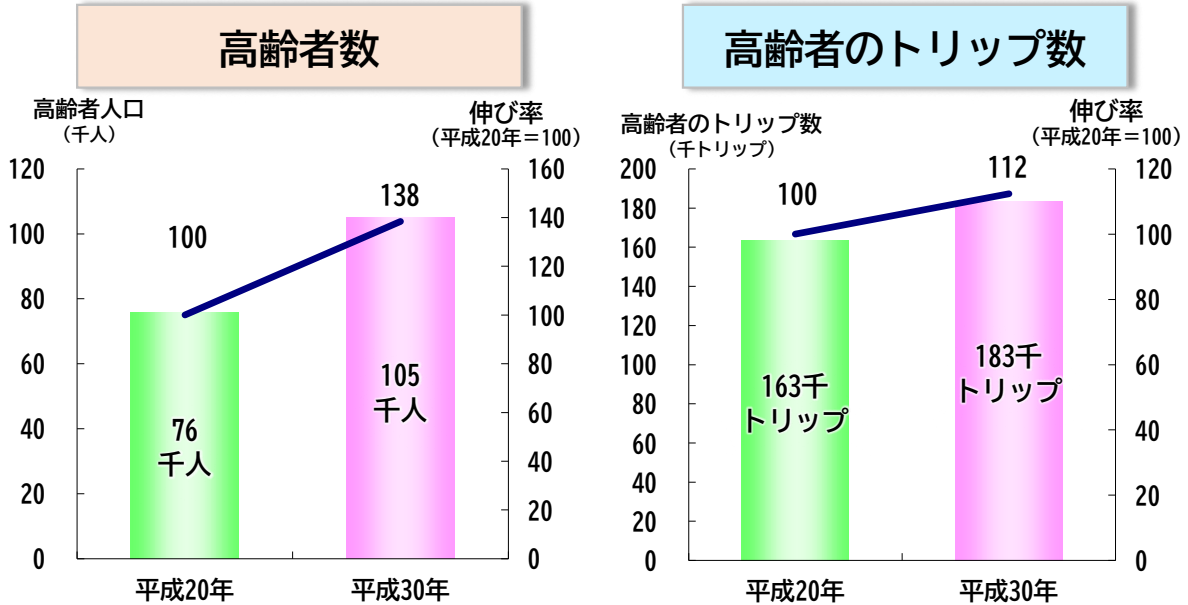


図 高齢者人口と高齢者のトリップ数の変化

(出典：H20・H30 住民基本台帳 (ともに10月時点) 及びH20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に居住する人の移動を集計

9-2 高齢者1人あたりトリップ数

高齢者の一人あたりトリップは、10年前と比較し男女ともに減少しています。特に、前期高齢者(65～74歳)の移動が、男女ともに減少しています。

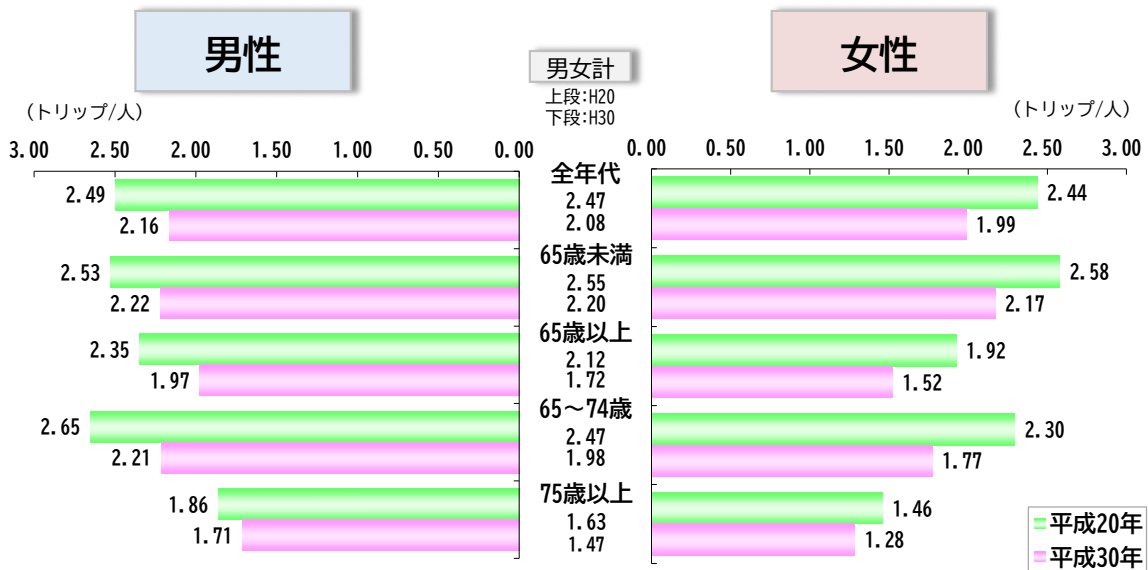


図 高齢者の1人あたりトリップ数の変化

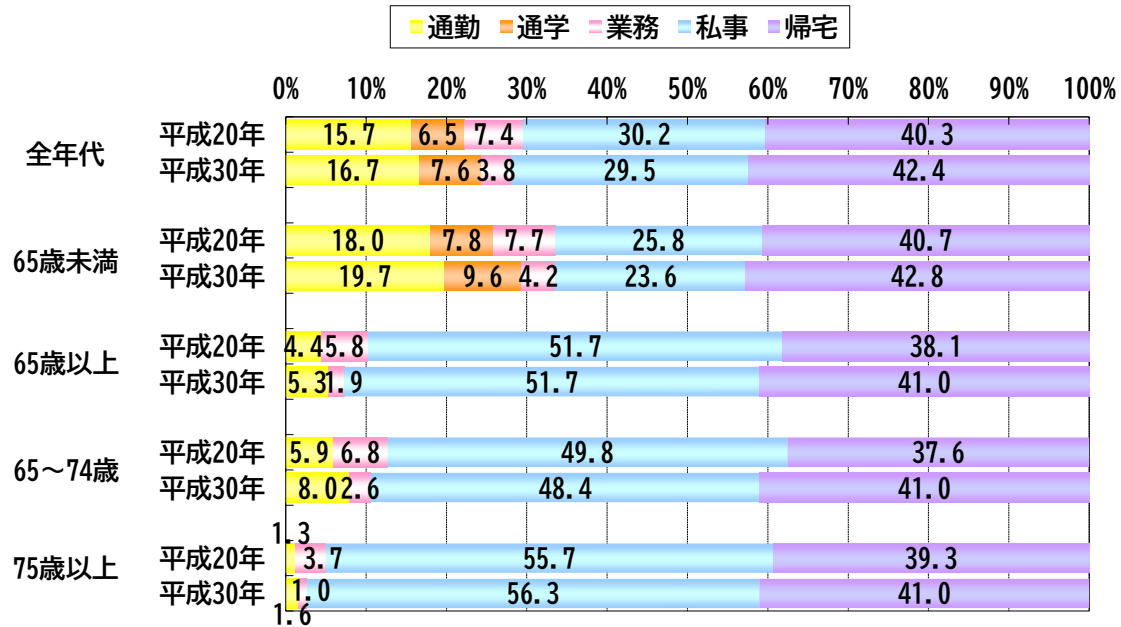
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に居住する人の移動を集計

### 9-3 高齢者の移動目的

藤沢市に居住する高齢者の移動目的は、私事が最も割合が高く半数を占めます。

この10年で、前期高齢者（65～74歳）の通勤の割合が高まっており、定年延長などの社会情勢の変化が反映されていると想定されます。

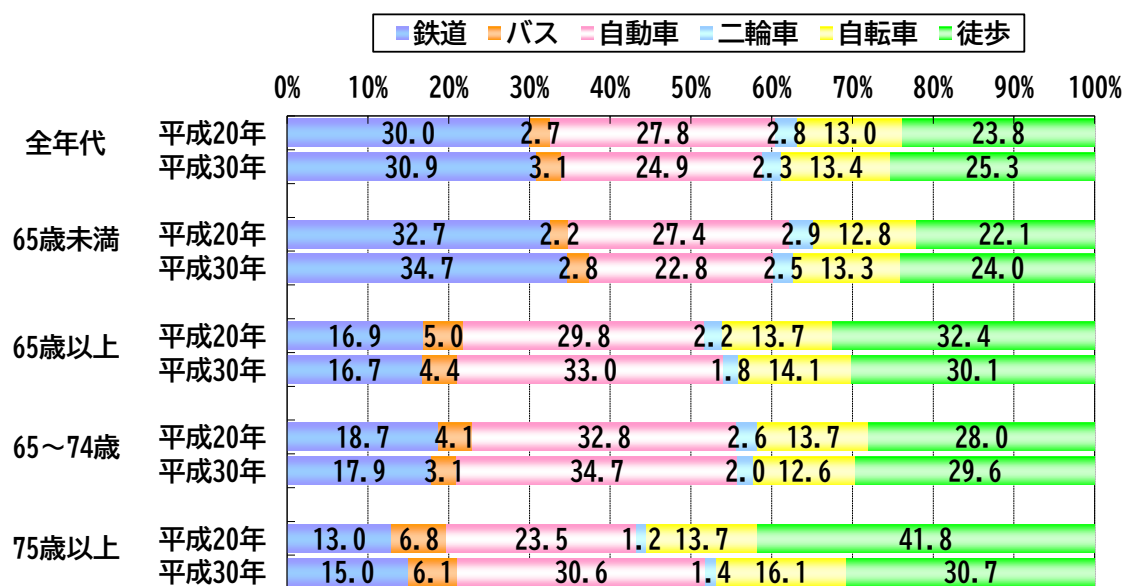


※藤沢市に居住する人の移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 高齢者の移動目的の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 9-4 高齢者の移動手段

藤沢市に居住する高齢者の移動手段は、自動車が一番割合が高く3分の1を占め、この10年で自動車の割合がより高まっています。また、75歳以上の自動車の割合の高まりが顕著であり、徒歩移動の割合が減少しています。



※藤沢市に居住する人の移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

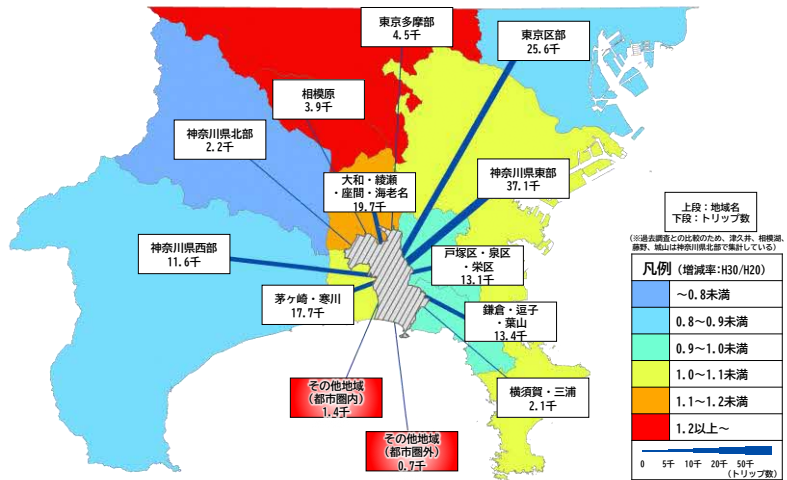
図 高齢者の代表交通手段の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

