

茅ヶ崎市地域公共交通計画（参考資料）

令和 6 年 4 月

茅ヶ崎市

目 次

1. 市民アンケート調査結果	1
(1) 実施概要	1
(2) 配布回収状況	3
(3) 回答者の属性	3
(4) 公共交通に関する取組みの認知度	8
(5) 通勤・通学の移動実態	9
(6) 買い物の移動実態	16
(7) 通院の移動実態	23
(8) その他の用事の移動実態	30
(9) 各移動目的での鉄道利用駅	37
(10) 自動車、免許の保有状況、免許の返納意向	38
(11) 自動車の利用状況	41
2. 携帯 GPS データによる人流分析	45
(1) 分析概要	45
(2) 市全体、近隣市町、広域の移動状況	46
(3) 駅周辺を目的地とする移動の発生状況	49
(4) 時間帯別の発生集中状況	53
(5) 地域別の移動の傾向	57

1. 市民アンケート調査結果

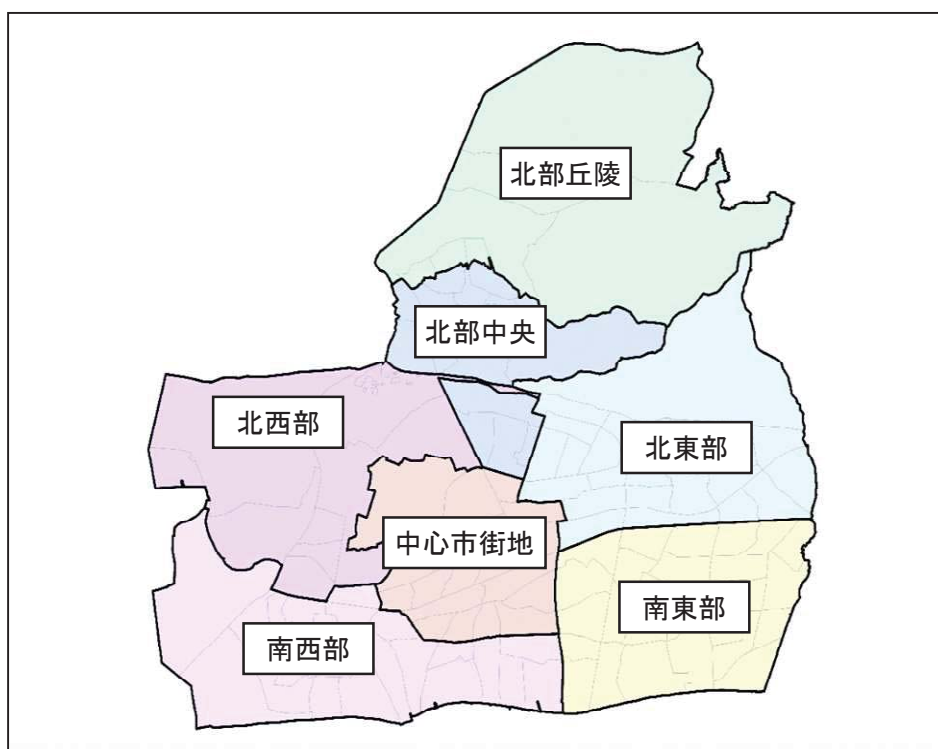
(1) 実施概要

①実施目的

- ・ 移動実態：外出目的別に移動実態（行き先、移動手段、時間帯、頻度等）を把握
- ・ 取組の認知度：これまでの取組の認知度、公共交通利用への寄与を把握
- ・ 今後のニーズ：重視する移動、具体のニーズ、公共交通の維持に向けた考えを把握
- ・ 地域別の意見を把握：実態や意向について地域別・路線別に把握できるよう配布数を設定

②対象地域及び配布数の設定

- ・ ちがさき都市マスタープランと整合を図り、市内を7つの地域に分類しました。（中心市街地、南東部、南西部、北東部、北西部、北部中央、北部丘陵）
- ・ 配布数は3150票としました。（各地域450票）



