

第4章 移動実態及び地域公共交通に対するニーズ

4-1 移動実態

4-1-1 平塚市に関連する移動実態

(1) 国勢調査による流入人口

平成27年国勢調査結果によれば、1日あたりの通勤通学による流入人口は51,968人（市民全体の約20%）、流出人口は54,011人（市民全体の約21%）となっています。

主な流入元をみると、横浜市（12.3%）、茅ヶ崎市（11.6%）、秦野市（10.6%）等が多くなっています。一方、主な流出先は、東京都（20.2%）、横浜市（15.4%）等が多くなっています。

POINT

- 流入・流出人口は、概ね同程度である
- 主な流入元では、横浜市、茅ヶ崎市、秦野市からの流入が多い
- 主な流出先では、東京都、横浜市への流出が多い

表 4.1 通勤通学による流入・流出人口 (単位:人)

流入人口			流出人口		
計	通勤	通学	計	通勤	通学
51,968	38,746	13,222	54,011	46,914	7,097

出典：神奈川県HP（平成27年国勢調査結果）

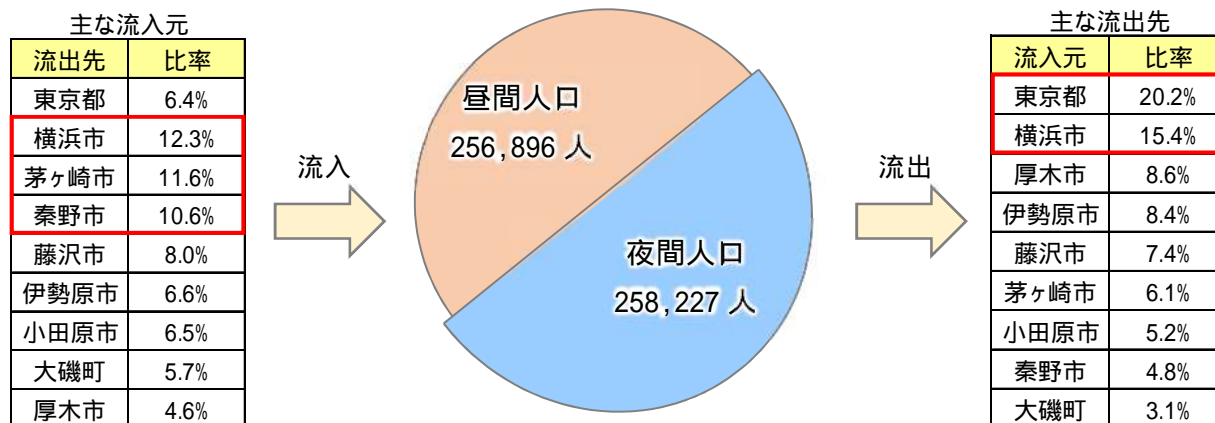


図 4.1 主な流入元・流出先の内訳

出典：平塚市統計（平成27年国勢調査結果）

(2) 東京都市圏パーソントリップ調査からみた移動実態

ア) 移動目的別にみた利用交通手段の状況

東京都市圏パーソントリップ調査¹の結果において、市内における移動目的別の交通手段分担率²についてみると、全目的や通勤、業務、私事では乗用車の割合が最も高く、通学では徒歩の割合が49.5%と高くなっています。

POINT

- 通勤・通学目的における交通手段は、通勤の乗用車の利用割合と通学の徒歩の利用割合が高くなっている
- 他の移動目的と比較して、通勤でのバス利用が5.6%と比較的高い

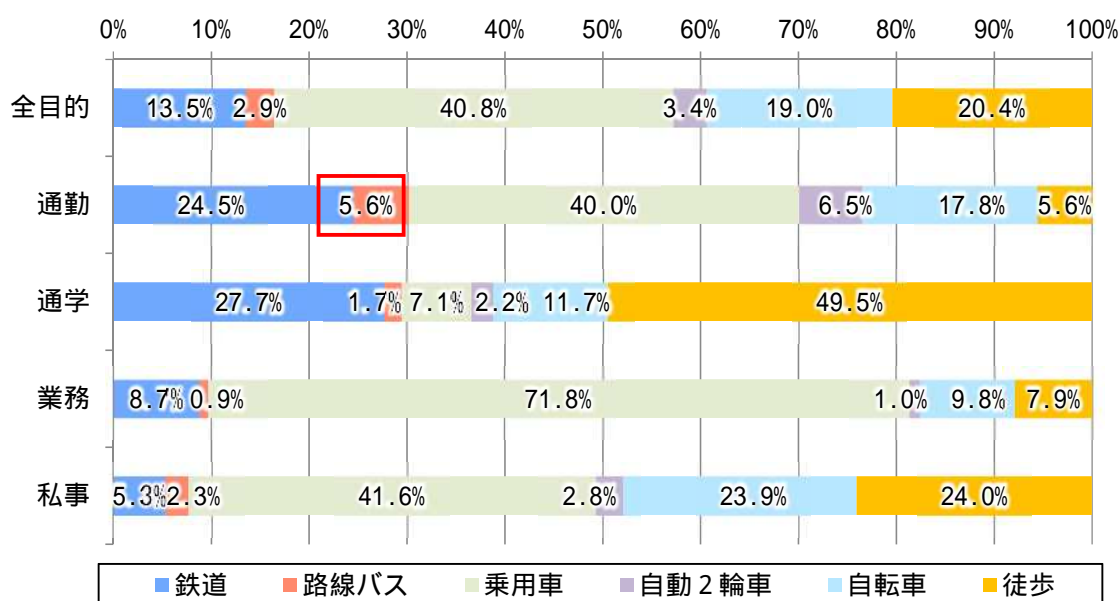


図 4.2 平塚市における移動目的別の交通手段の分担率（代表交通手段）

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

- 1 東京都市圏パーソントリップ調査とは、東京都市圏交通計画協議会が実施している人の1日の動きを調べる10年に一度の大規模な交通に関する調査のこと
- 2 交通手段分担率とは、全体のトリップ（人が、出勤や買い物等の目的を持って、ある地点からある地点へ移動する単位）に対する各交通手段を利用したトリップの割合のこと

イ) 路線バス利用の状況

平塚駅を中心にバス路線網が広がっていることから、市内の移動が路線バス利用のトリップの約60%と最も多く、次に厚木市への移動が10%以上と多くなっています。

POINT

- 路線バスによる周辺市町との移動状況は、厚木市との動きが最も多い

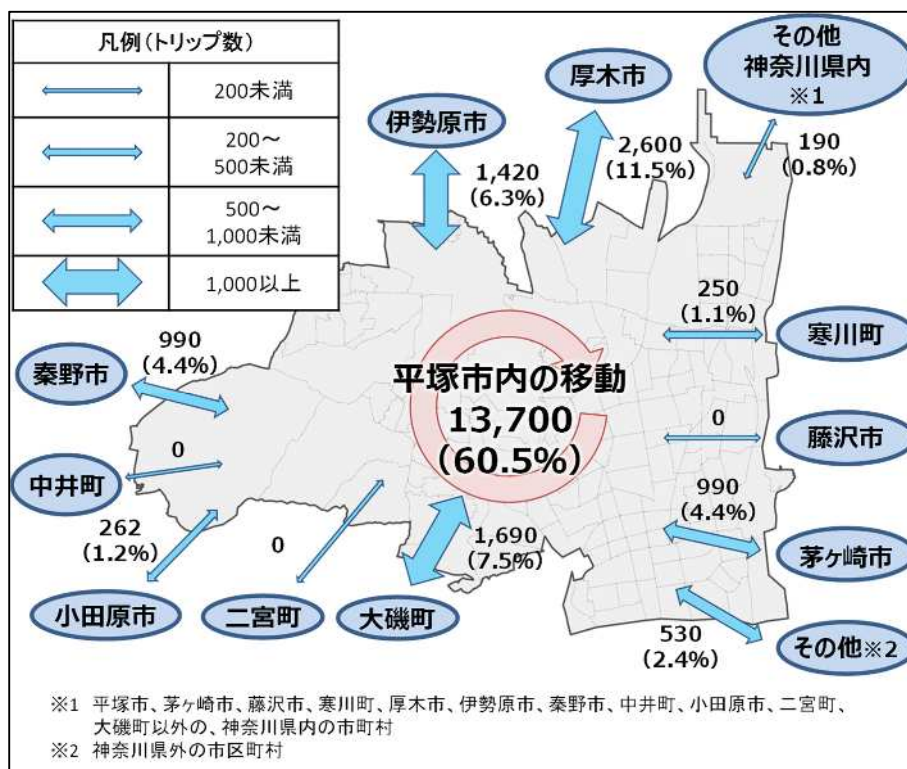


図 4.3 路線バス利用における平塚市内及び隣接市町との移動状況

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

構成比は、小数点以下第2位以下を四捨五入しているため、合計割合が100%にならない場合がある

路線バス利用の移動状況は、複数の交通手段（路線バス、乗用車、自動2輪車、自転車、徒歩）のうち、乗り換えを含め、必ず路線バスを利用した移動者が対象（ただし、鉄道を利用した移動者は除く）