10-1 通勤

市外との通勤移動

市外との通勤移動では、東京区部や神奈川県東部とのトリップ数が多くなっています。

また、この10年の増減率では、相模原や東京多摩部等との通勤移動が特に増加していますが、神奈川東部も増加傾向にあります。



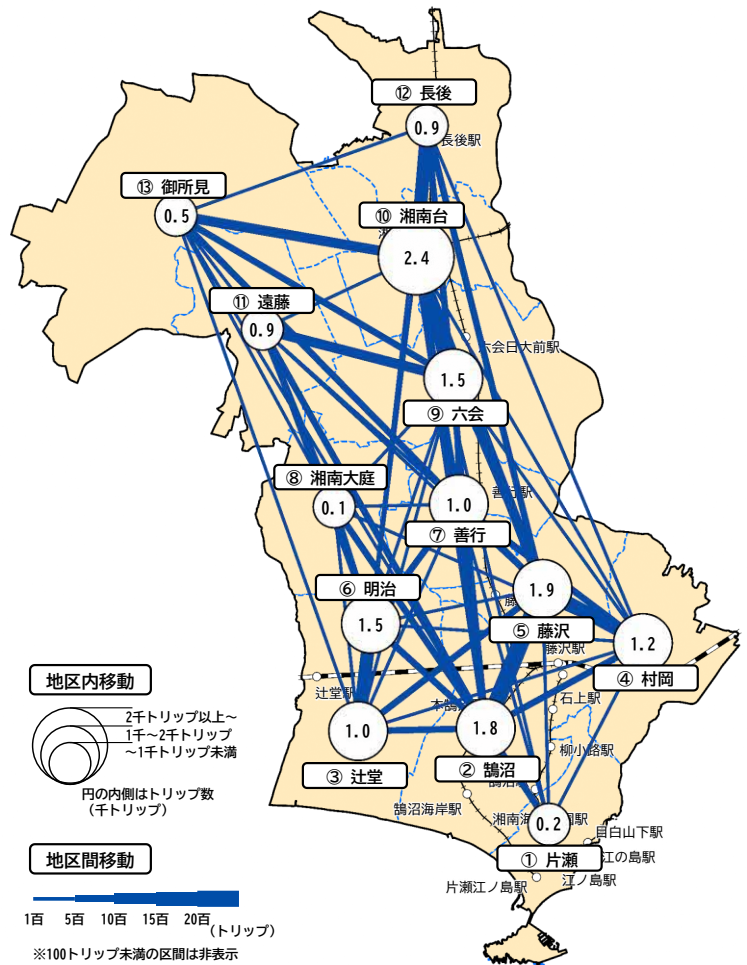
※藤沢市に発着する移動を集計

図：通勤目的の市外との交通量 (出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

市内での通勤移動

市内での通勤では、南北方向の通勤移動が多くなっています。

また、市の北部では「湘南台」、市の南部では、業務・商業機能の集積する「藤沢」や居住者の多い「鶴沼」を中心とした移動が多くなっています。



※藤沢市内間を発着する移動を集計

図 通勤目的の市内での交通量 (出典：H30 パーソントリップ調査)

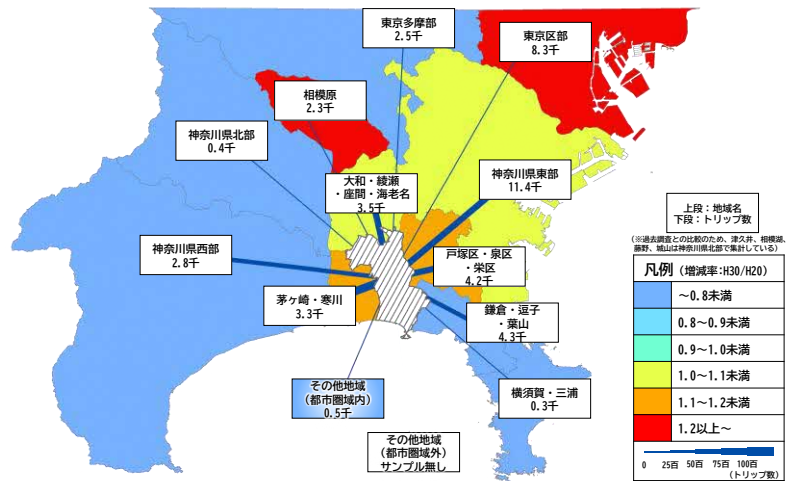


## 10-2 通学

### 市外との通学移動

市外との通学移動では、東京区部や神奈川県東部とのトリップが多くなっています。

また、この10年の増減率では、相模原や東京区部との通学移動が増加しています。

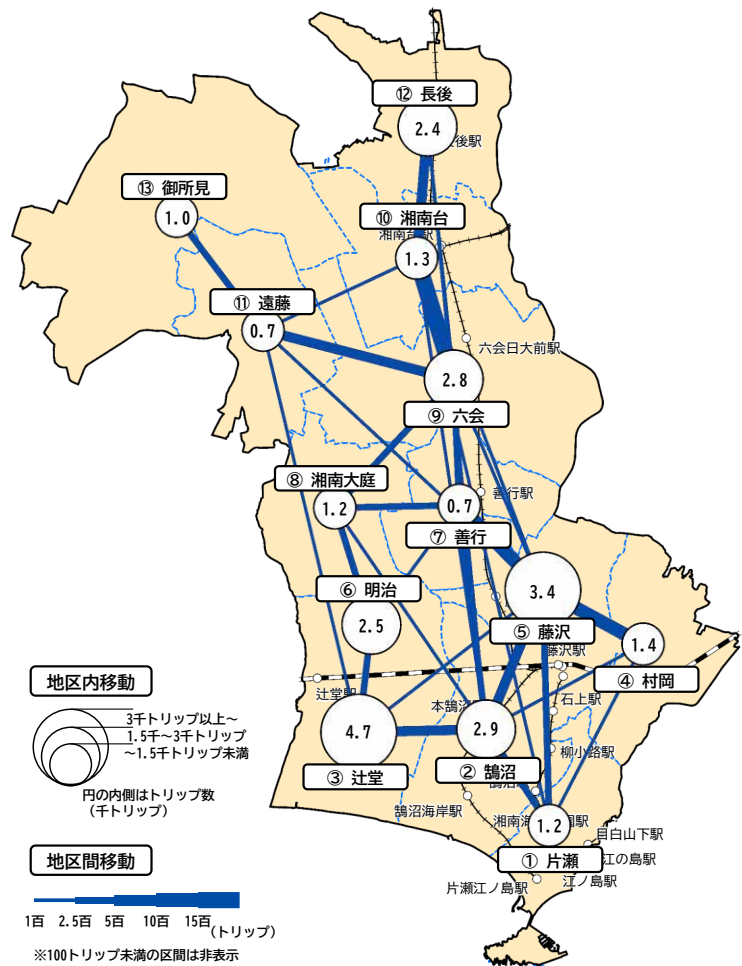


※藤沢市に到着する移動を集計

図：通学目的の市外との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 市内での通学移動

市内の通学移動では、専門学校や大学などの教育施設が立地する「辻堂」、「藤沢」、「六会」を中心とした移動が多くなっています。



※藤沢市内間を発生する移動を集計

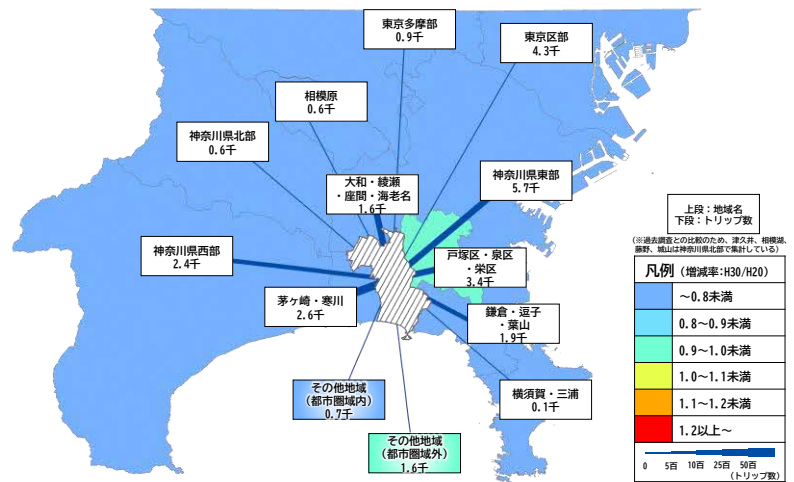
図 通学目的の市内での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

### 10-3 業務

#### 市外との業務移動

市外との業務移動は、東京区部や神奈川県東部とのトリップ数が多くなっています。

一方、メールやインターネットなど ICT 技術の進歩により、業務目的のトリップ数自体が減少しており、この 10 年間の増減率は、いずれの地域間においても、大きく減少傾向となっています。

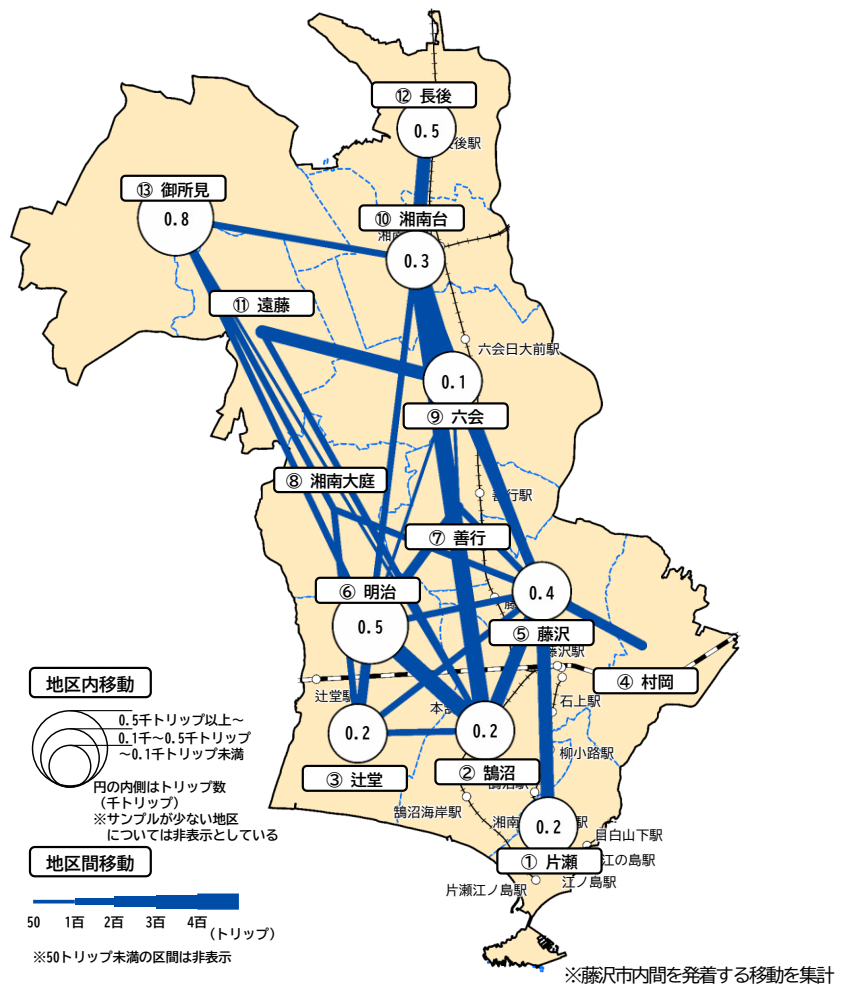


※藤沢市に発着する移動を集計

図 業務目的の市外との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

#### 市内での業務移動

市内では南北方向への業務移動が多いほか、「鵜沼」を中心とした業務移動が多くなっているほか、「御所見」や「明治」では地区内での移動も多くなっています。



※藤沢市内間を発着する移動を集計

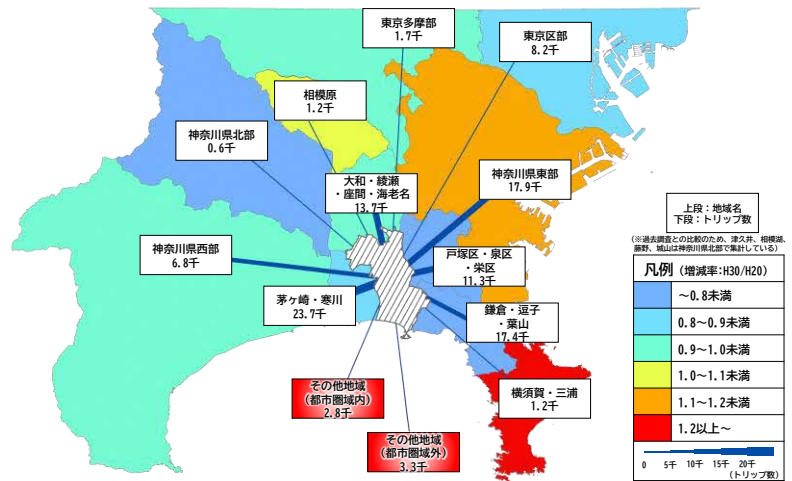
図 業務目的の市内での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 10-4 私事