図表 1 対象地域の設定

③調査実施時期

配布：2023年2月24日（金）、回収期限：2023年3月12日（日）

④調査項目

問１：回答者属性

- ・年代、職業、同居者、最寄りバス停・徒歩時間、無理なく歩ける距離

問２：近年の取組みに関する認知度

- ・地図アプリや乗換案内アプリ、タクシーアプリ、バスロケに関する認知度

問３：移動実態

- ・通勤・通学、買い物、通院、その他の用事について
- ・頻度、行先、交通手段、雨天時の交通手段、移動の不満や困難の有無、その理由を把握

問４：自動車の保有、免許の返納意向

- ・自動車及び免許の有無、免許の返納に関する今後５年間の意向

問５：自動車利用の状況

- ・近隣市町（藤沢、寒川、平塚）とそれ以遠までの自動車利用の状況
- ・上記それぞれの移動について、自動車を利用する理由

問６：自動車利用に対する意識

- ・自動車利用を減らす意識、行動の有無

問７：自由意見

(2) 配布回収状況

- ・ 配布数 3,150 票に対し、回収数は 1,114 票（回収率 35%）となりました。
- ・ 地域別の回収状況は以下のとおりです。

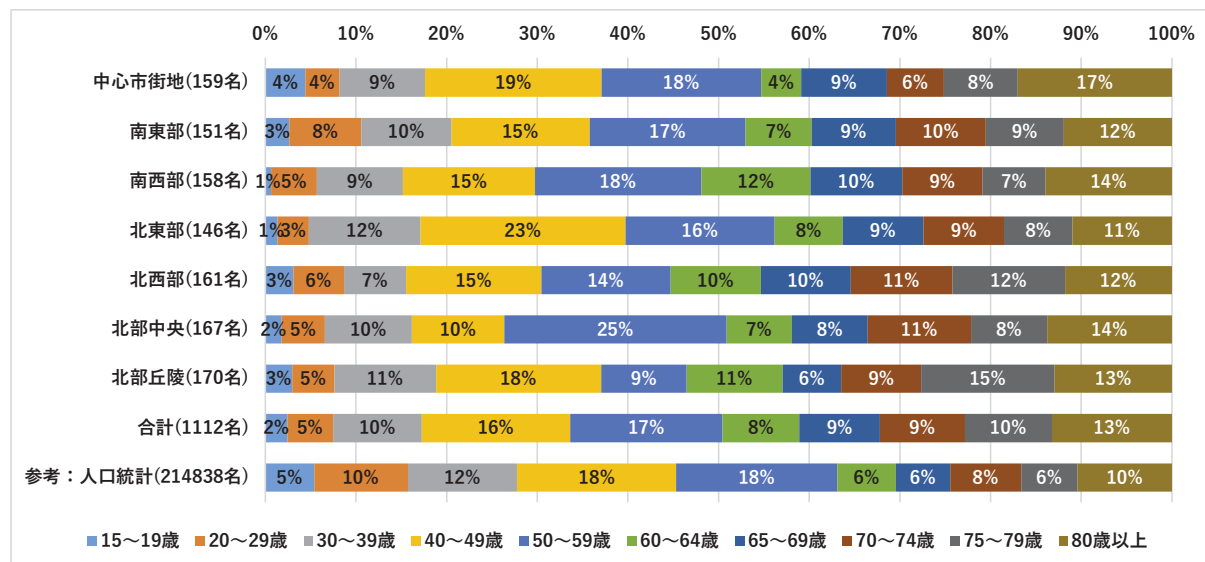
図表 2 配布回収状況

	配布数	回収数	回収率
中心市街地	450	159	35%
南東部	450	152	34%
南西部	450	158	35%
北東部	450	146	32%
北西部	450	161	36%
北部中央	450	167	37%
北部丘陵	450	171	38%
合計	3,150	1,114	35%