直通の路線バスがない場合でも、路線バスや乗用車等の複数の交通手段を組み合わせる移動が可能な市町も移動先・移動元を含む

4-1-2 市民生活における移動実態

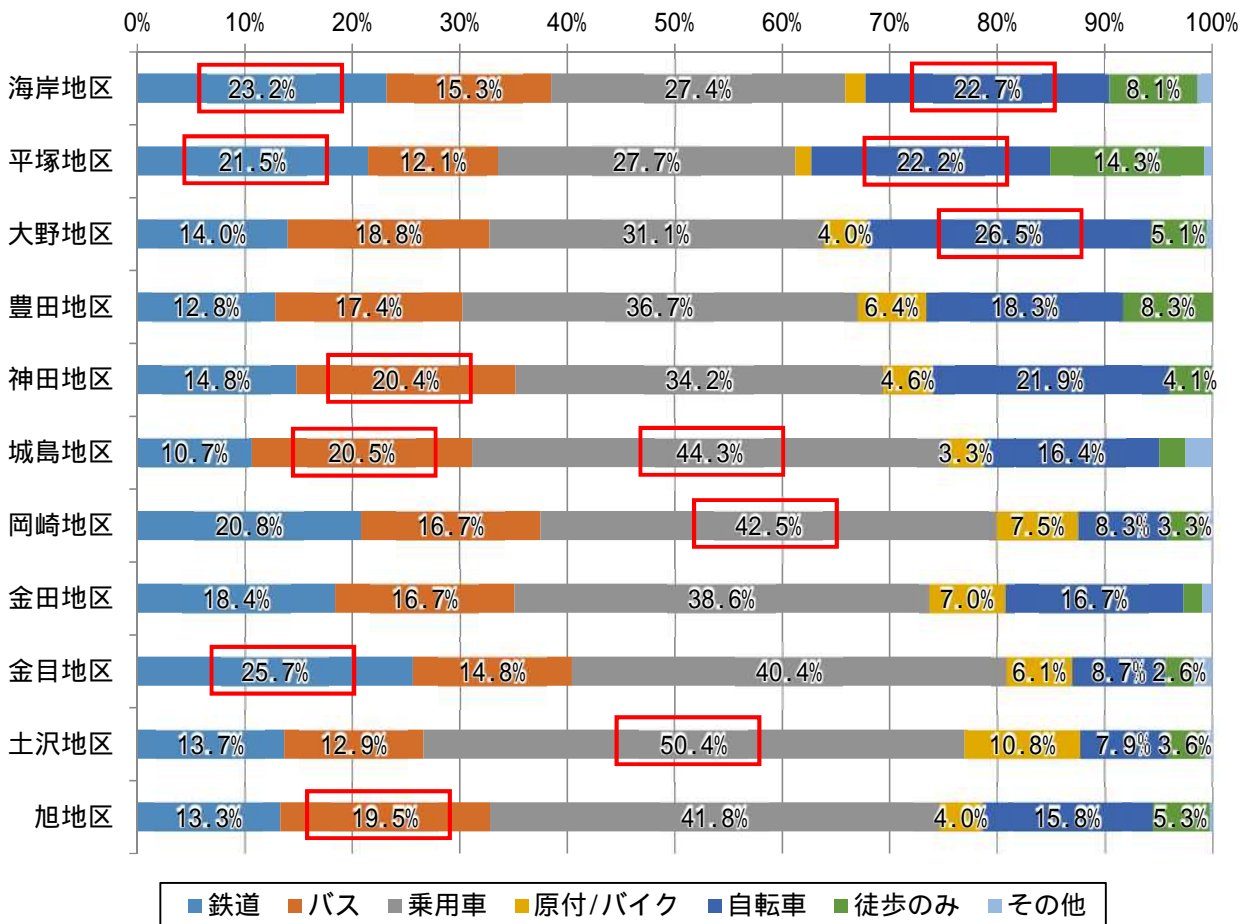
(1) 日常生活における利用交通手段(全交通手段)

市民の日常生活における移動について、全交通手段別の利用割合をみると、「鉄道」の利用割合が高いのは海岸地区、平塚地区及び金目地区となっています。また、「バス」の利用割合は、神田地区、城島地区及び旭地区で高く、「乗用車」の利用割合は土沢地区、城島地区及び岡崎地区で高くなっています。その他に、「自転車」の利用割合は、海岸地区、大野地区及び平塚地区で高くなっています。

POINT

- 鉄道の利用割合は、平塚駅に隣接する海岸地区及び平塚地区、並びに、近隣市の駅の利用が想定される金目地区で比較的高い
- バスの利用割合は、神田地区、城島地区及び旭地区で比較的高い
- 自転車の利用割合は、住宅街の広がる海岸地区、平塚地区及び大野地区で高い
- 乗用車の利用割合は、全地区で高い

利用する交通手段(全交通手段)は何ですか。



2%以下の場合、表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.4 地区別の利用交通手段の割合(全交通手段)

出典：アンケート調査

4-1-3 事業所における通勤状況

(1) 通勤時における公共交通の利用のしやすさ

市内事業所へ通勤する際の公共交通の利用のしやすさをみると、「とても利用しやすい」、「ある程度利用しやすい」が38.6%となっています。一方、「やや困難」(25.9%)や「非常に困難」(6.7%)とする理由としては、「最寄バス停が遠い」、「平塚駅～会社までにちょうど良いバス路線がない」、「バス本数が少なく、遅延が多いため時間が読めない」が挙げられます。

POINT

- 市内事業所の通勤における公共交通の利用のしやすさをみると、「とても利用しやすい」、「ある程度利用しやすい」の割合が高い
- 利用の困難な理由としては、「最寄バス停が遠い」、「バス路線がない」、「バス本数が少なく、遅延が多いため時間が読めない」がある

公共交通（鉄道・バス）による通勤がしやすいですか。

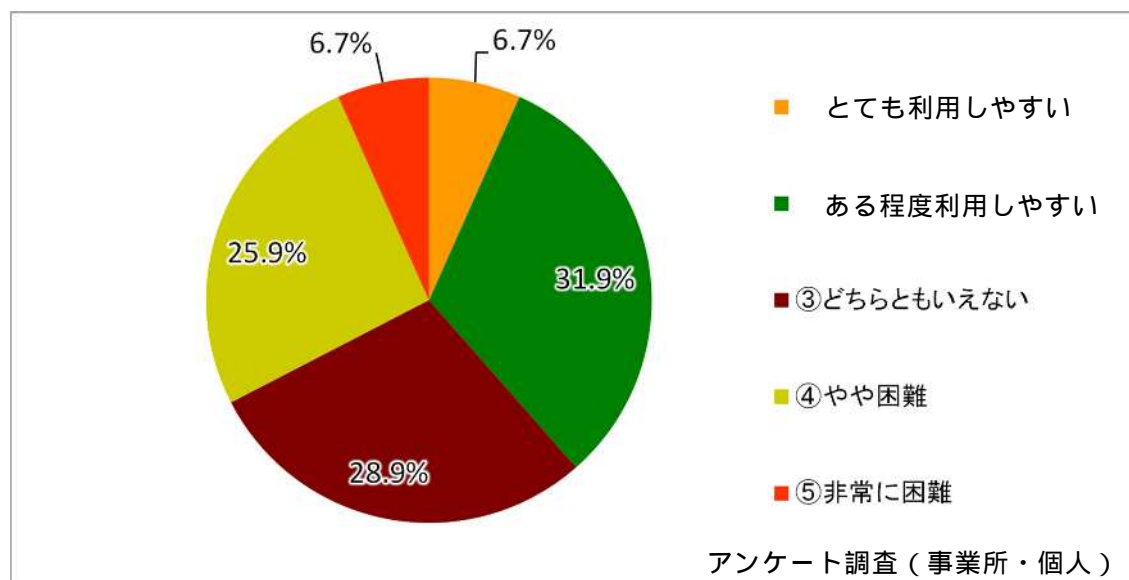


図 4.5 通勤時における公共交通の利用のしやすさ

出典：アンケート調査

(2) 通勤時における公共交通の利用推奨の状況

市内事業所における公共交通（鉄道、バス）を利用した通勤の推奨状況をみると、「推奨していない」が75.0%となっています。一方、「推奨している」(25.0%) 場合の理由としては、「安全面、交通事故のリスク回避」、「交通渋滞緩和の観点」、「従業員用駐車場の確保に限りがあること」、「バス停が近い」等が挙げられています。

POINT

- 市内事業所における公共交通を利用した通勤の推奨は行っていない割合が高い
- 推奨している理由としては、「安全面、交通事故のリスク回避」、「交通渋滞緩和の観点」、「従業員用駐車場の確保に限りがあること」、「バス停が近い」がある