### 市外との私事移動

市外との私事移動では、神奈川県東部、茅ヶ崎・寒川、鎌倉・逗子・葉山とのトリップ数が多くなっています。

また、この10年間の増減率では、横須賀・三浦等との移動が増加傾向にあります。



※藤沢市に発着する移動を集計

図 私事目的の市外との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 市内での私事移動

市内の私事移動では、大規模な商業施設の立地する「明治」、「鵜沼」での地区内の移動が多いほか、「明治」、「鵜沼」への往来も多いことが伺えます。

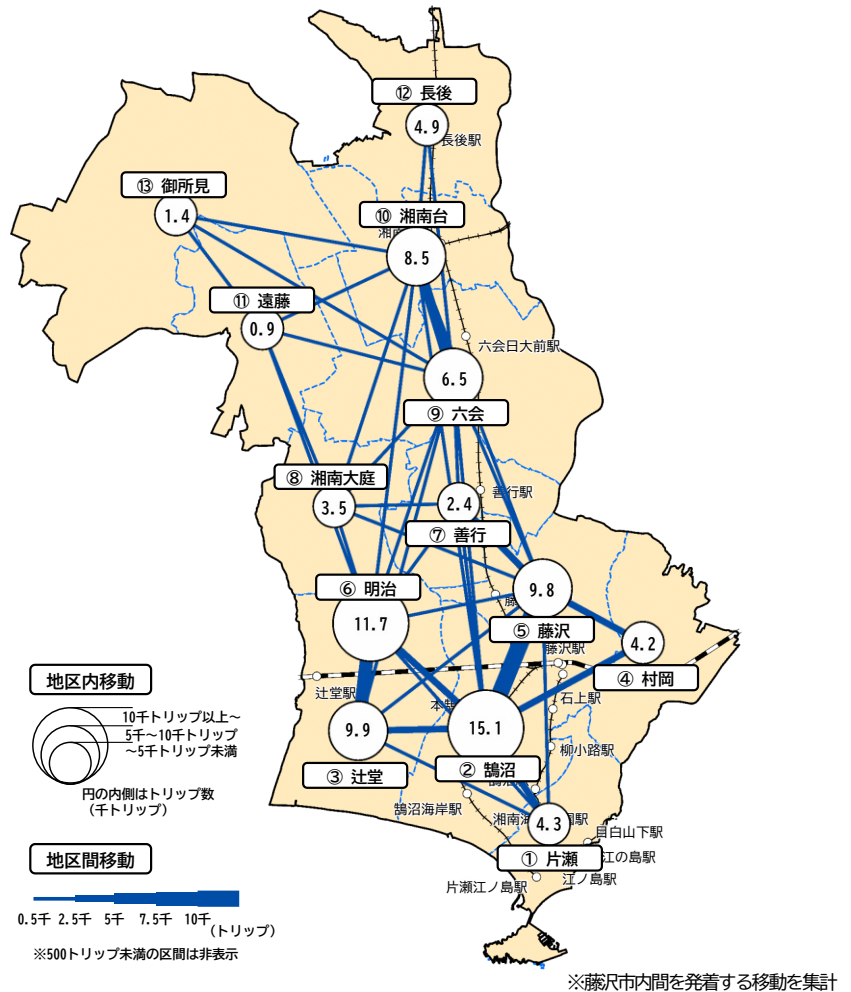


図 私事目的の市内での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 10 手段からみた人の動き

### 11-1 目的地ごとの交通手段の利用状況

市内間の移動では、徒歩の割合が最も高く約4割となっています。次いで、自動車、自転車の順で利用割合が高くなっています。

一方、市外との移動では、鉄道の割合が約6割を占めており、次いで、自動車の割合が高く約3割となっています。

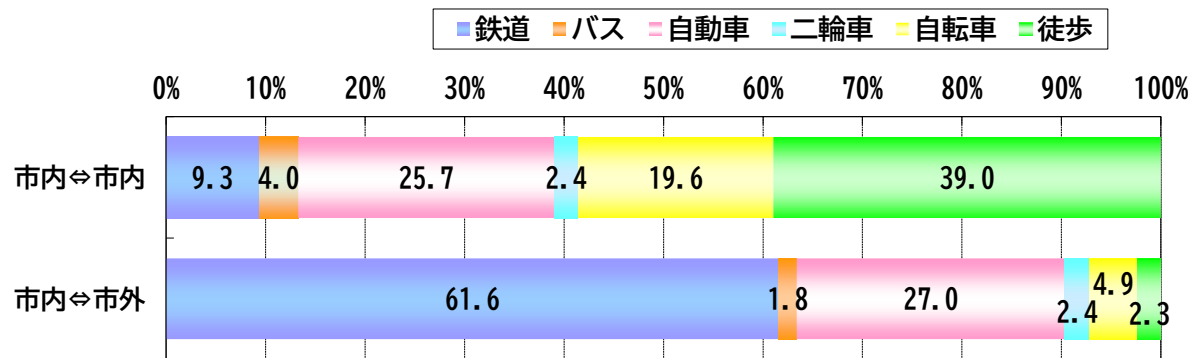


図 目的地別の代表交通手段の構成割合  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

### 11-2 鉄道利用の動き

市外との鉄道移動は、通勤・通学のトリップ数の多い東京区部や神奈川県東部での移動が多くなっています。また、通勤・通学の増加率の高かった相模原や大和・綾瀬・座間・海老名で鉄道の増加率も高くなっています。

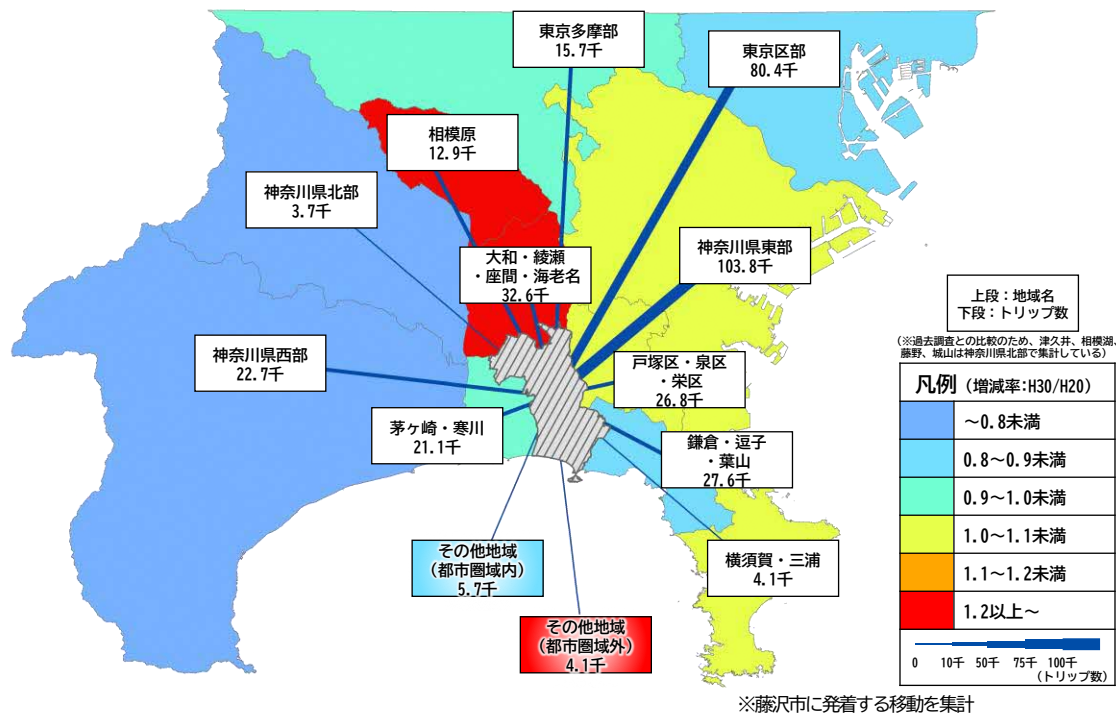


図 鉄道利用による市外との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に発着する移動を集計

### 11-3 バス

市北部では、「湘南台」を中心とした東西方向の動きが主ですが、辻堂駅～湘南ライフタウン・慶応大学間においても、ツインライナーが導入されたことにより、「明治」を中心とする南北方向のバス移動の動きも多くみられるようになりました。