(3) 回答者の属性

①年代

市全体の分布と比較し、65 歳以上の回答比率が高くなっています。
北東部のみ、65 歳以上の比率が低くなっています。

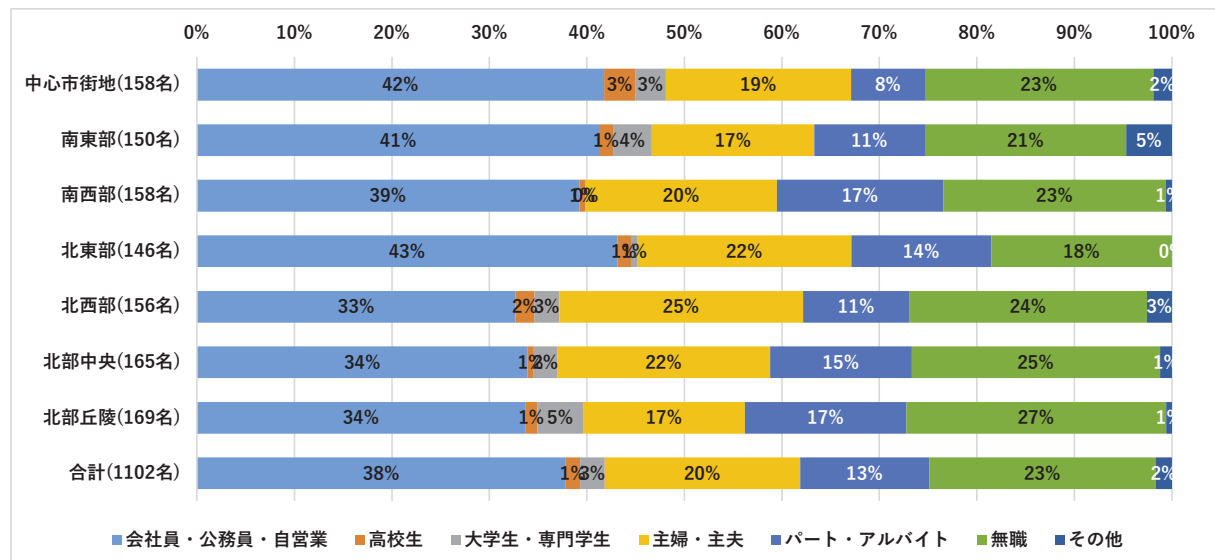


図表 3 回答者の年代構成

②職業

会社員・公務員・自営業、主婦・主夫、無職の比率が高くなっています。

中心市街地、南東部、南西部、北東部は他の地域に比べて会社員・公務員・自営業の比率が若干高くなっています。

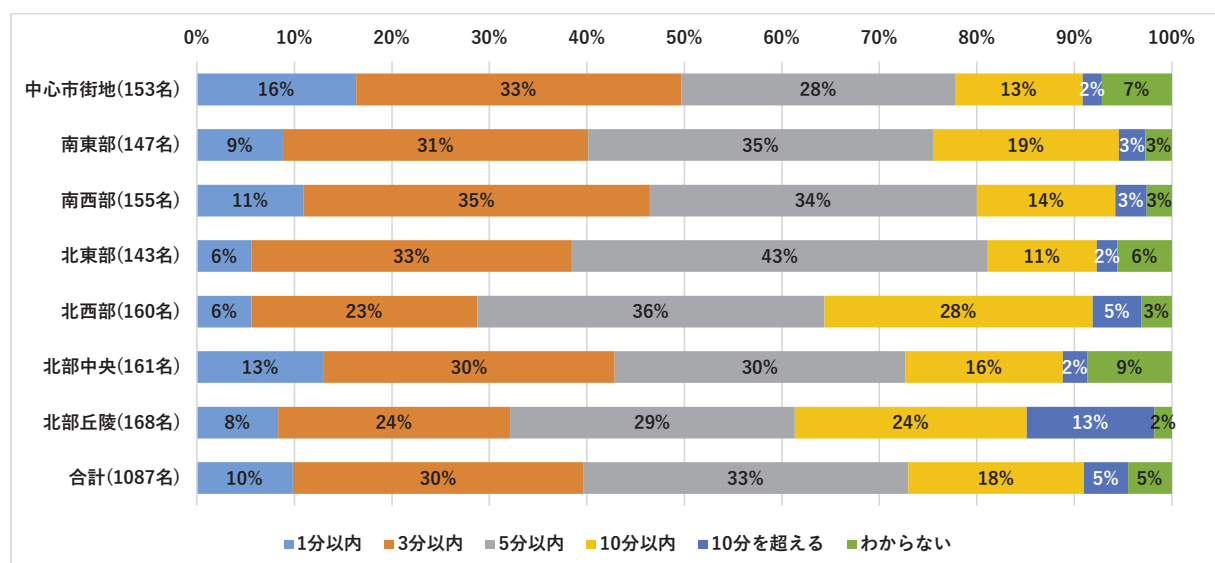


図表 4 回答者の職業構成

③最寄りバス停までの徒歩時間

3分以内が40%、5分以内が73%となっています。

中心市街地、南東部、南西部、北部中央において1分以内あるいは3分以内という回答が多く、特に中心市街地の利便性が高い状況がうかがえます。一方、北部は北部中央を除いて3分以内の比率が低くなっています。また、北部丘陵においては10分を超えるという割合が高く他の地域に比べてバス停が遠いと感じる割合が高い状況にあります。