公共交通（鉄道、バス）を利用した通勤を推奨していますか。

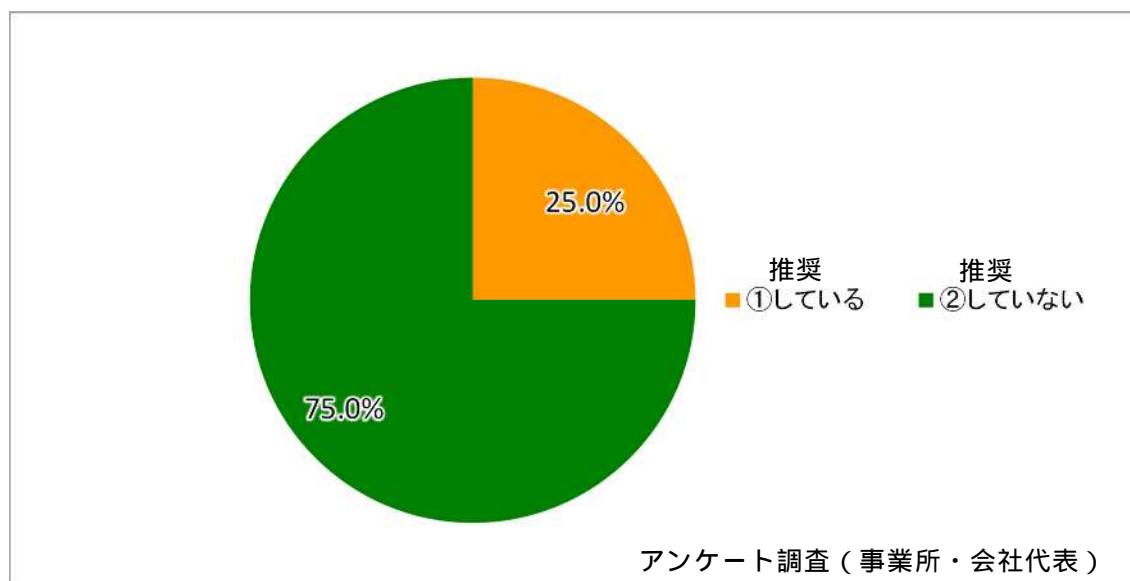


図 4.6 通勤時における公共交通の利用推奨の状況

出典：アンケート調査

4-2 地域公共交通に対するニーズ

4-2-1 地域公共交通の利便性に対する評価と潜在的なニーズ

(1) 地区別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

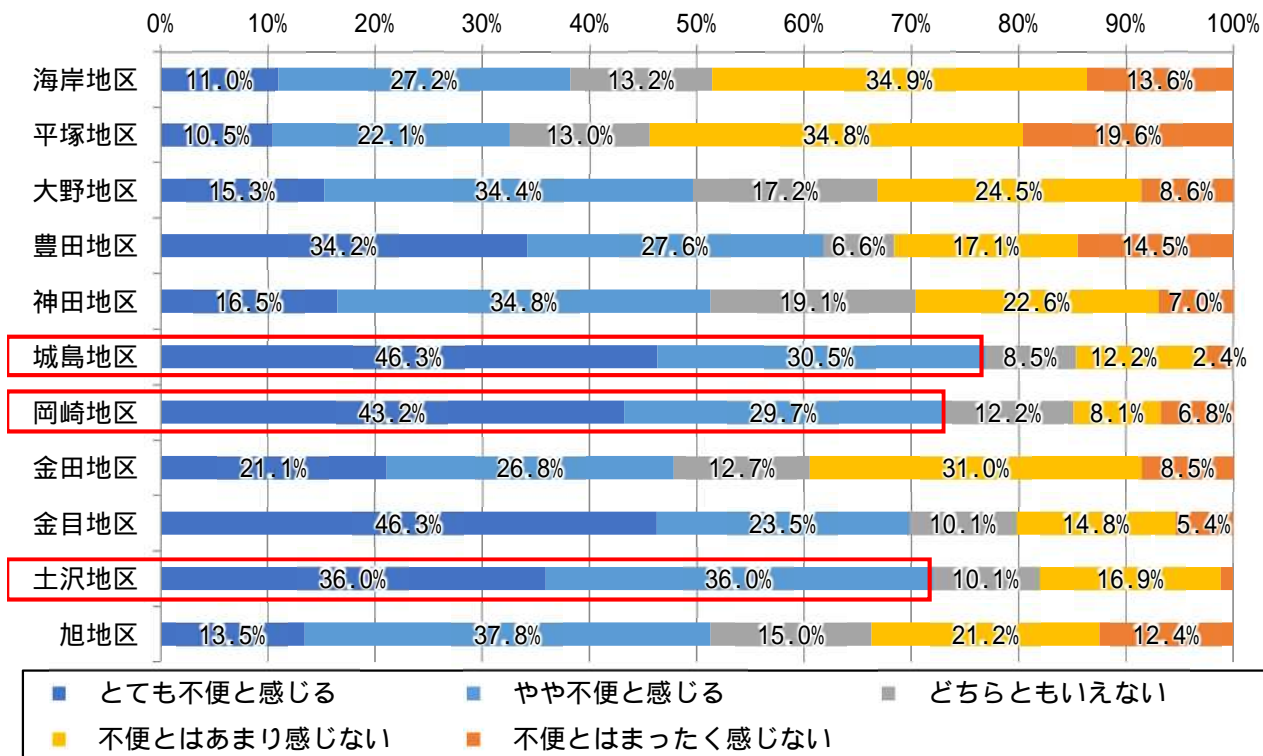
地域住民及び自治会の代表の地域公共交通に対する利便性の評価をみると、地区別では城島地区が「とても不便と感じる(46.3%)」と「やや不便と感じる(30.5%)」が約77%を占めており、岡崎地区や土沢地区等でも同様に不便と感じている人の割合が高くなっています。また、その一方で、平塚地区や海岸地区等の、駅周辺の中心市街地では、不便と感じる人の割合が低くなっています。

また、不便と感じる人の割合が高い地区(城島地区、岡崎地区、土沢地区等)において、不便と感じる理由は、「運行本数が少ない」とする割合が最も高く、「駅やバス停まで遠い」や「運賃が高い」こと等も挙げられています。また、最近6ヶ月の間での各公共交通機関の利用頻度をみると、これらの地区は、バス等の公共交通利用の頻度が低い傾向にあります。

POINT

- 城島地区、岡崎地区、土沢地区等、平塚駅から離れた郊外部では、地域公共交通が不便と感じている割合が高い
- 不便と感じている地区では、「運行本数が少ない」や「駅やバス停まで遠い」、「運賃が高い」を理由とする割合が高い
- 不便と感じている地区では、鉄道とバスともに利用頻度が低い傾向にある

地域公共交通が不便だと感じていますか。

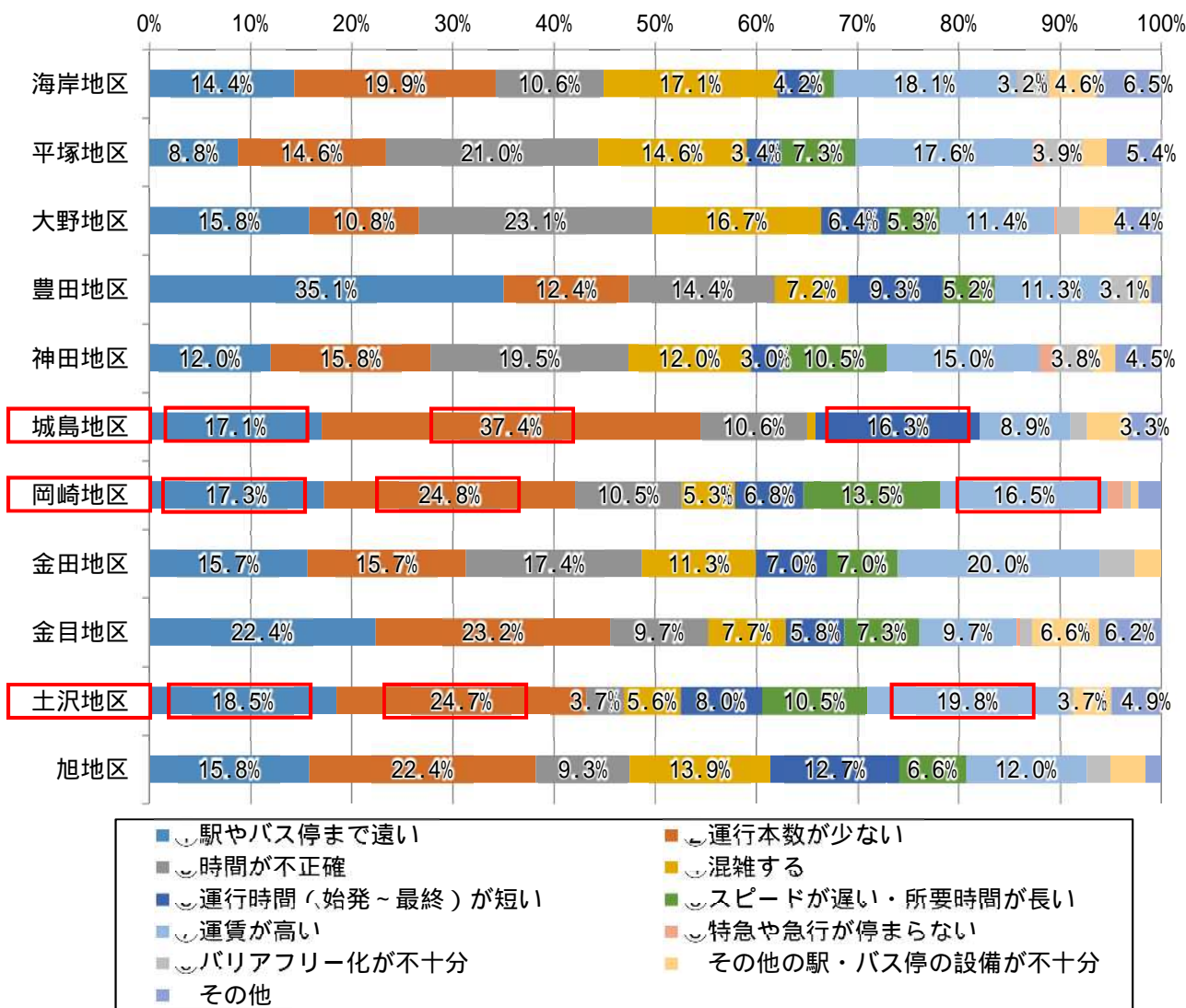


2%以下の場合、表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.7 地区別の地域公共交通に対する評価

出典：アンケート調査

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



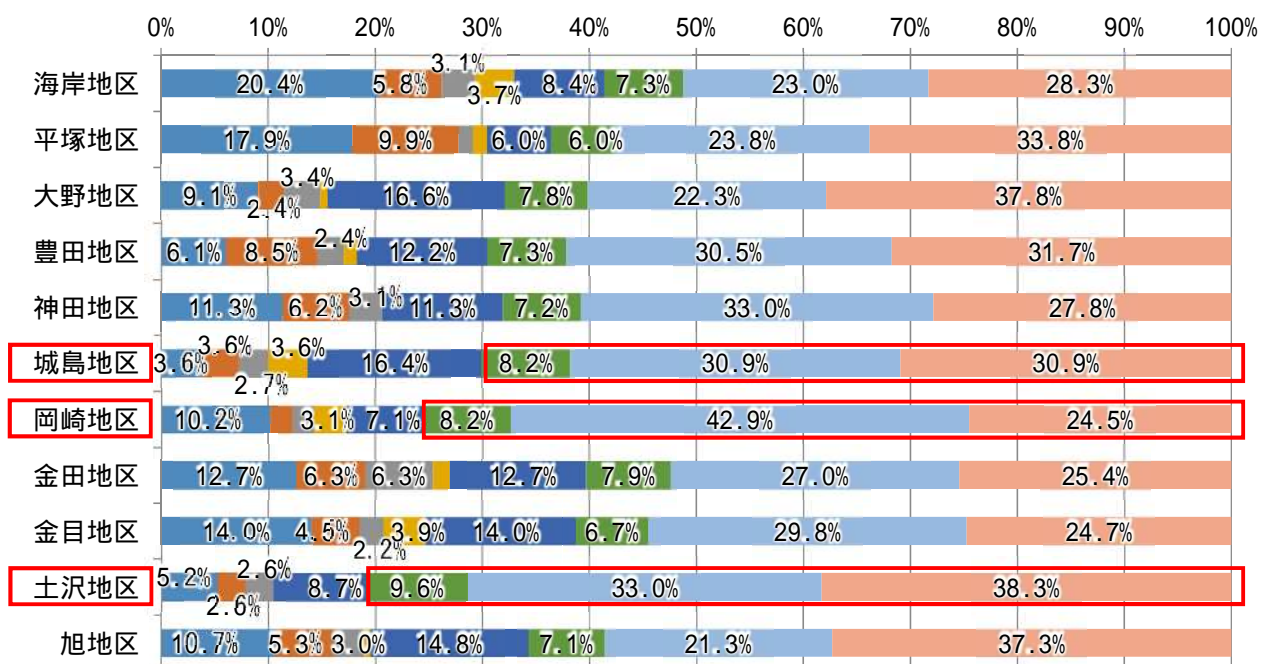
2%以下の場合、表示を省略。赤枠は地域公共交通を不便と感じている上位3位の地区を示す。