また、市南部では「藤沢」を中心に地区内・地区間の移動が多くなっています。

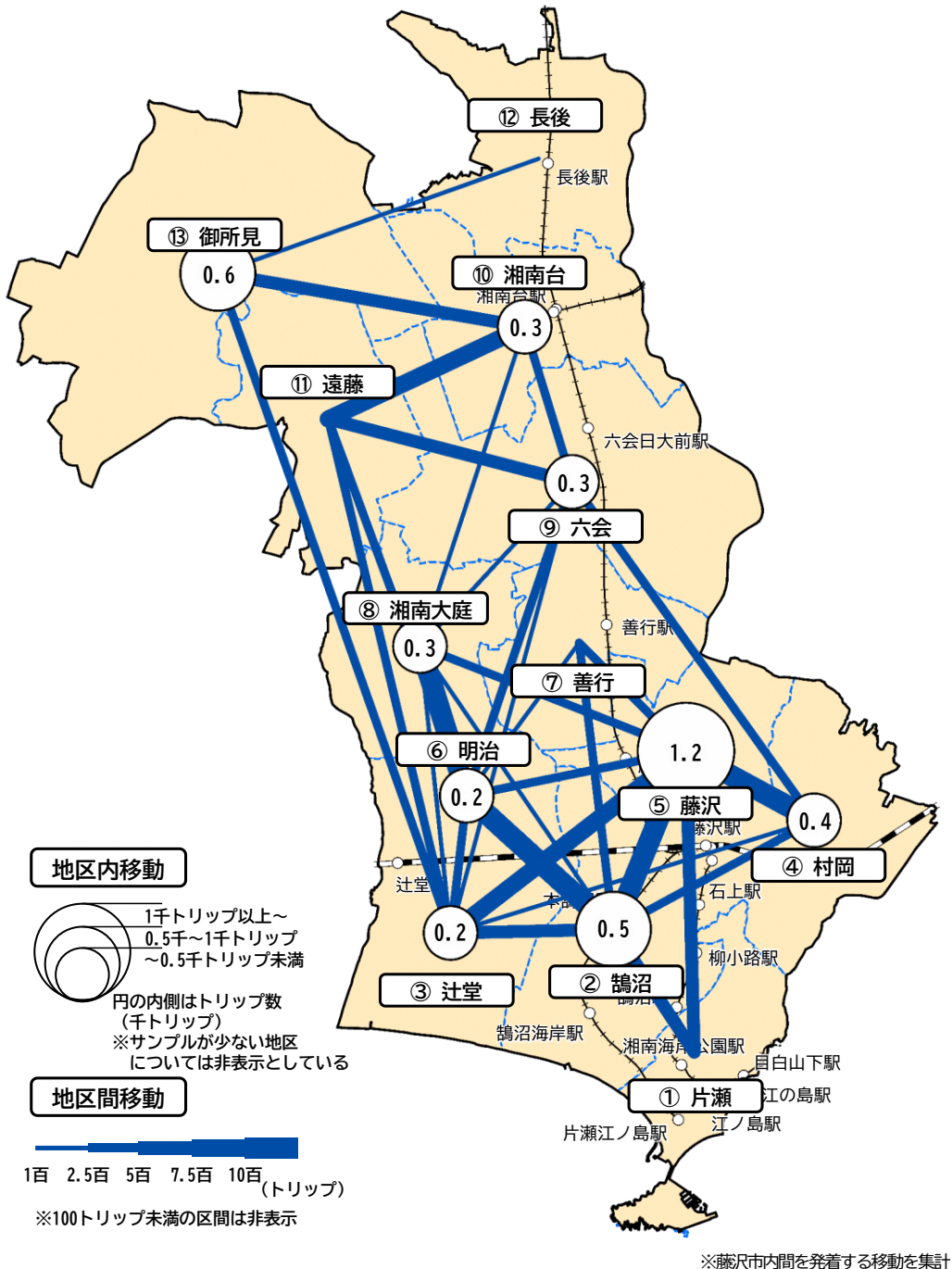


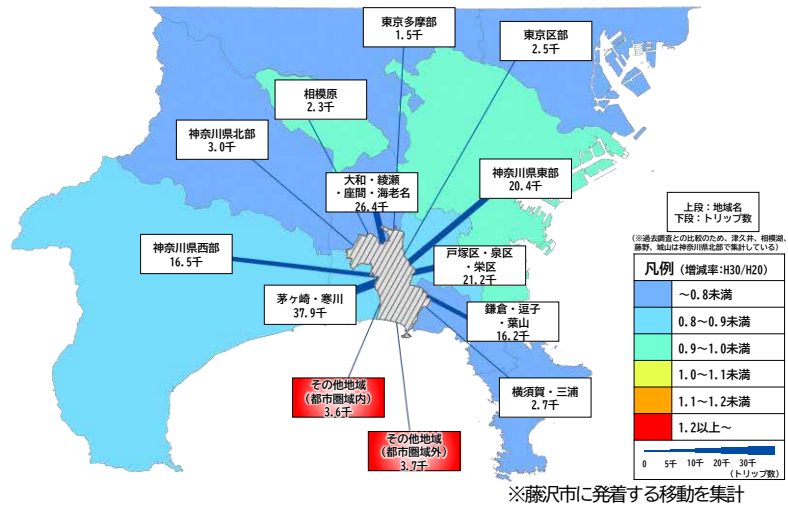
図 バス利用による市内での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 11-4 自動車利用

### 市外との自動車移動

市外との自動車による移動は、隣接する自治体間とのトリップが多くなっています。

一方、この10年で、自動車のトリップ数自体が減少したことに伴い、ほとんどの地域間でのトリップ数が減少傾向となっています。



図：自動車利用による市外との交通量  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 市内での自動車移動

市内での自動車による移動は、大型商業施設の立地する「明治」や商業施設の多い「六会」を中心に自動車移動が多くなっています。

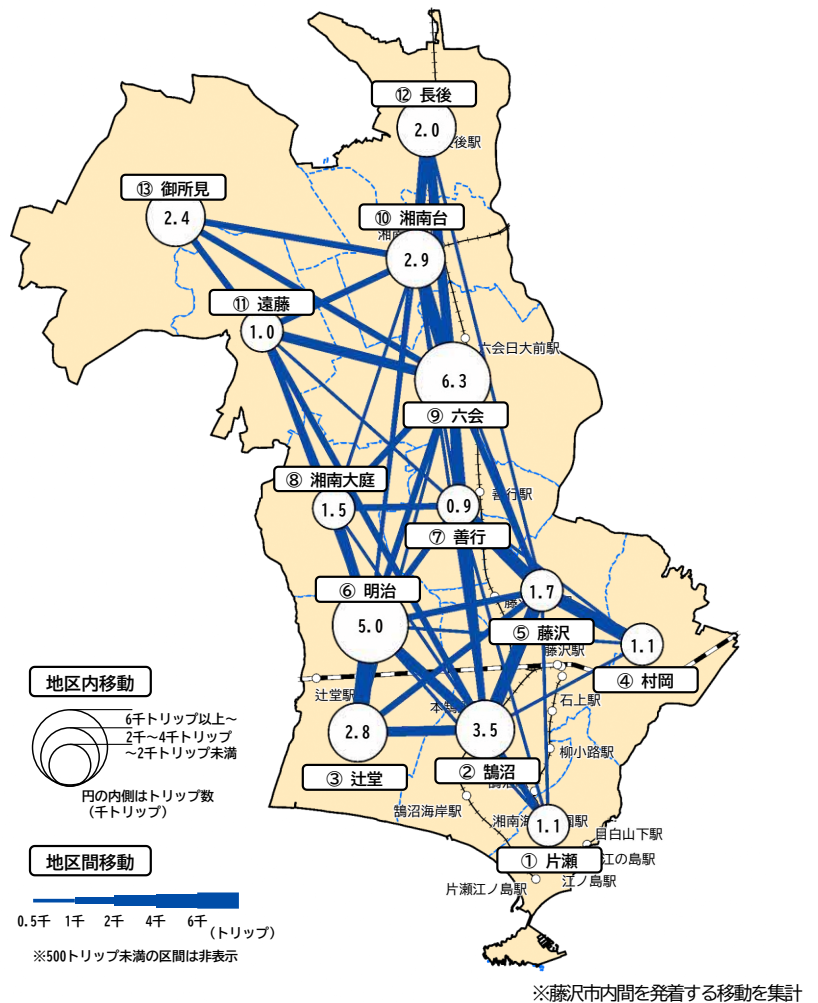


図 自動車利用による市内での交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

# 11 鉄道による人の動き

## 12-1 駅別の乗車人員数

JR 東海道線、小田急江ノ島線、江ノ島電鉄が接続する藤沢駅では、市内全駅の 1 日乗車客数の約 5 割を占め、乗車客数は増加傾向にあります。江ノ島電鉄藤沢駅は、平成 24 年に乗車客数が、減少傾向に転じましたが、近年は回復傾向となっています。

また、駅周辺の再開発が進んだ辻堂駅や、横浜市営地下鉄や相鉄いずみ野線が乗り入れる湘南台駅で乗車客数が多く、この 10 年で、乗車客数が大きく増加しました。

1日平均乗車人員数（単位：千人）

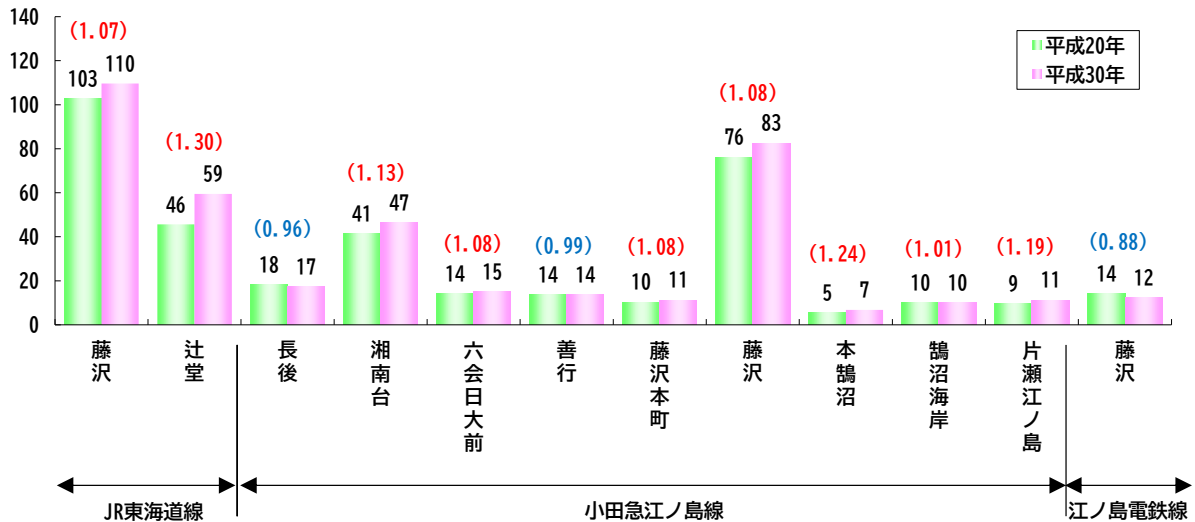


図 主要鉄道駅1日当たりの乗車人員数  
(出典：藤沢市ワンポイント指標)

## 12-2 鉄道の利用目的

鉄道の利用目的の割合は、帰宅を除き、通勤目的が最も高く約 3 割を占めています。また、業務目的の割合が低下しています。

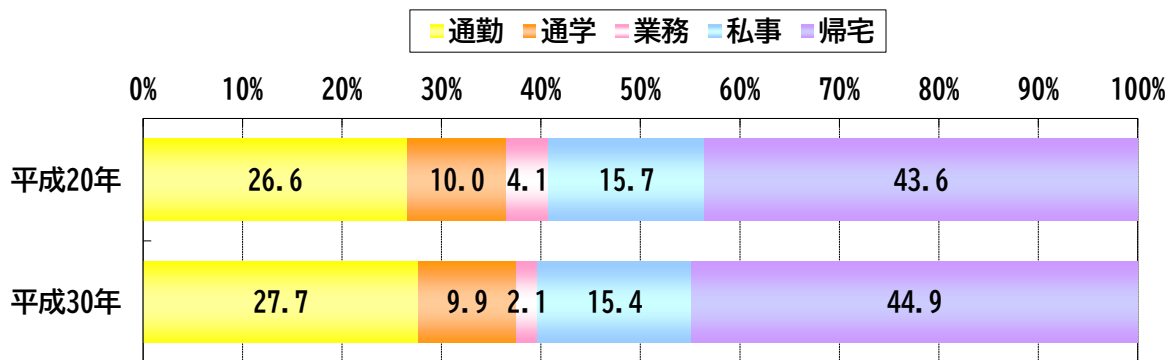


図 鉄道利用目的の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により 100% とならない場合がある。

### 12-3 13 地区別の駅利用状況

13 地区ごとの利用上位駅の特徴を見ると、地区内に鉄道駅がある地区は地区内の駅を利用が多くなっています。また、藤沢駅、湘南台駅、辻堂駅は近隣の地区からの利用も多くなっています。