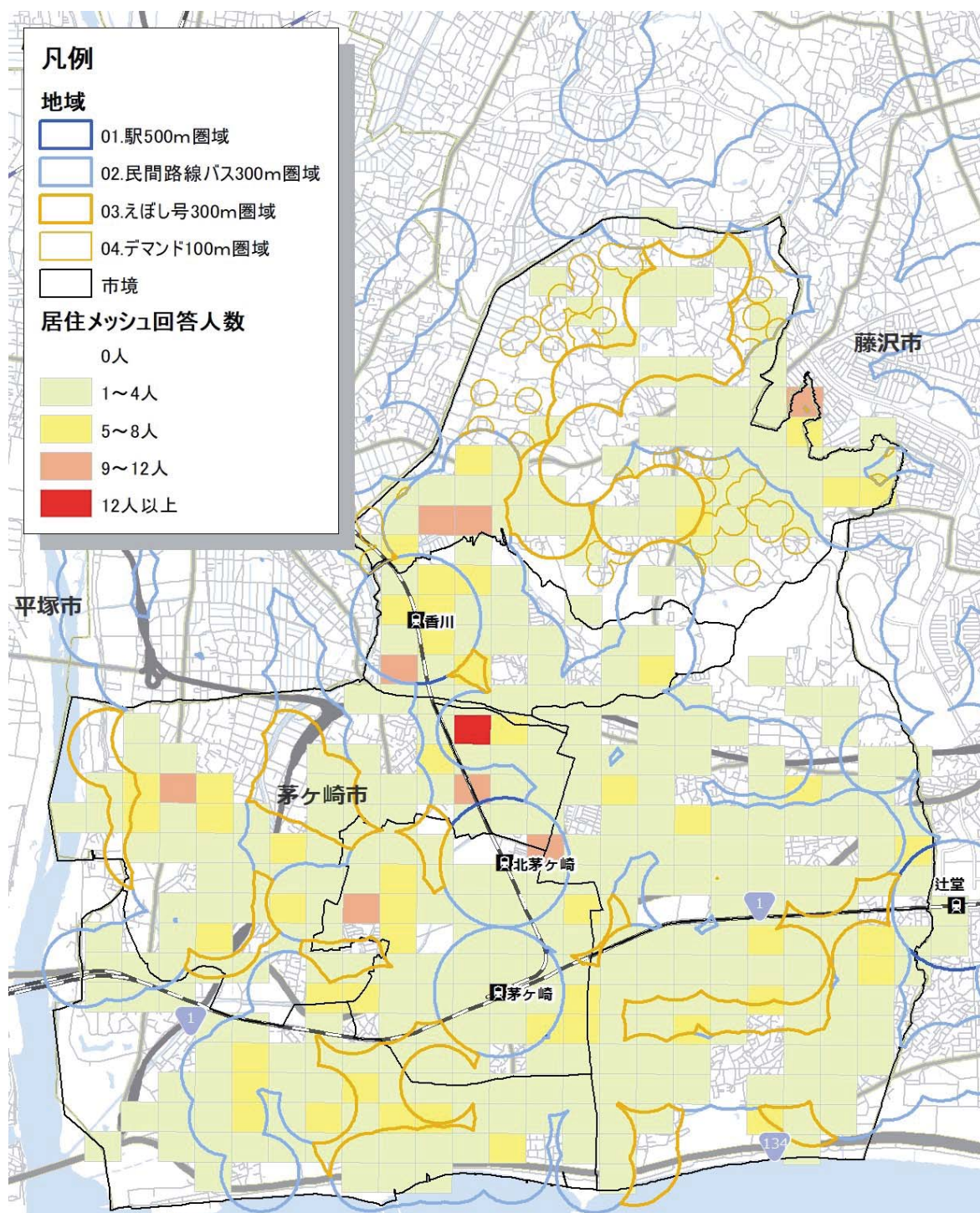


図表 5 回答者の最寄りバス停までの徒歩時間

④回答者の居住地の詳細

アンケート調査では、回答者の居住地について、町字のほか、メッシュでの記入形式で把握しました。以下では、メッシュごとの記入件数と、鉄道・バス・予約型乗合タクシーのカバー圏域との関係性を示しています。

なお、メッシュ形式での回答は、回答総数 1,114 名のうち、985 名が回答しており、メッシュ情報記入率は 88%となっています。



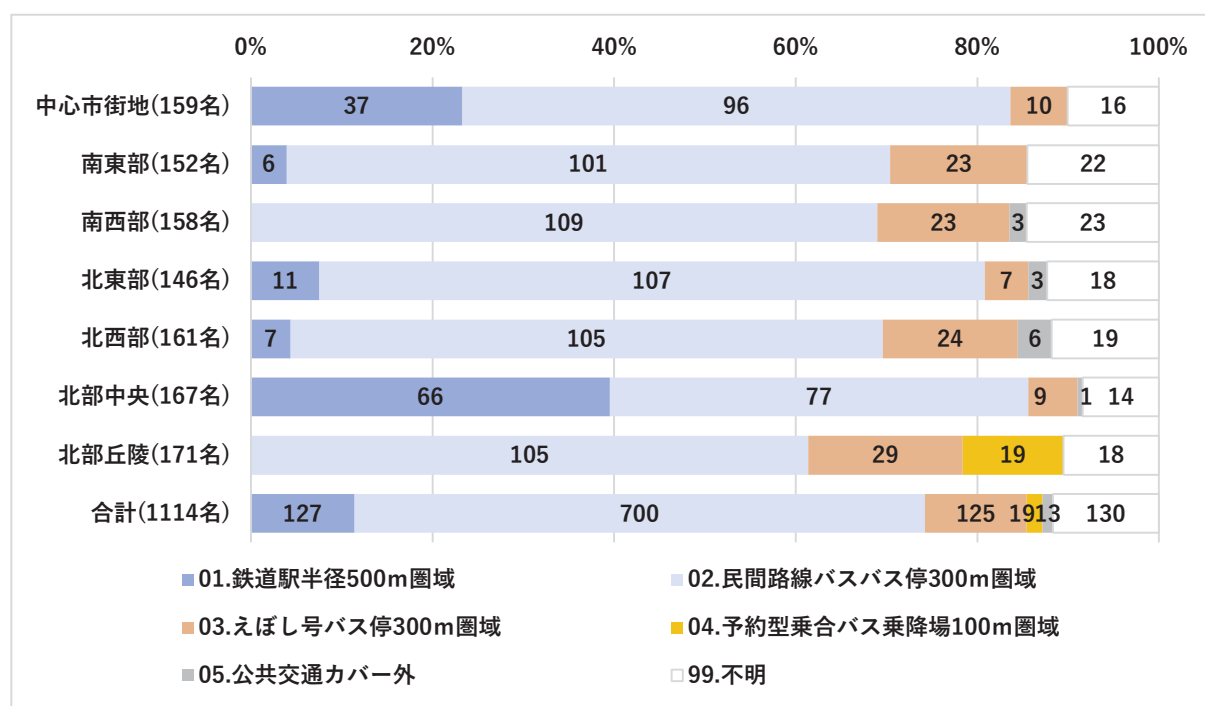
図表 6 居住メッシュの回答状況

前項の回答結果について、地域別に公共交通カバー圏域別の整理を以下に示します。メッシュ情報の記入がない比率（図中の凡例 99.不明）は、地域差は少なくなっています。