図 4.8 地区別の地域公共交通に対する不便な点

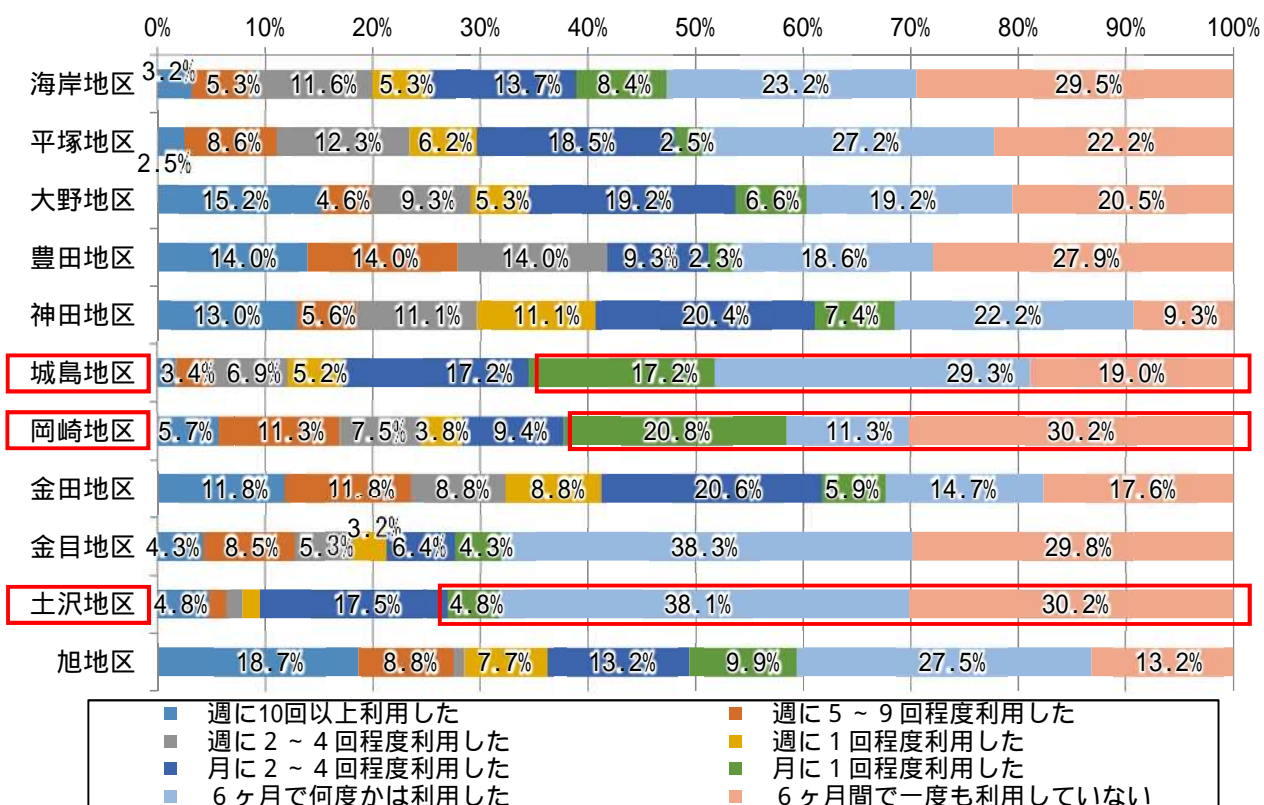
出典：アンケート調査

地域公共交通が不便だと感じる人について
最近6ヶ月の間で、各公共交通機関を何回利用していますか。

鉄道（JR東海道本線・小田急小田原線）の利用頻度



バスの利用頻度



2%以下の場合、表示を省略。赤枠は地域公共交通を不便と感じている上位3位の地区を示す。

図 4.9 地域公共交通を不便と感じる人の公共交通利用頻度

出典：アンケート調査

(2) 年代別にみた地域公共交通の評価及び不便な点

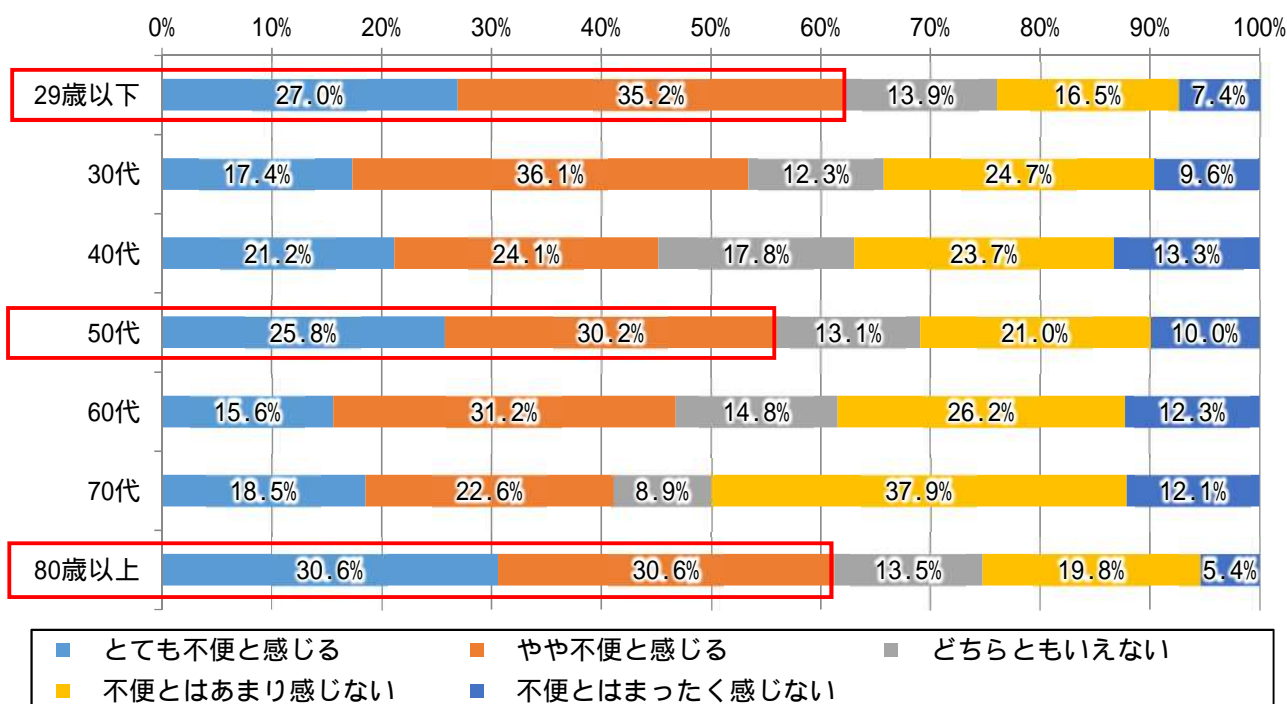
各年代での地域公共交通に対する利便性の評価をみると、29歳以下、50代及び80歳以上で、「とても不便と感じる」と「やや不便と感じる」の割合が比較的高くなっています。

また、地域公共交通を不便と感じる理由は、「運行本数が少ない」とする割合が全体的に高く、特に、29歳以下、50代及び80歳以上では、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」を理由とする割合が高くなっています。また、最近6ヶ月の間での各公共交通機関の利用頻度をみると、鉄道では年齢が高まるにつれて利用頻度が低くなり、バスでは29歳以下を除く年代の過半数以上が月1回以下の利用頻度を示しています。

POINT

- 地域公共交通が不便と感じている年代は、29歳以下、50代及び80歳以上で高い割合を示している
- 不便と感じる理由は、「運行本数が少ない」の割合が最も高い
- 29歳以下、50代及び80歳以上の年代は、「駅やバス停まで遠い」や「時間が不正確」等の割合が高い
- 80歳以上の年代は、「バリアフリー化が不十分」の割合が高い
- 不便と感じている年代は、鉄道の利用頻度は年齢が上がるにつれて低くなり、また、バスの利用頻度は29歳以下、70代及び80歳以上で割合が高い