その他、「村岡」「片瀬」「長後」「御所見」などでは、近隣市の駅を利用も多くなっています。

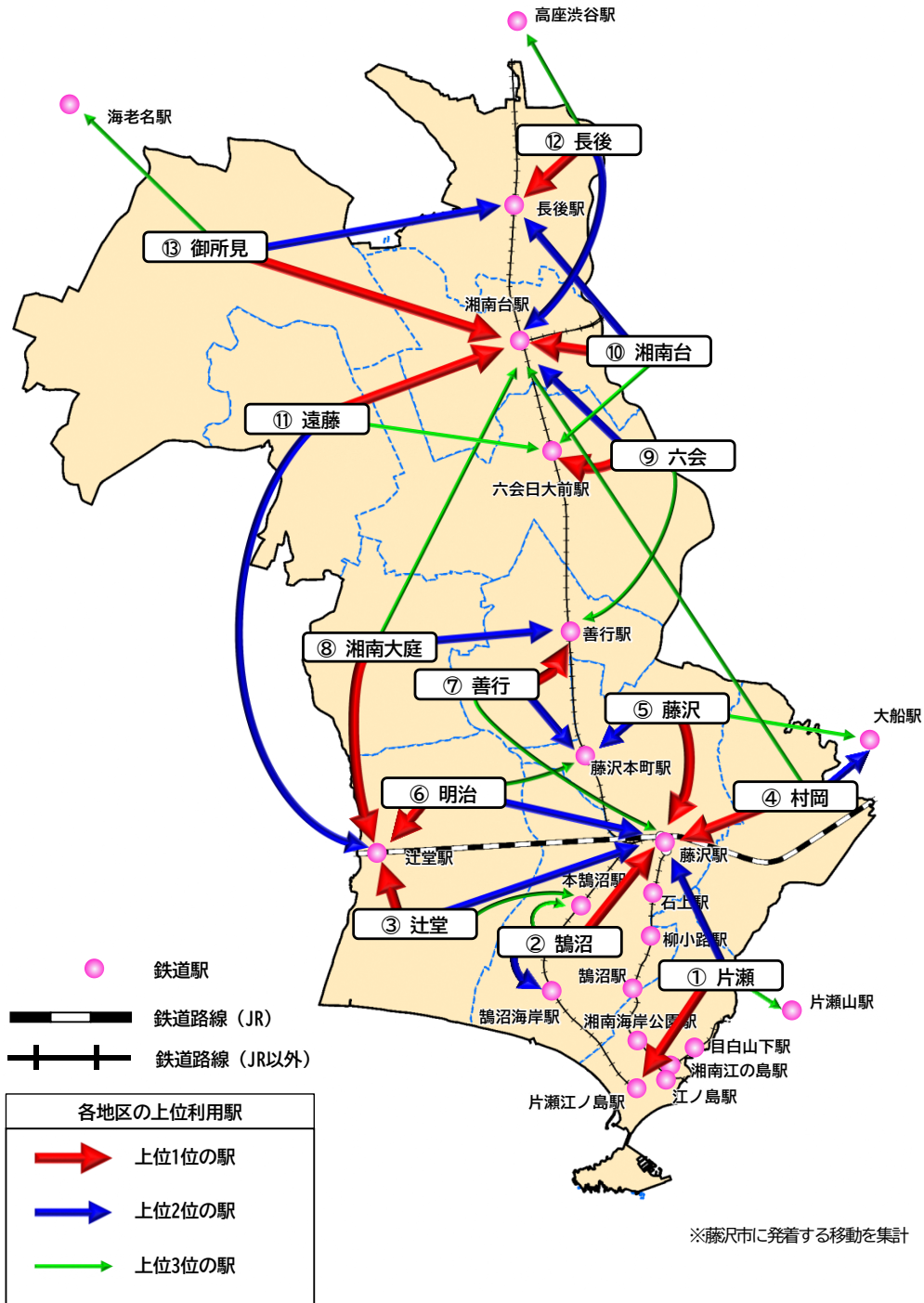


図 地区別の利用上位鉄道駅  
(出典：H30 パーソントリップ調査)



## 12 鉄道駅までの交通手段

### 13-1 市内の主要な鉄道駅までの端末交通手段

市内の鉄道駅への端末交通手段として、いずれの駅も徒歩によるアクセスが最も多くなっています。

その他の端末交通手段としては、長後駅、湘南台駅、藤沢駅などではバスの利用が多くなっているほか、辻堂駅では、自転車の利用が多くなっています。

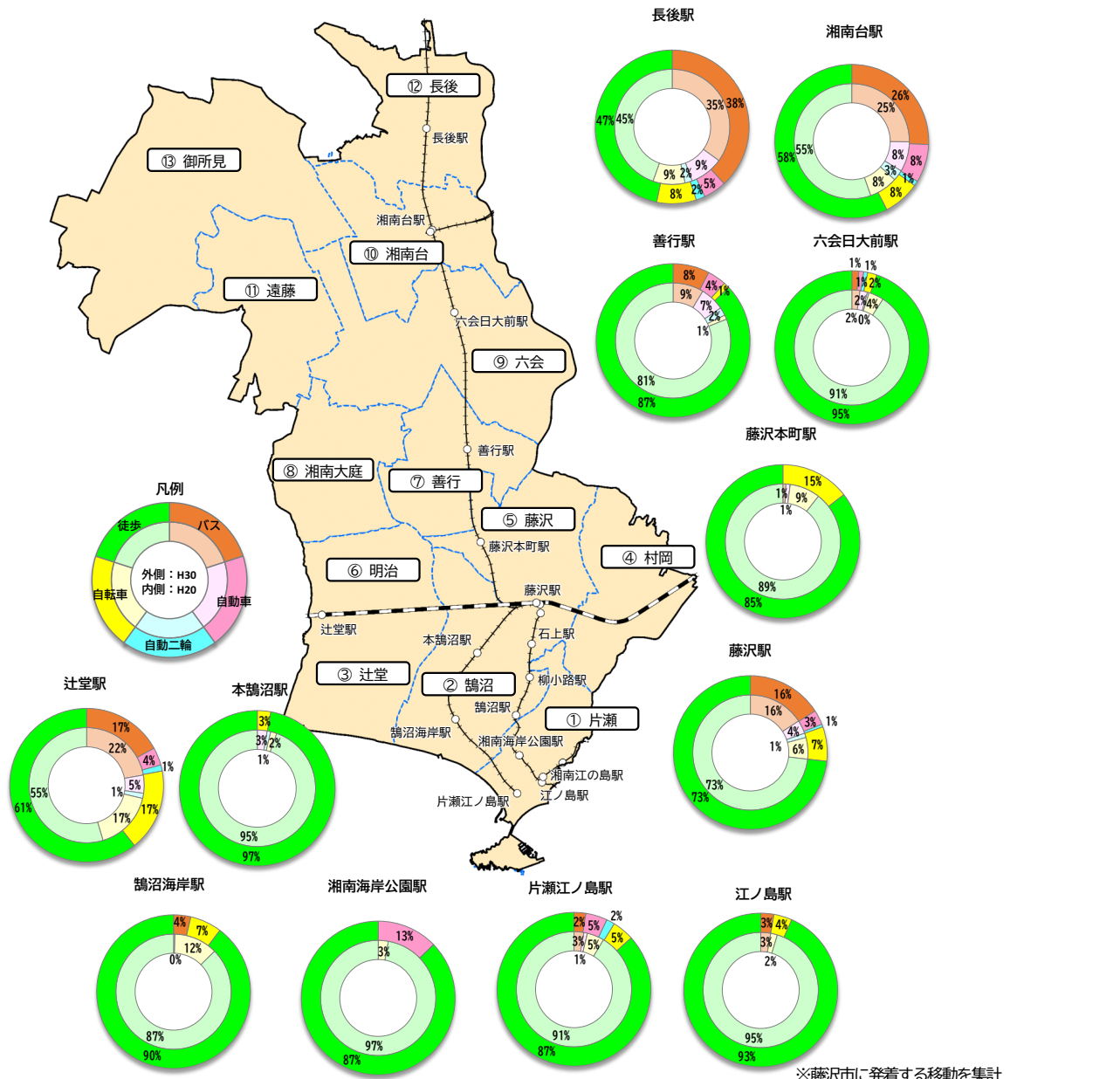


図 主要駅別の端末交通手段 (内側：平成20年、外側：平成30年)  
 (出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に到着する移動を集計  
 ※四捨五入により100%とならない場合がある。

### 13-2 13 地区別の鉄道駅までの端末交通手段

13 地区ごとの端末交通手段を見ると、鉄道駅の無い本市の北西部の「御所見」、「遠藤」などでは、バスの割合が約 7 割とバスが重要な交通手段となっています。

その他の地区では、徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の割合が高くなっています。

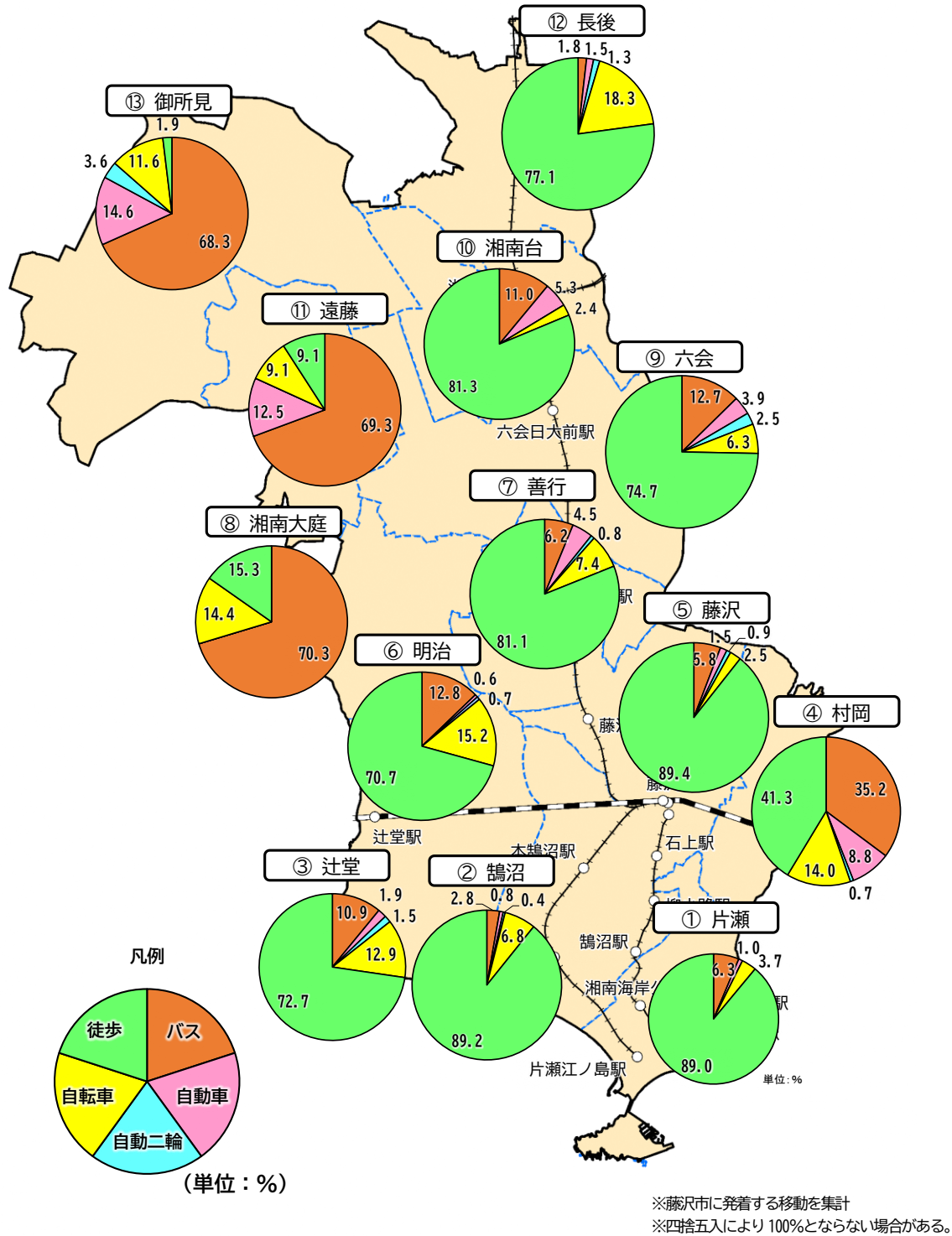


図 地区別の端末交通手段  
 (出典：H30 パーソントリップ調査)