中心市街地と北部中央は駅半径 500m圏域に居住する方が多くなっています。これは、中心市街地は茅ヶ崎駅と北茅ヶ崎駅が立地し、北部中央は香川駅が立地するためです。

それ以外の地域のうち、南東部、南西部、北西部は民間路線バスでのカバーが主となり、南東部、南西部、北西部、北部丘陵ではコミュニティバスえぼし号でのカバーが見られ、北部丘陵は予約型乗合バスによるカバーも見られます。

鉄道、民間路線バス、コミュニティバスえぼし号、予約型乗合バスのいずれの圏域からも外れる方は、全体で 13 名となっており、回答者の 1%程度です。



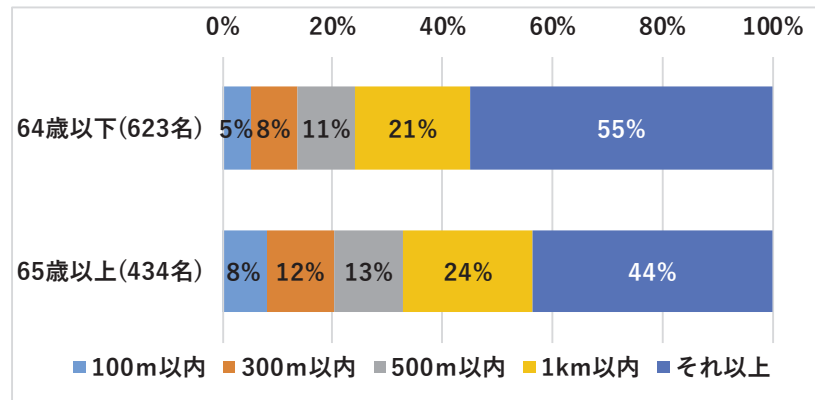
図表 7 地域ごとの回答者の公共交通アクセス状況

⑤無理なく歩ける距離

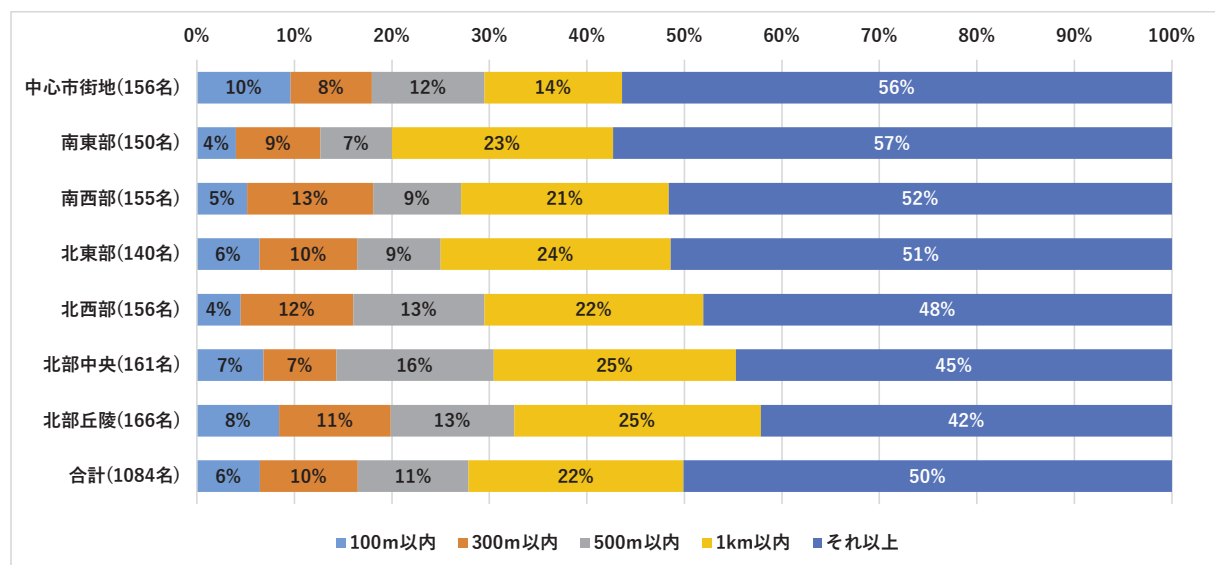
1 km 以上徒歩移動可能とする方が半数となっています。

年代別でみると、65 歳以上の方は無理なく歩ける距離が短くなる傾向にあります。

中心市街地、南東部は無理なく歩ける距離が 1km 以上の方の比率が高くなっています。



図表 8 無理なく歩ける距離（年代別）



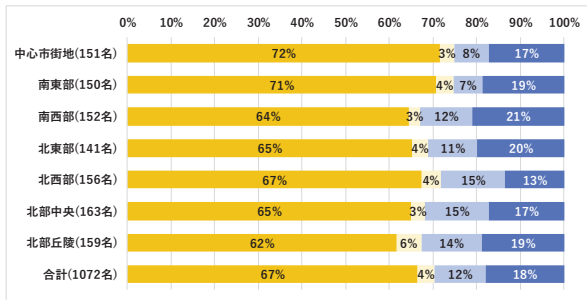
図表 9 無理なく歩ける距離（地域別）

（４）公共交通に関する取組みの認知度

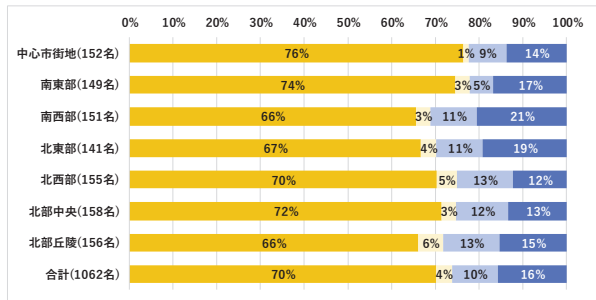