地域公共交通が不便だと感じていますか。

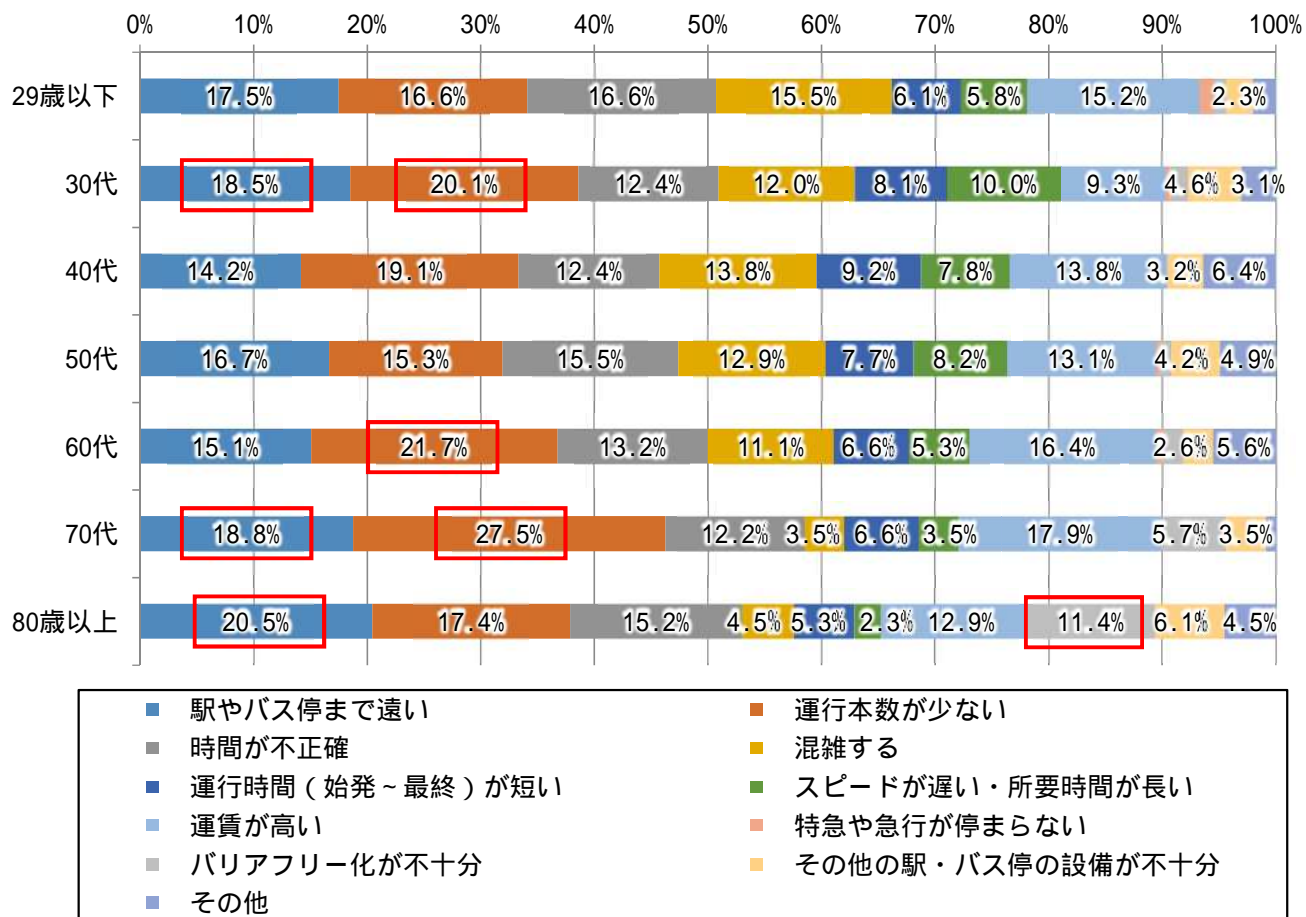


赤枠は上位3位の年代を示す。

図 4.10 年代別の地域公共交通に対する評価

出典：アンケート調査

地域公共交通が不便と感じる理由は何ですか。



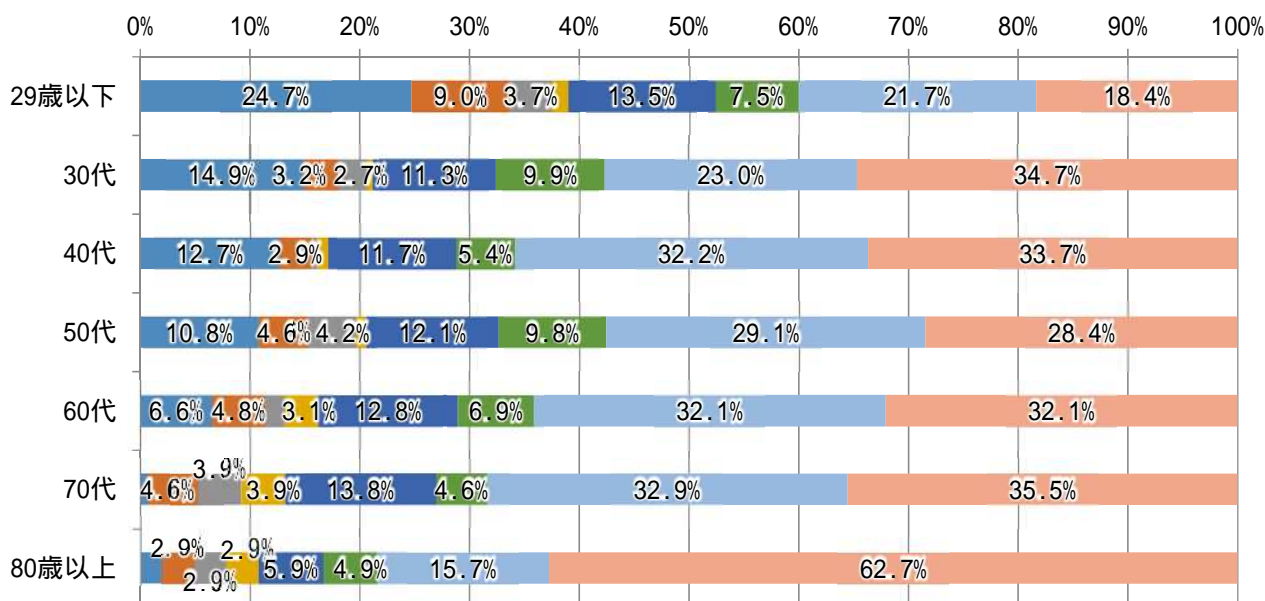
2%以下の場合、表示を省略。赤枠は上位3位の年代を示す。

図 4.1 1 年代別の地域公共交通に対する不便な点

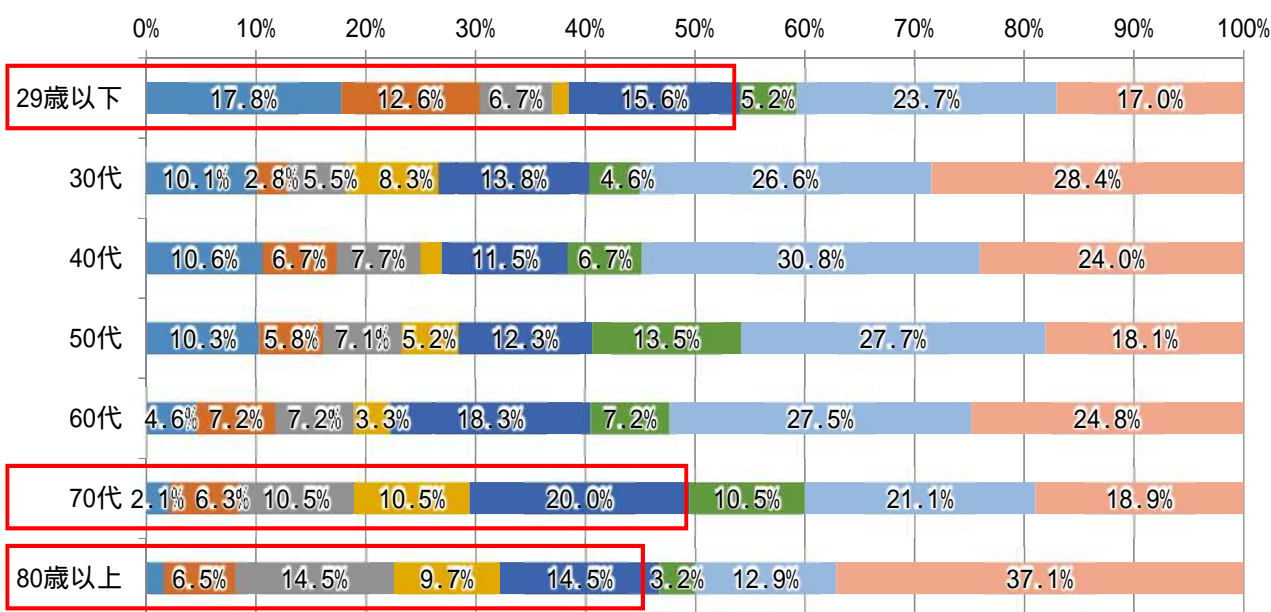
出典：アンケート調査

地域公共交通が不便だと感じる人について
最近6ヶ月の間で、各公共交通機関を何回利用していますか。

鉄道（JR 東海道本線・小田急小田原線）の利用頻度



バスの利用頻度



- 週に10回以上利用した
- 週に5～9回程度利用した
- 週に2～4回程度利用した
- 週に1回程度利用した
- 月に2～4回程度利用した
- 月に1回程度利用した
- 6ヶ月間で何度かは利用した
- 6ヶ月間で一度も利用していない