## 13 バスによる人の動き

### 14-1 バスによる人の動き

バスは代表交通手段としての利用割合は低いですが、駅端末交通手段としては、徒歩に次いで利用割合が高くなっています。

この10年で、代表交通手段及び駅端末交通手段の合計値では減少していますが、市内間のバス移動においては、代表交通手段及び駅端末交通手段ともに増加傾向にあり、市内間の移動手段として、バスの重要度が高まっています。

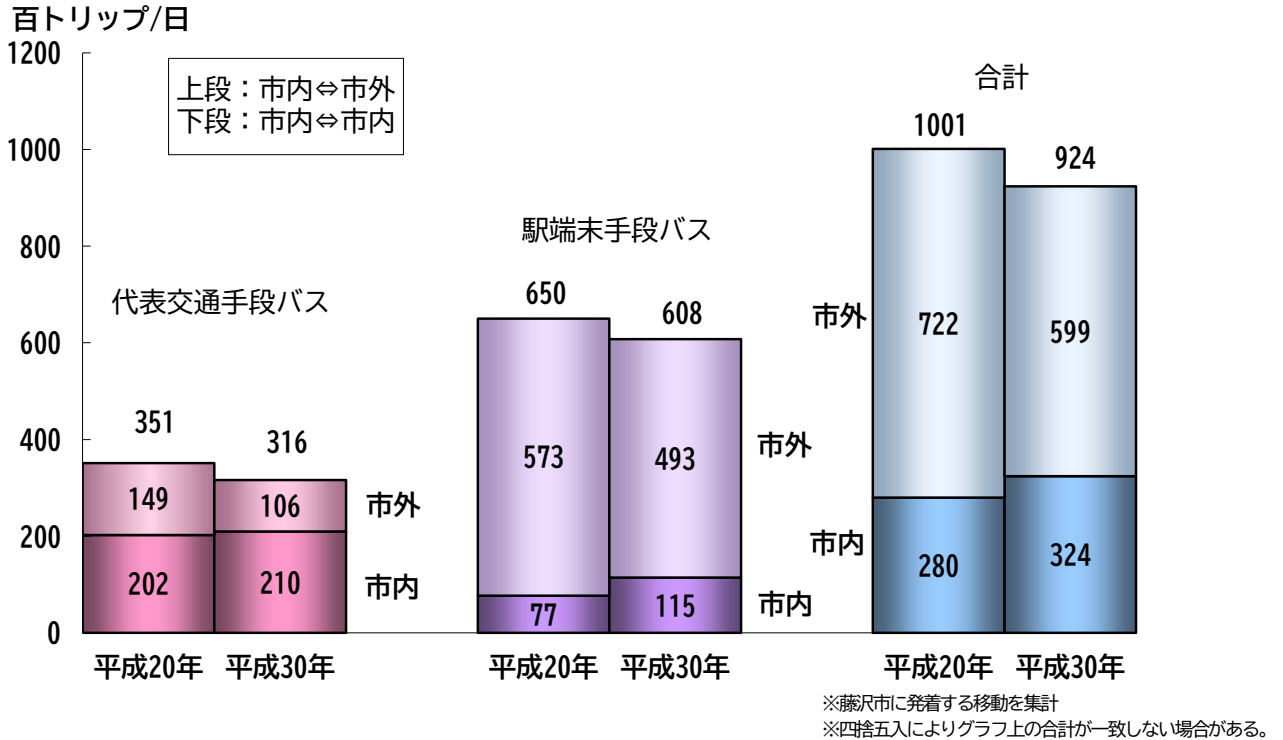


図 代表交通手段及び駅端末交通手段におけるバス利用トリップ数  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 14-2 バスの利用目的

バスの利用目的として、代表交通手段としては、10年前と同様に、私事での利用割合が最も高いものの、通勤での活用が増えており、通勤による割合も大きく高まっています。

また、駅端末交通手段としてはこの10年で大きく変化していませんが、利用目的としては、通学・通勤で約4割となっています。

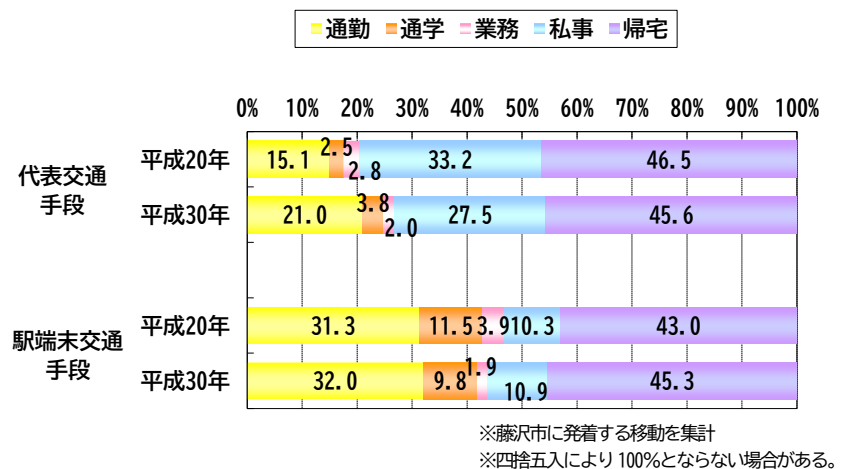
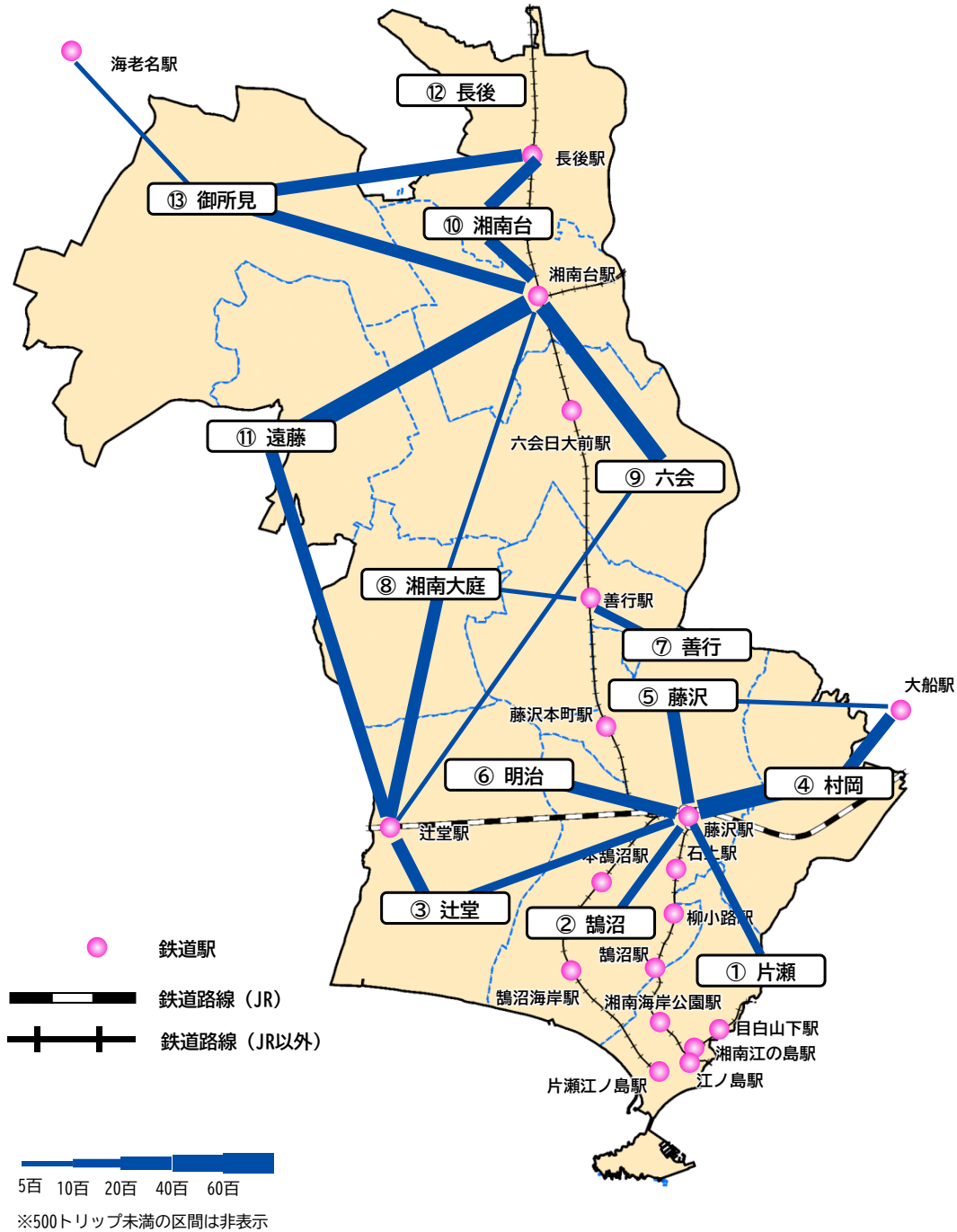


図 バス利用における移動目的の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 14-3 駅端末手段としてバス利用する市内の人の動き

駅端末手段としてバスを利用する人の動きは、藤沢駅や湘南台駅を中心とするバス路線を反映するようなトリップの分布となっています。また、「遠藤」や「湘南大庭」から辻堂駅へのアクセスも多くなっています。



※藤沢市に発着する移動を集計

図 バスによる駅別の端末交通交通量  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 14-4 市内のバス交通網

市内のバス網（乗合タクシー（路線定期型・デマンド型）などを含む）は、この10年間で、バス路線の再編、地域提案型バスや「善行」、「六会」の一部の公共交通不便地域への乗合タクシーの導入が進んでいます。そのため、市内のバス停や乗合タクシーの乗降所数は増加しており、市内の公共交通網は拡大しています。

	バス停数 <sup>(※1)</sup> 乗合タクシー乗降所を除く	乗合タクシー乗降所	
		おでかけ六会	のりあい善行
H22	384	-	-
R3	407	27	17