グーグルマップ、乗換案内等は認知度が高く、便利になったという比率も高くなっており、普段から利用している方が多いと考えられます。一方、タクシー配車アプリは認知度が低く、バスロケーションシステムは、認知度・利用ともに低い状況です。

【地域別】

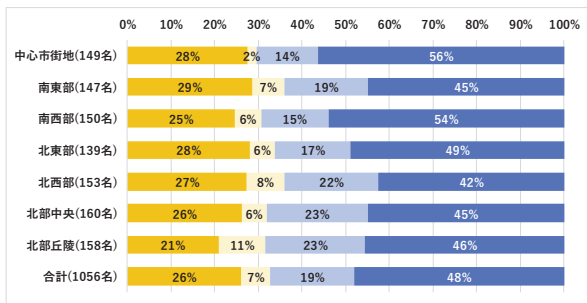
・グーグルマップ等のアプリ



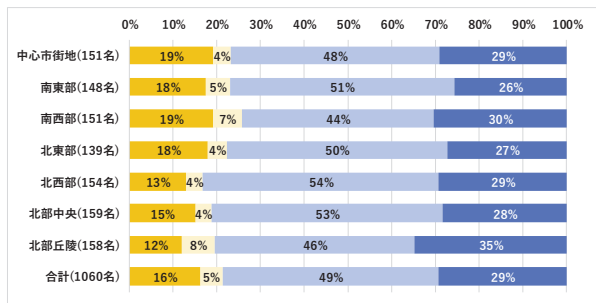
・乗換案内等のアプリ



・タクシー配車アプリ



・バスロケーションシステム

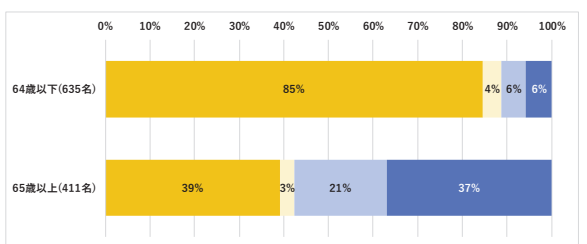


凡例 ■ 取組みにより外出が便利になった
■ 取組みを知っていた(利用したことがない)

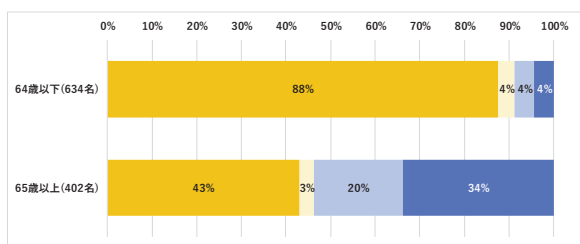
■ 取組みにより外出は便利になっていない(または変わらない)
■ 取組みを知らなかった(利用したことがない)

【年代別】

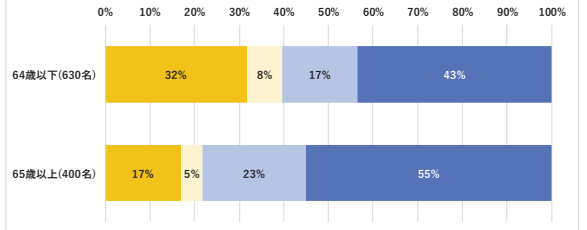
・グーグルマップ等のアプリ



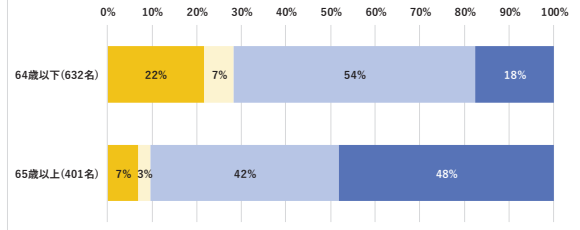
・乗換案内等のアプリ



・タクシー配車アプリ



・バスロケーションシステム



凡例 ■ 取組みにより外出が便利になった
■ 取組みを知っていた(利用したことがない)

■ 取組みにより外出は便利になっていない(または変わらない)
■ 取組みを知らなかった(利用したことがない)