2%以下の場合、表示を省略。赤枠はバス利用の上位3位の年代を示す。

図 4.12 地域公共交通を不便と感じる人の公共交通利用頻度（年代別）

出典：アンケート調査

4-2-2 路線バスの利用環境に関するニーズ

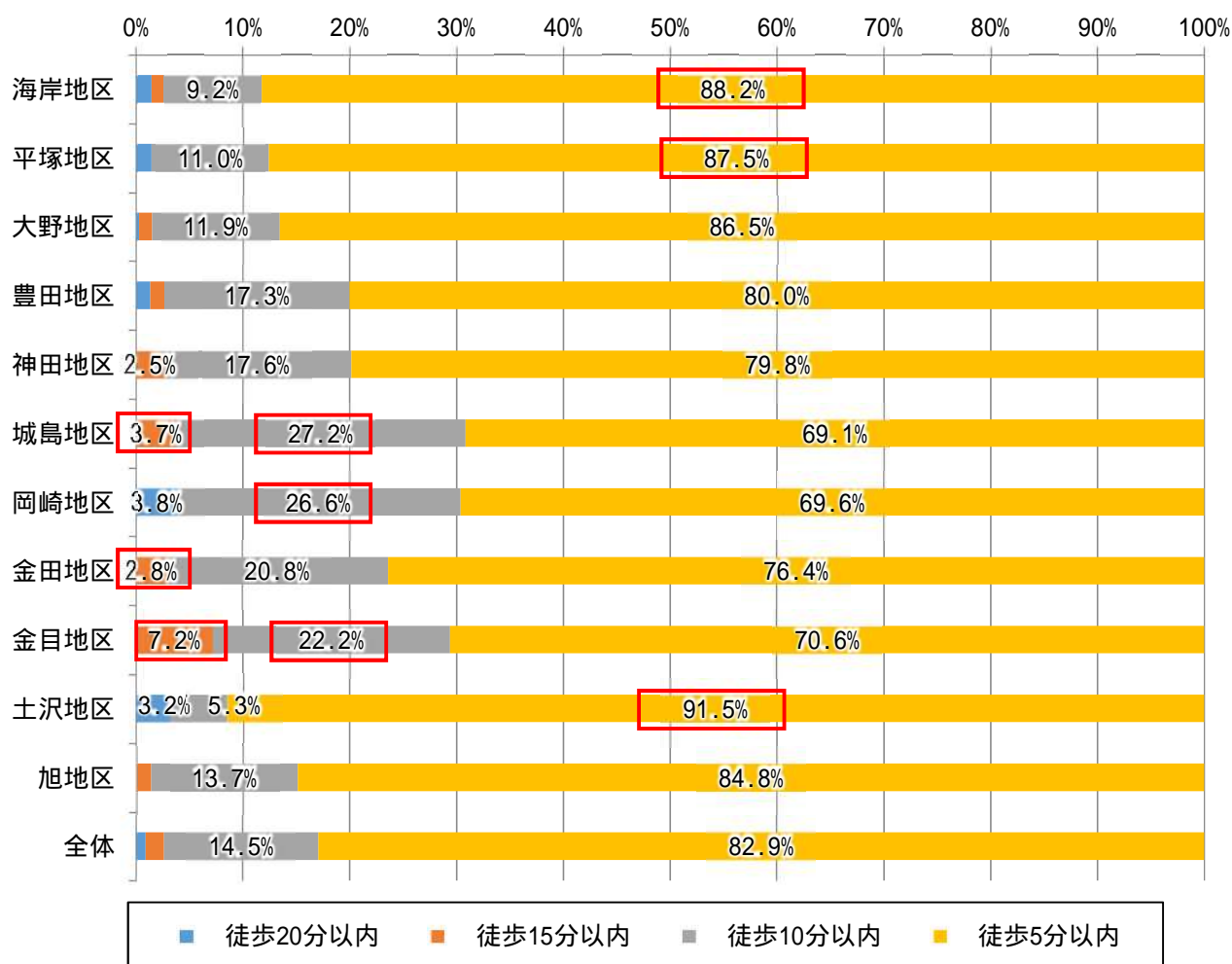
(1) 自宅からバス停までの歩行時間

自宅からバス停へ無理なく利用できる圏域について、地区別にみると、海岸地区、平塚地区及び土沢地区で「徒歩5分以内」の割合が他地区と比較して高くなっています。

POINT

- 鉄道利用が多い海岸地区や平塚地区では、徒歩5分以内とする割合が高い
- 郊外部では、徒歩10分以内とする割合が比較的高いが、乗用車の利用が多い土沢地区では5分以内の割合が高い

自宅からどのくらいの距離にバス停があると、無理なく利用できますか。



2%以下の場合、表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.13 地区別の自宅からバス停までの歩行時間（許容範囲）

出典：アンケート調査

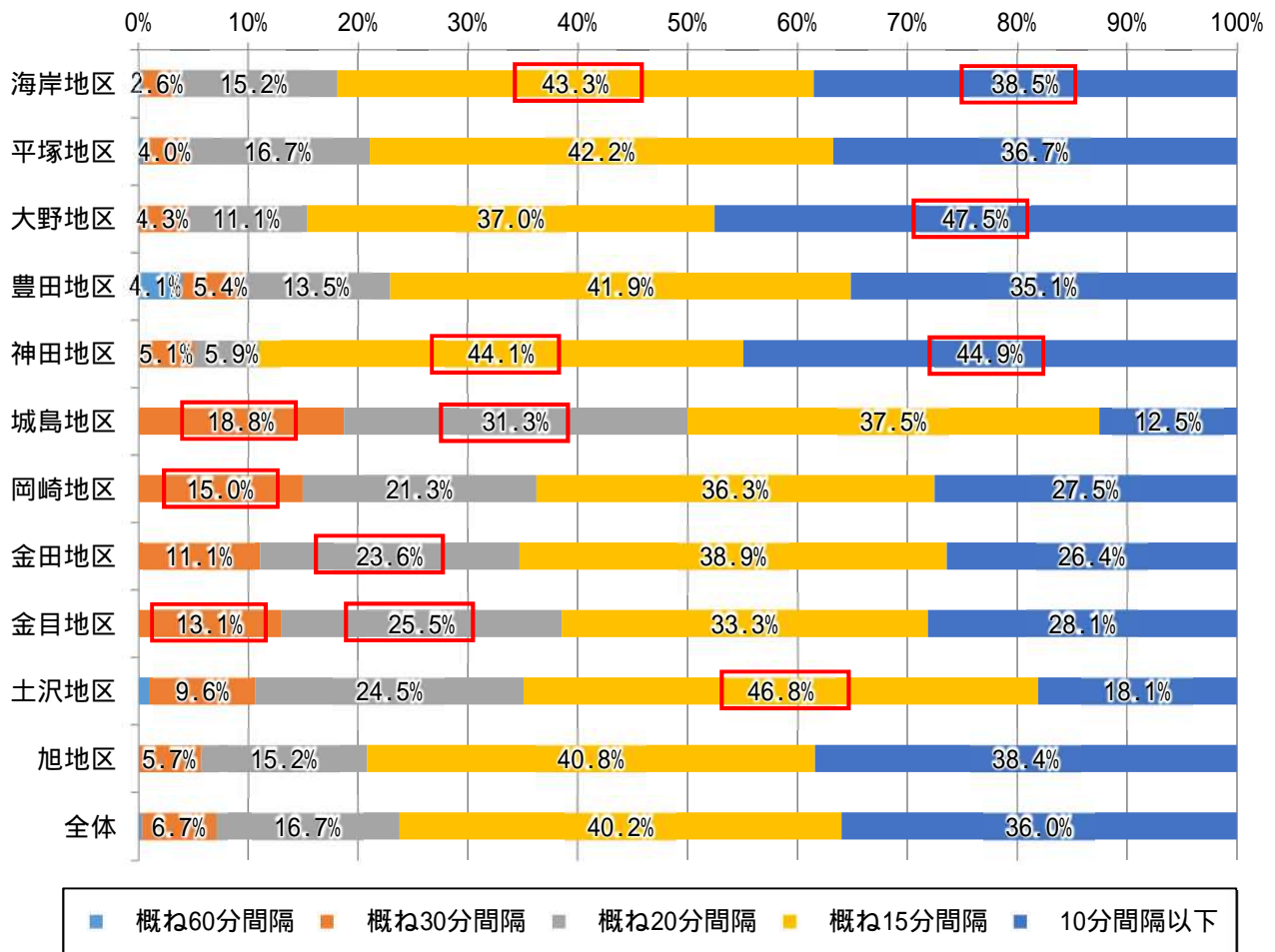
(2) バスの運行間隔に関するニーズ

バスの運転間隔に対するニーズについて、地区別にみると、海岸地区、大野地区及び神田地区では、「10分間隔以下」が最も割合が高くなっており、その他では、郊外部の城島地区、岡崎地区、金田地区及び金目地区では、「概ね20分間隔」や「概ね30分間隔」の割合が高くなっています。

POINT

- バス運行本数の多い海岸地区、大野地区及び神田地区で10分以下が望まれている
- バス運行本数の少ない郊外部の城島地区、岡崎地区、金田地区及び金目地区では運行間隔が長くとも許容する傾向にある

どのくらいの運行間隔だと、無理なく利用できますか。



2%以下の場合、表示を省略。赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.14 地区別のバスの運行間隔に対するニーズ

出典：アンケート調査

(3) 交通空白地域及び交通不便地域

本計画の上位計画である平塚市総合交通計画では、自宅からバス停までの徒歩圏を325mとして、市街化区域の交通不便地域を設定しています。

また、本計画の策定のために実施したアンケート調査においても、自宅からバス停までの歩行時間(許容範囲)が徒歩5分以内とする割合が最も多かったことから、本計画では、市街化区域及び市街化調整区域ともに、自宅からバス停までの徒歩圏(バス停勢圏)を325mに設定します。なお、バス停勢圏から外れている地域を『交通空白地域』(バス停勢圏から外れた範囲)と、バス停は近くにあるが、運行本数の少ない地域を『交通不便地域』(バス停勢圏内だが、バスの運行間隔が概ね1時間以上の範囲)と設定します。

以上から、図4.15にバス停勢圏と人口分布(交通空白地域及び交通不便地域の状況)を示した結果、郊外部等に交通空白地域や交通不便地域が多くみられます。

なお、自宅から鉄道駅までの利用圏域(鉄道駅勢圏)は、参考とします。

設定条件・出典等

人口：簡易100mメッシュデータ(平成22年国勢調査ベース 東京大学提供)

バス路線・バス停：神奈川中央交通提供(平成30年)