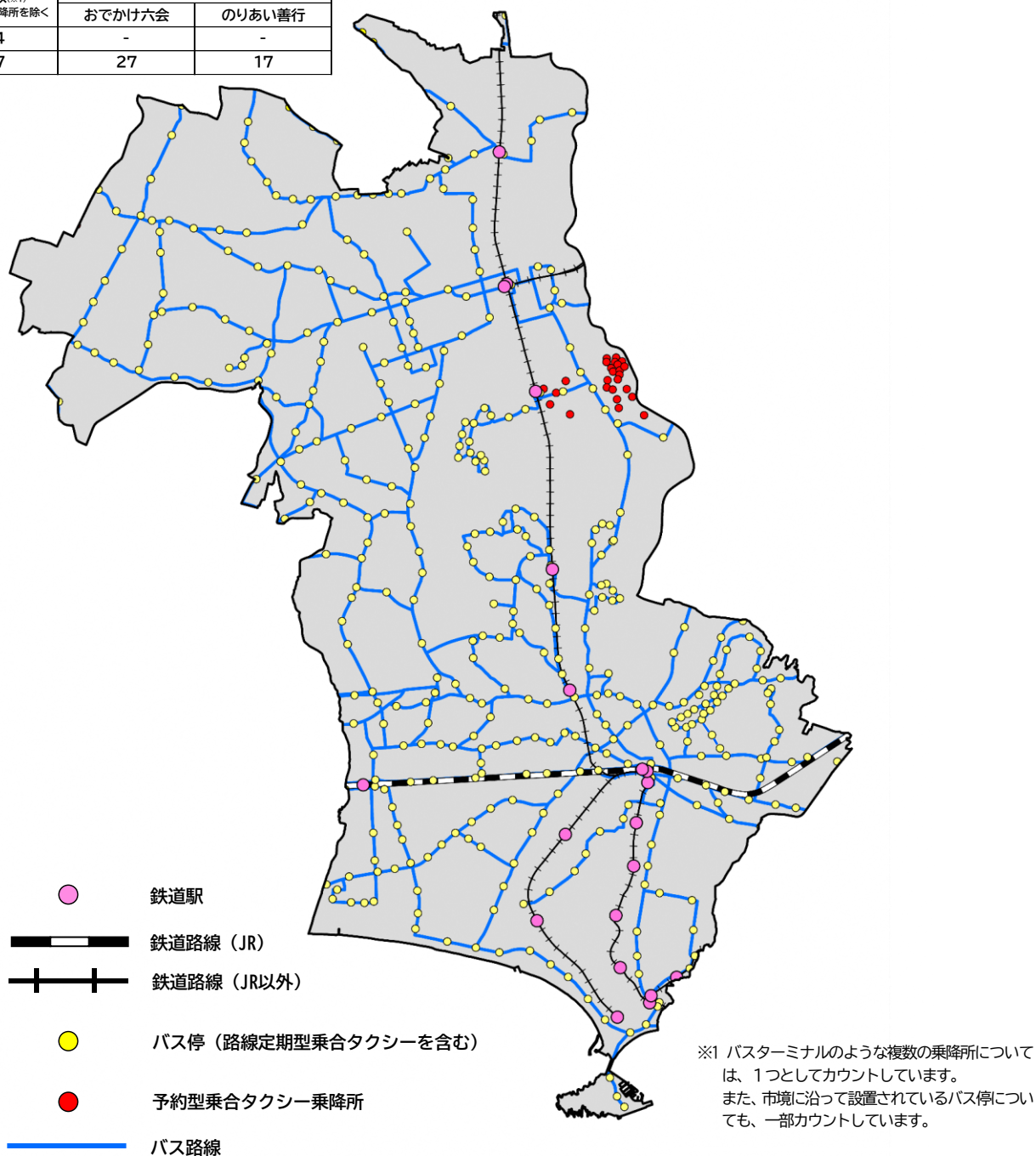


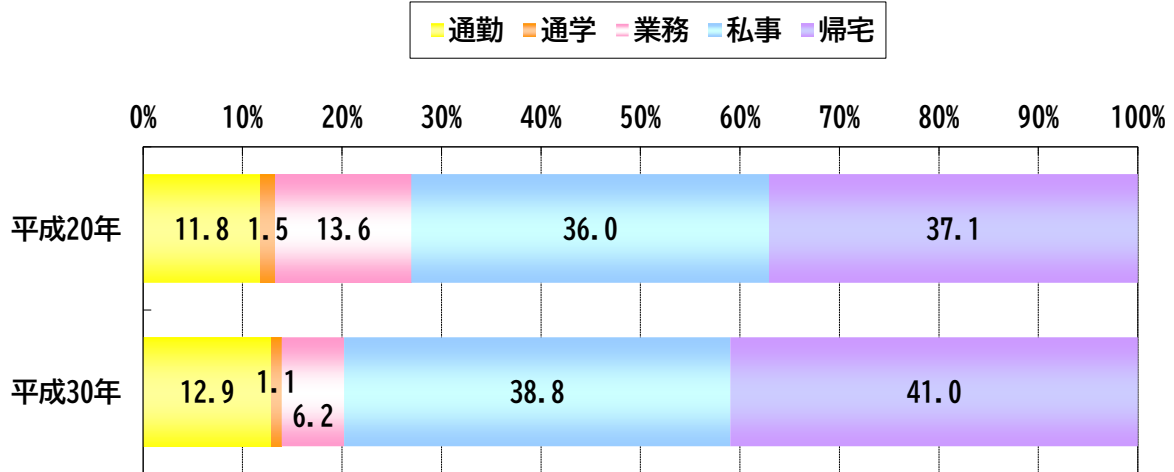
図 現況の公共交通網

（出典：国土数値情報、バス事業者各社及び藤沢市地域公共交通会議資料）

## 14 自動車による人の動き

### 15-1 自動車利用目的

自動車による移動は、買い物などの私事目的での利用割合が最も高く約4割となっています。また、この10年で、業務目的での利用割合が約7ポイント減少しました。

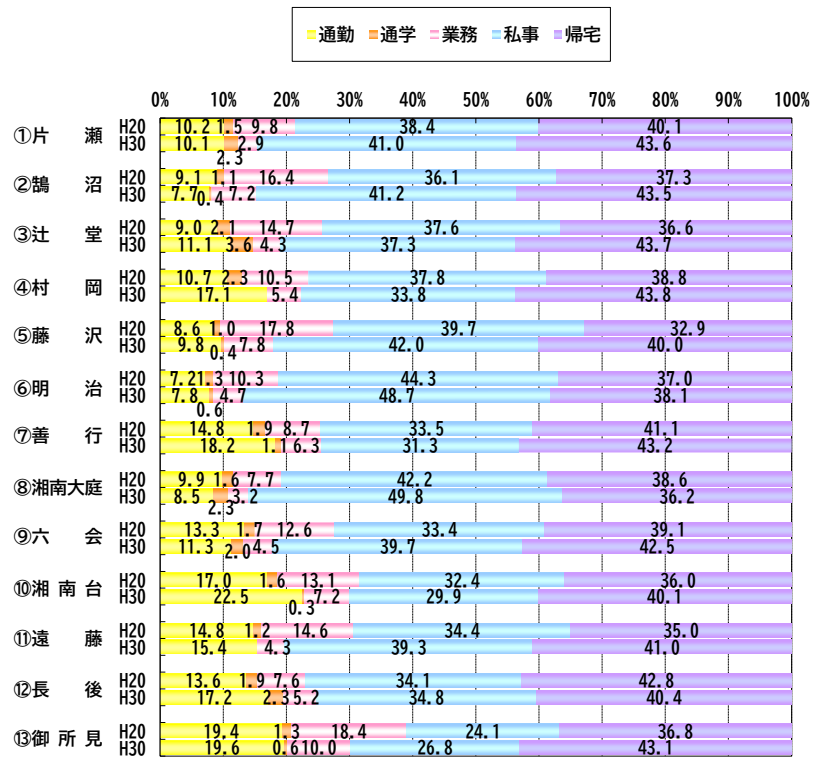


図：自動車利用による移動目的の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

### 15-2 13 地区別の自動車利用目的

いずれの地区も私事目的での利用が最も高くなっていますが、「湘南台」や「善行」、「御所見」などでは通勤目的の利用も高くなっています。



※藤沢市に発着する移動を集計  
※四捨五入により100%とならない場合がある。

図 自動車利用における移動目的の構成割合  
(出典：H20・H30 パーソントリップ調査)

### 15-3 道路交通状況

平成27年道路交通センサスでは、国道1号、国道134号、国道467号、県道43号（藤沢厚木）などの交通量が多くなっています。また平成22年との比較では、白旗交差点付近の国道467号や全線開通した用田バイパスで交通量が大きく増加しています。

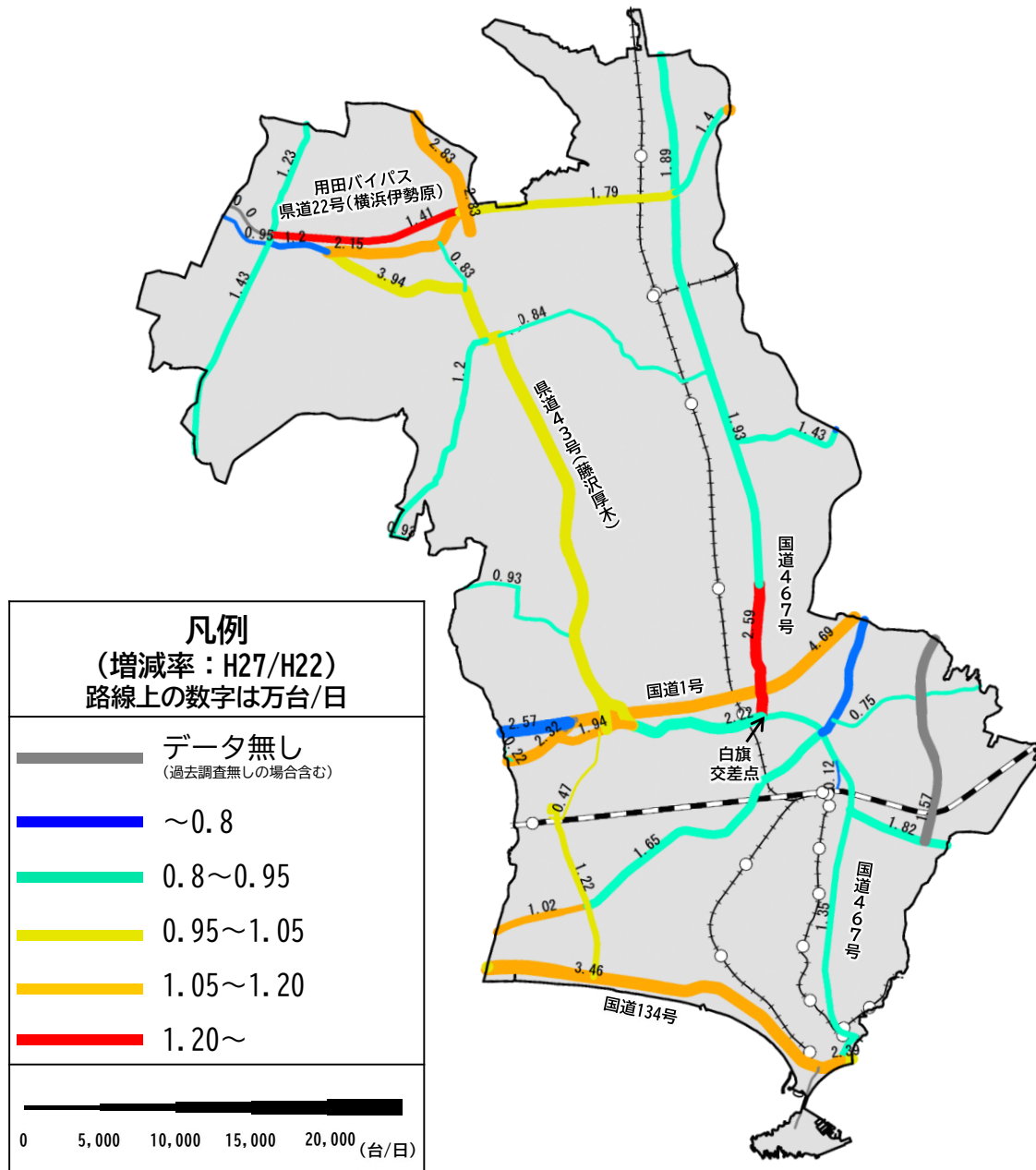


図 主要な道路の交通量  
(出典：H22・H27 道路交通センサス)