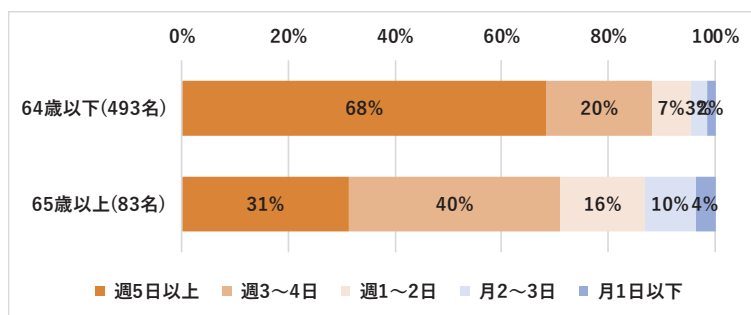
図表 10 取組みに関する認知度

（５）通勤・通学の移動実態

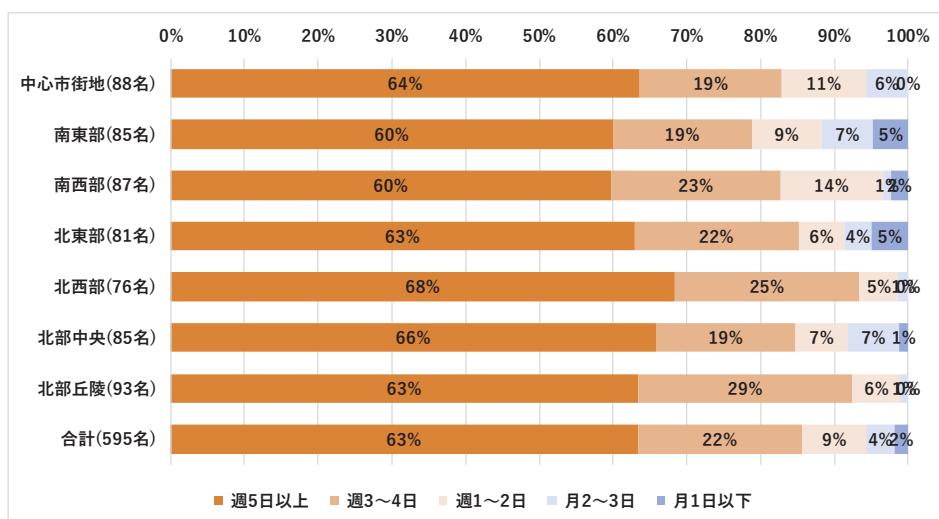
①移動頻度

64 歳以下は週 5 日以上が約 7 割で、65 歳以上は週 5 以上、週 3～4 日が多くなっています。

南東部、北東部では月 1 日以下の方が一定数見られます。



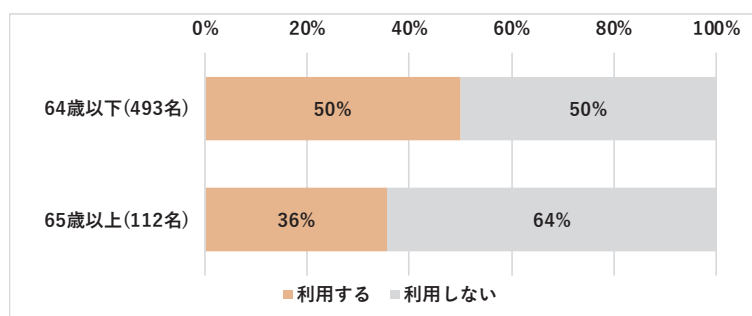
図表 11 通勤・通学の頻度（年代別）



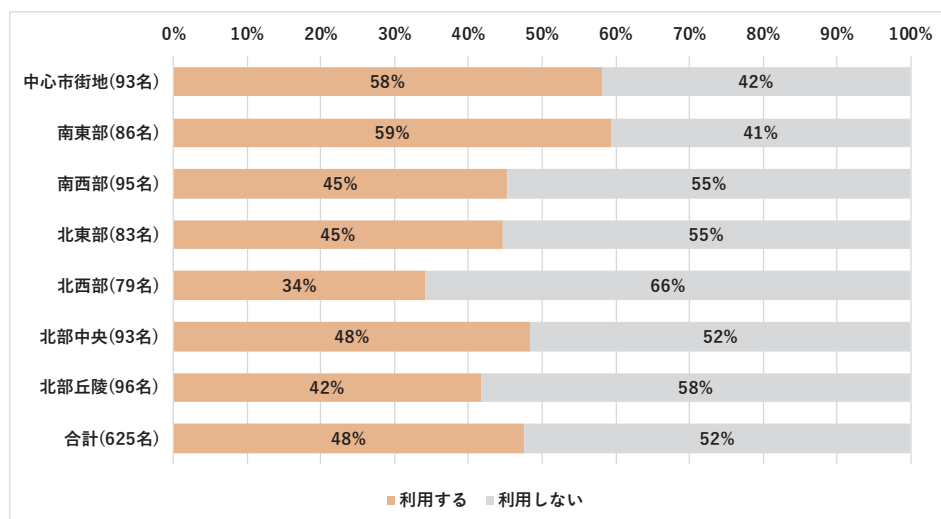
図表 12 通勤・通学の頻度（地域別）

②鉄道利用有無

鉄道の利用率は全体で 5 割程度となっており、地域別では中心市街地と南東部の利用率は高くなっています。鉄道駅から離れている北西部と北部丘陵は利用が相対的に少ない状況です。