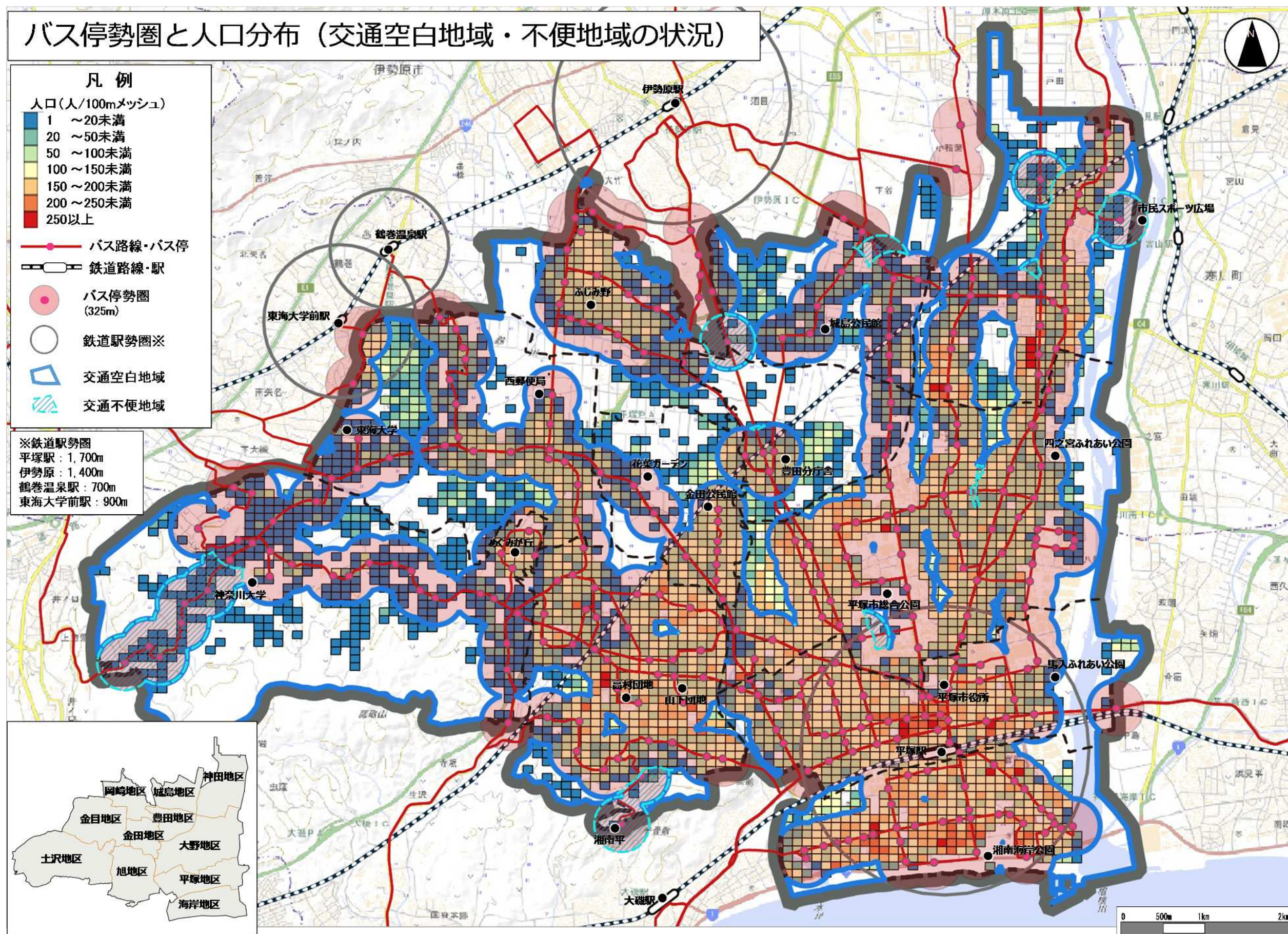
バス停勢圏：「平塚市 日常移動と公共交通に関するアンケート調査結果(平成30年)」より、自宅からバス停までの歩行時間(許容範囲)が徒歩5分以内とする割合が最も高いことから、市街化区域及び市街化調整区域ともに、徒歩1分で約65mを目安として、 $65\text{m}/\text{分} \times 5\text{分} = 325\text{m}$ として設定

交通空白地域：バス停勢圏に含まれない地域

交通不便地域：バス停勢圏のうち、バス運行本数が30本/日 を超えるバス停勢圏に含まれない地域

バス停の1日あたりの運行本数の合計(平日7時~22時の15時間、上下線の合計を想定)が30便を、1時間あたりに換算した場合、1時間に1便の運行となります。1時間に1便未満となるバス停の徒歩移動圏域を、交通不便地域に設定します。

鉄道駅勢圏(参考)：「平成27年大都市交通センサス」より、駅ごとの端末交通手段別人員のうち、徒歩および自転車の利用者数と平均所要時間による加重平均から利用距離を算出



(4) バスの乗り継ぎに対するニーズ

バスの乗り継ぎ状況をみると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられ、特に豊田地区、神田地区、金目地区等で乗り継ぎ割合が高くなっています。バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、乗り継ぎ時間に対する抵抗が最も高くなっています。

POINT

- バス乗り継ぎ状況をみると、いずれの地区でも一定の乗り継ぎ傾向がみられる
- バスの乗り継ぎに対する抵抗感については、「乗り継ぎ時間」、「運賃」、「乗り継ぐバスまでの距離」に対する抵抗が高い

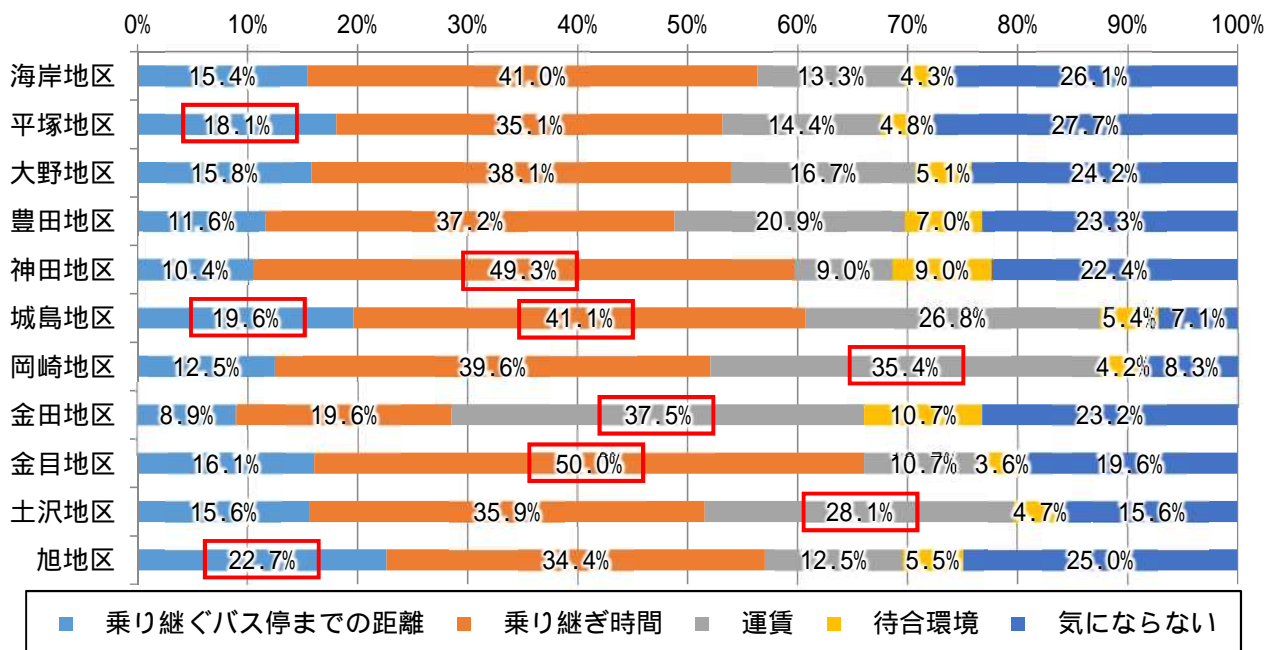
バス利用の際に、バスからバスへの乗り継ぎをしていますか。

表 4.2 地区別のバスの乗り継ぎ割合

地区名	している	していない	合計
海岸地区	11.6%	88.4%	100.0%
平塚地区	9.6%	90.4%	100.0%
大野地区	8.3%	91.7%	100.0%
豊田地区	19.4%	80.6%	100.0%
神田地区	20.3%	79.7%	100.0%
城島地区	9.8%	90.2%	100.0%
岡崎地区	12.5%	87.5%	100.0%
金田地区	5.3%	94.7%	100.0%
金目地区	16.3%	83.7%	100.0%
土沢地区	10.6%	89.4%	100.0%
旭地区	10.0%	90.0%	100.0%
合計	11.4%	88.6%	100.0%

赤枠は上位3位の地区を示す。

バスからバスへの乗り継ぎについて、気になる点がありますか。



赤枠は上位3位の地区を示す。

図 4.16 地区別のバスの乗り継ぎに対する抵抗感

出典：アンケート調査

(5) バス停施設に対するニーズ

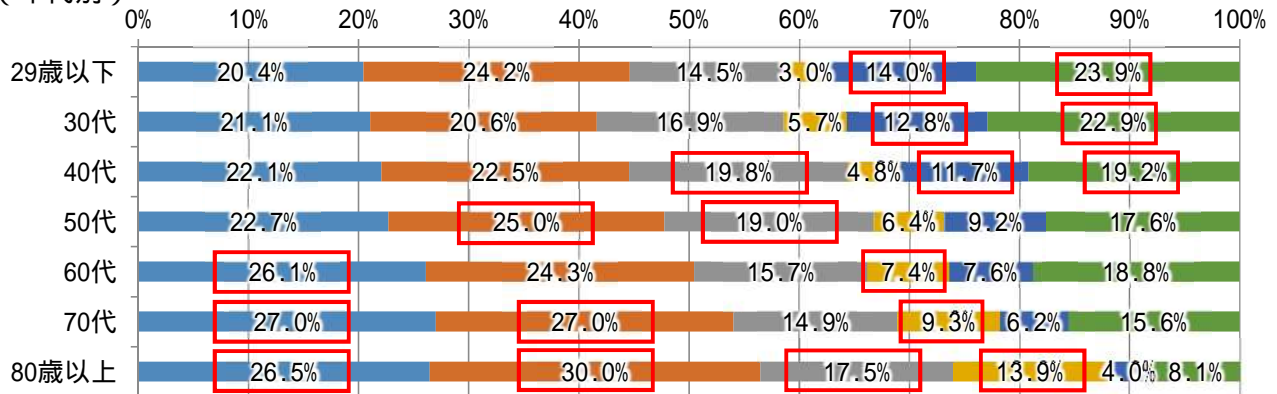
バス停施設に対するニーズについては、年代別にみると、50代以上で、「上屋(日よけ・雨よけ)」の整備が特に望まれています。また、年齢が上がるにつれて「ベンチ」の割合が高くなる傾向となっています。その他に、40代以下は、「駐輪場」や「夜間照明」の割合が高くなっています。