## 15-4 道路整備状況

藤沢市の幹線道路網は東西方向に国道134号線、国道1号線、横浜伊勢原線、南北方向に藤沢町田線（国道467号）、鎌倉片瀬藤沢線（国道467号）、藤沢厚木線などの主要幹線街路を中心に構成され、藤沢市の道路網の骨格を形成しています。また、それを補完するように、東西、南北を中心に都市幹線街路（亀井野二本松線、鵜沼奥田線、辻堂駅遠藤線等）を配置し、さらに、地域の土地利用等に合わせて、より地域に密着した補助幹線街路を配置し、都市計画道路のネットワークを構築しています。それらをまとめると梯子状（ラダー型）の道路網として構成されています。

市内の都市計画道路は、令和3年4月1日現在、延長約162.19kmのうち、約125.4kmが整備され、計画延長に対する整備済み延長が約77.3%となっています。

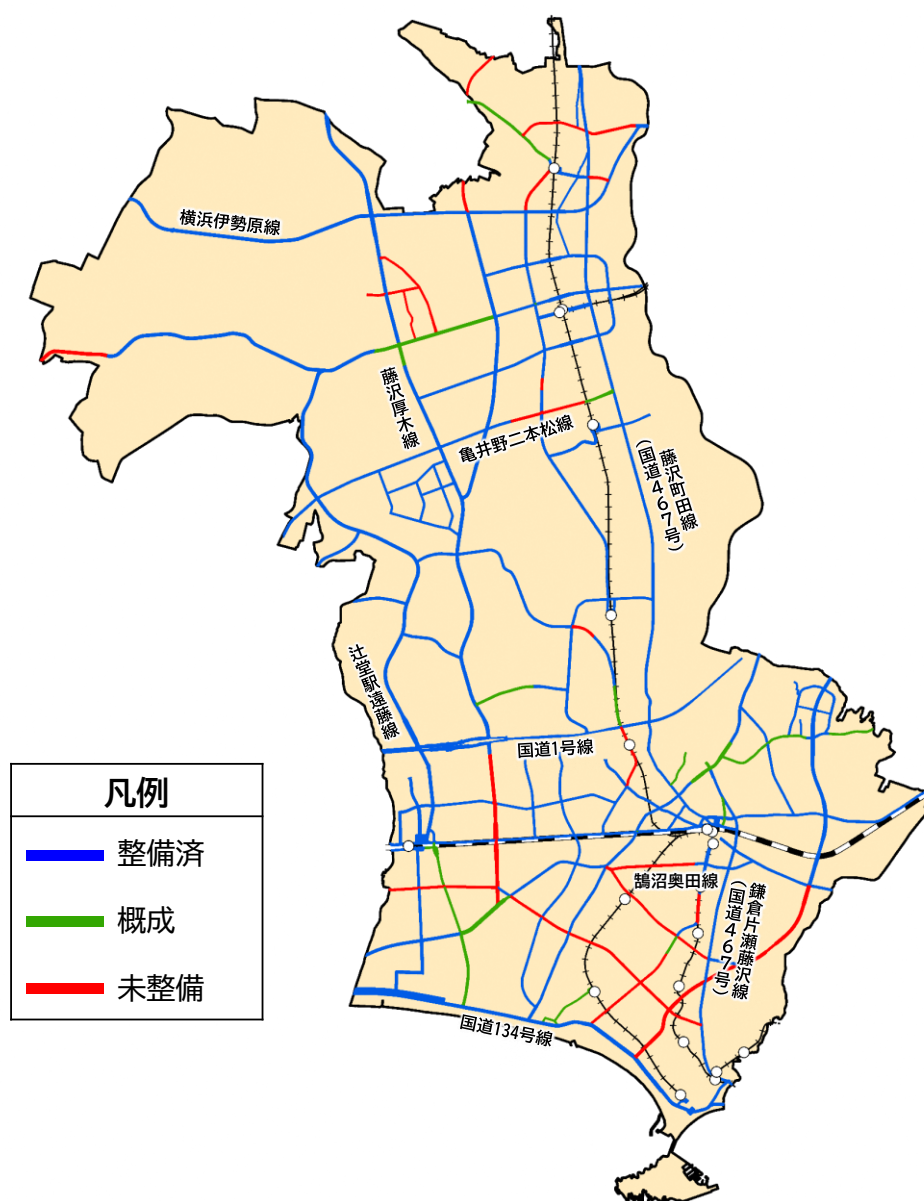


図 都市計画道路の整備状況  
(出典：H28 藤沢市都市マスタープランを基に作成)



## 15 滞留人口

昼間人口は、夜間人口に比べ微減となっている地区がほとんどとなっていますが、特に、「長後」は地区外への流出に比べ、地区外からの流入が少なくいため、他地区よりも昼夜間人口比が低くなっています。

また、業務・商業機能が集積する「藤沢」、「湘南台」や大学などの教育機関の立地する「六会」などでは、昼間における市外居住者が多くなっています。

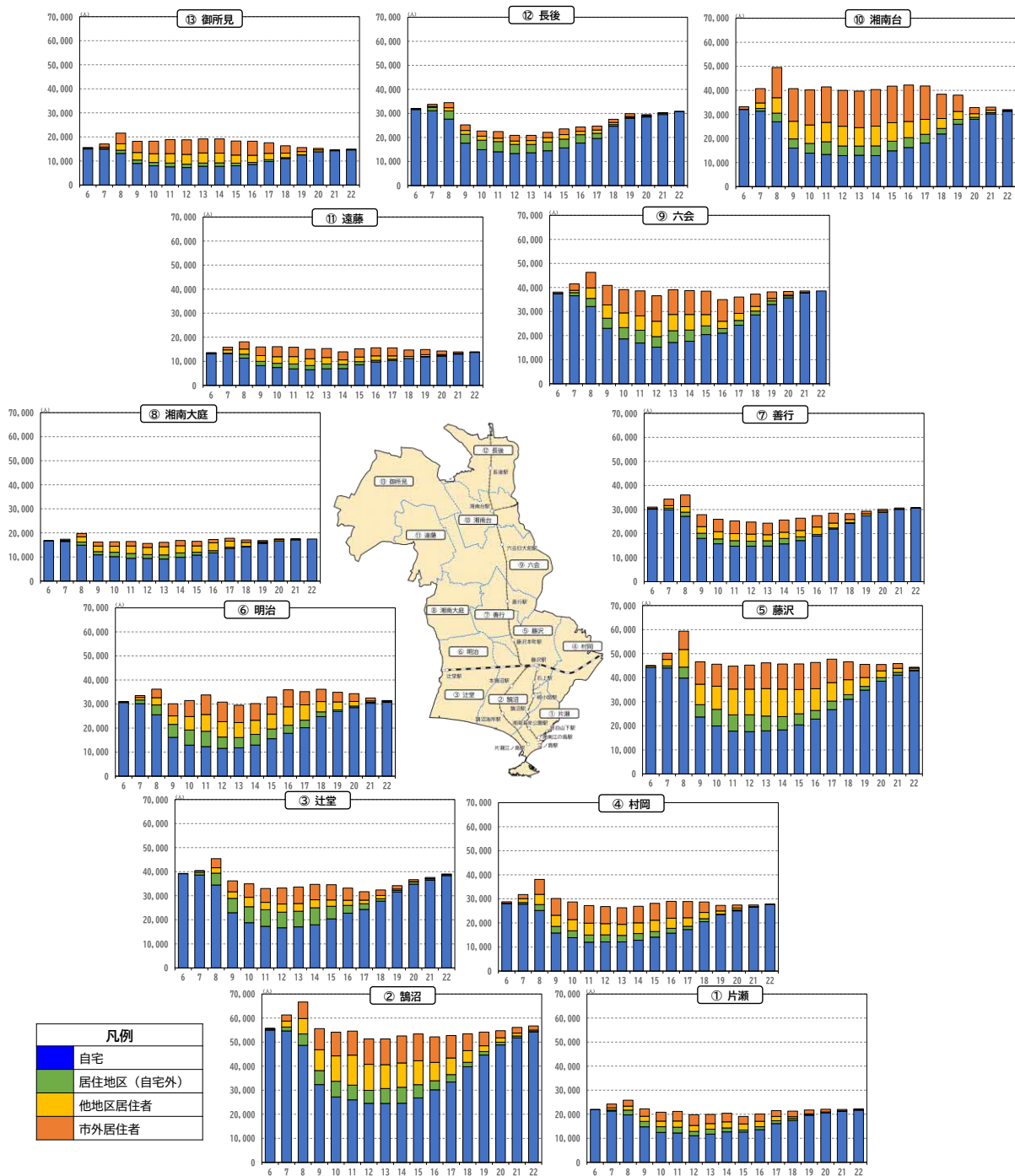
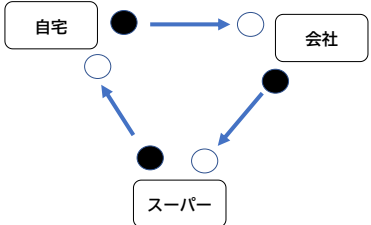


図 地区別の滞留人口  
(出典：H30 パーソントリップ調査)

## 16 用語の説明

人口集中地区	おおむね人口密度 4,000 人/km <sup>2</sup> の調査区が連たんしている地区のことを指します。
トリップ	人が目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだ場合も1トリップと数えます。
発生集中量 (トリップエンド)	<p>1つのトリップの出発(発生)側(図の●)と到着(集中)側(図の○)をそれぞれカウントし、トリップエンドといいます。ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量(単位:トリップエンド)と呼びます。</p> <p>下図のように移動を矢印で表現すると矢印の線の数がトリップ(下図は3トリップ)、矢印の両端(●と○の合計数)が発生集中量(下図では6トリップエンド)に相当します。</p>  <p style="text-align: center;">図 トリップ及びトリップエンドの考え方</p>
外出率	市・地域等における外出者数の居住者数に対する割合
目的(移動目的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自宅-勤務」: 自宅から勤務先への移動</li> <li>・「自宅-通学」: 自宅から通学先への移動</li> <li>・「自宅-業務」: 自宅から出張や打合せ先、作業場等への移動</li> <li>・「自宅-私事」: 自宅から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動</li> <li>・「勤務-業務」: 勤務先等の自宅外からの出張や打合せ先、作業場等への移動</li> <li>・「その他私事」: 勤務先等の自宅外から買物や通院、習い事、送迎等への移動</li> <li>・「帰宅」: 勤務先等の自宅外から自宅への移動</li> </ul> <p>この冊子では、以下のように集計しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「通勤」: 「自宅-勤務」、「通学」: 「自宅-通学」、「業務」: 「自宅-業務」及び「勤務-業務」、「私事」: 「自宅-私事」及び「その他私事」、「帰宅」: 「帰宅」</li> </ul>
代表交通手段	<p>一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主たる交通手段を代表交通手段といいます。</p> <p>(※代表交通手段の優先度: 鉄道&gt;バス&gt;自動車&gt;二輪車&gt;自転車&gt;徒歩)</p>
駅端末交通	<p>出発地から鉄道駅(または、鉄道駅から目的地)までに利用した、主な交通手段を指します。(※駅端末交通手段の優先度: バス&gt;自動車&gt;二輪車&gt;自転車&gt;徒歩)</p>

-表紙写真-

<街なみの写真(左側)>左上から下に  
FujisawaSST(戸建・商業施設街区)※FujisawaSST 協議会提供／辻堂駅北口(テラスモール湘南方面)／江の島外景

<乗り物の写真(右下)>左上から時計回り  
江ノ島電鉄／小田急電鉄／湘南モノレール／神奈川中央交通

-裏表紙写真-

<乗り物の写真>左上から下に  
のりあい善行／おでかけ六会／横浜市営地下鉄／相模鉄道／藤沢タクシー／神奈川中央交通  
／JR 東日本／JR 東海



2022年(令和4年)3月  
藤沢市都市計画課