POINT

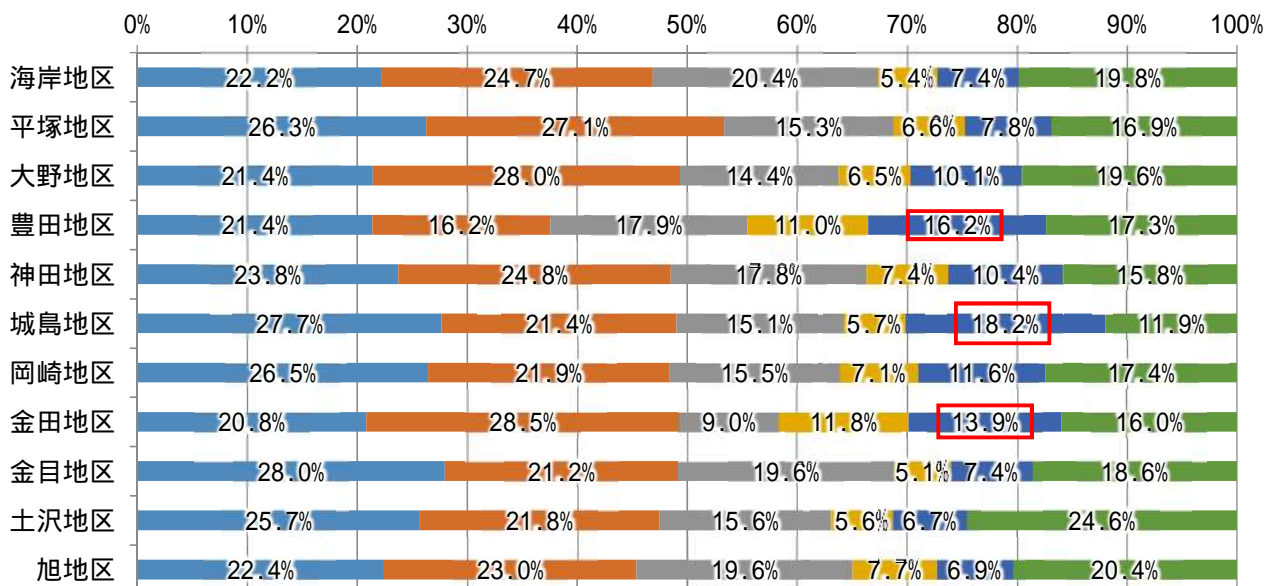
- 50代以上で「上屋(日よけ・雨よけ)」や「ベンチ」等、バス待ちの際に利用する施設の整備が求められている
- 40代以下は、「駐輪場」や「夜間照明」の割合が高い
- 豊田地区、城島地区及び金田地区では、「駐輪場」の割合が高い

バス停にあるとよいと思う施設はありますか。

(年代別)



(地区別)



- ベンチ
- 上屋(日よけ・雨よけ)
- 側壁(風よけ)
- 歩道の高上げ(バスにフラットで乗れる)
- 駐輪場
- 夜間照明

赤枠は上位3位の年代・地区を示す。

図 4.17 バス停施設に対する改善要望(年代別及び地区別)

出典: アンケート調査

4-2-3 平塚市総合交通計画の施策に対する重要度

平塚市総合交通計画の施策に対する重要度として、バス路線沿線の地域は、「路線バスの拡充・新設」、「新しい公共交通の導入」等の割合が高くなっています。また、市街地周辺の住宅街が広がる地区は、「駅前広場の整備」の重要度が高く、鉄道に対しては、平塚地区が「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」の重要度が高くなっています。

その他、交通空白地域や交通不便地域が多い郊外部は「公共交通の不便な居住区への支援」の重要度が高くなっています。

POINT

- 神田地区は、現在、ツインシティ大神地区のまちづくりが進められていることから、「平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充」や「平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入」を重要視する割合が高い
- 豊田地区、城島地区、岡崎地区及び金田地区は、現行の路線バスの運行間隔が比較的長いことから、「平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充」の割合が高い
- 金目地区は、移動実態として、小田急小田原線の東海大学前駅や鶴巻温泉駅等への移動ニーズから、「平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行」の割合が高い
- 平塚駅南口ロータリーを発着するバス系統が運行する海岸地区や、路線バス系統数や運行本数が比較的多い大野地区は、「駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）」の割合が高い
- 平塚地区は、「相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ」の割合が高い
- 土沢地区は、「公共交通の不便な居住区への支援」の割合が高く、移動実態としても乗用車を利用する割合が最も高い
- 旭地区は、移動実態としてバス利用の割合が比較的高いことから、「バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）」が多い

平塚市総合交通計画に記載している以下の交通施策について、重要なものを教えてください。

表 4.3 地区別の地域公共交通の施策に対する重要度

地区名															合計
海岸地区	3.6%	3.3%	3.9%	3.9%	2.7%	1.8%	5.4%	12.8%	25.3%	10.7%	15.5%	8.0%	3.3%	100.0%	
平塚地区	6.2%	3.1%	4.5%	7.3%	2.5%	0.8%	7.6%	14.0%	15.4%	7.6%	17.4%	12.6%	0.8%	100.0%	
大野地区	11.8%	6.2%	4.0%	12.9%	3.1%	2.0%	8.6%	14.6%	16.0%	8.0%	7.3%	4.2%	1.3%	100.0%	
豊田地区	3.3%	2.5%	1.6%	23.8%	0.8%	0.8%	13.1%	22.1%	12.3%	16.4%	2.5%	0.0%	0.8%	100.0%	
神田地区	16.4%	9.8%	15.8%	3.8%	0.0%	1.1%	13.1%	9.3%	8.2%	8.2%	4.9%	7.1%	2.2%	100.0%	
城島地区	4.4%	5.9%	6.6%	26.5%	0.0%	0.0%	14.0%	16.2%	5.9%	15.4%	2.2%	2.9%	0.0%	100.0%	
岡崎地区	1.7%	6.0%	2.6%	26.7%	2.6%	6.0%	1.7%	13.8%	13.8%	19.0%	0.0%	4.3%	1.7%	100.0%	
金田地区	3.9%	1.9%	0.0%	22.3%	14.6%	1.9%	10.7%	18.4%	14.6%	5.8%	2.9%	1.9%	1.0%	100.0%	
金目地区	2.4%	1.6%	0.8%	10.1%	14.2%	40.1%	2.0%	4.9%	7.7%	7.7%	2.0%	4.0%	2.4%	100.0%	
土沢地区	2.1%	4.1%	0.7%	6.2%	13.1%	11.0%	6.9%	7.6%	13.8%	20.0%	7.6%	4.1%	2.8%	100.0%	
旭地区	5.4%	3.1%	2.3%	9.3%	5.8%	3.1%	5.0%	24.0%	19.8%	8.9%	10.9%	1.6%	0.8%	100.0%	

- 平塚駅から本厚木駅の路線バスの拡充
- 新横浜駅と小田原駅間の寒川町倉見地区への新幹線新駅の設置
- 平塚駅からツインシティ大神地区への新しい公共交通の導入
- 平塚駅から伊勢原駅への路線バスの拡充
- 平塚駅から秦野駅への路線バスの拡充
- 平塚駅から東海大学前駅への路線バスの新規運行
- 東西方向のバスの新規運行
- バス停の待合い環境、施設整備（上屋、ベンチ、駐輪場）
- 駅前広場の整備（駐車場、送迎スペース、バスターミナル）
- 公共交通の不便な居住区への支援
- 相模線・根岸線の平塚駅までの乗り入れ
- 相鉄いずみ野線の延伸
- その他

出典：アンケート調査

4-2-4 商店会における公共交通の必要性

商店会活性化のための公共交通（鉄道、バス、タクシー）の必要性をみると、「必要だと感じている」が63.2%となっています。主な理由としては、「現在、買い物客が鉄道、バス、タクシーを利用している」、「都市間競争が激しいため、複数線の鉄道乗り入れが望まれる」、「中心街に人々が集まる手段として必要」等が挙げられます。

POINT

- 商店会活性化のため、公共交通を必要と感じている割合が高い

商店会活性化のために公共交通（鉄道、バス、タクシー）は必要だと感じますか。

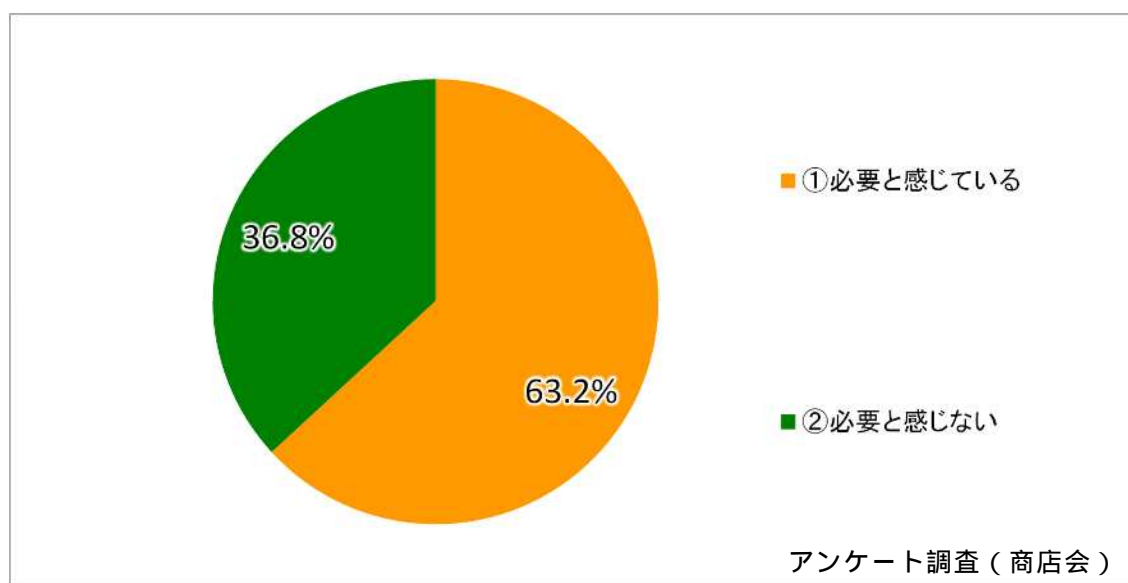


図 4.18 商店会活性化のための公共交通（鉄道、バス、タクシー）の必要性

出典：アンケート調査