図表 13 通勤・通学時の鉄道利用有無（年代別）

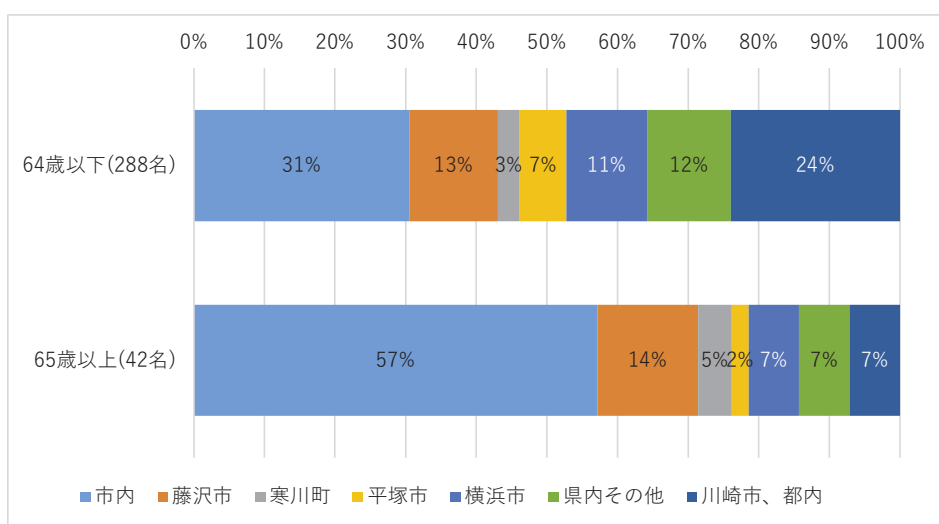


図表 14 通勤・通学時の鉄道利用有無（地域別）

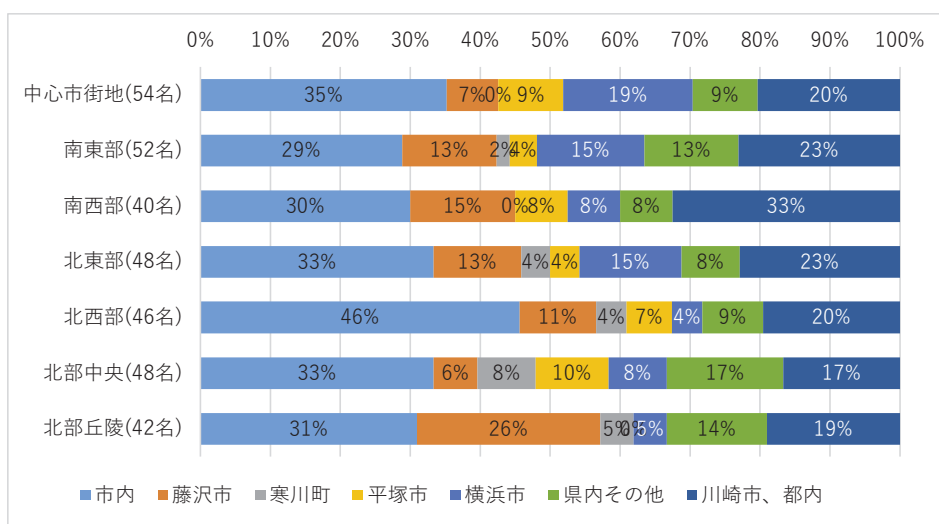
③移動先

64 歳以下は 65 歳以上と比較して市内の比率が低く、横浜市、川崎市、都内が多くなっており、市外へ通勤・通学している方が多いことが考えられます。

北西部は市内の比率が高くなっており、周辺の工業団地へ通勤している方が多いと考えられます。南西部は川崎市、都内の比率が高く、北部丘陵は藤沢市の比率が高くなっていきます。



図表 15 通勤・通学の移動先（年代別）



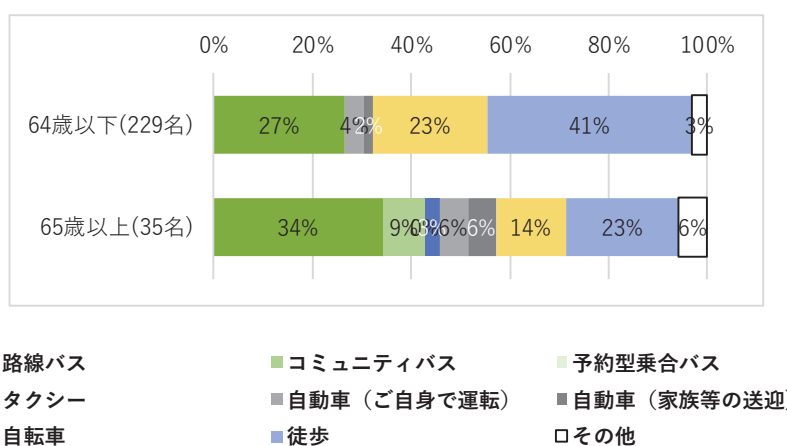
図表 16 通勤・通学の移動先（地域別）

④鉄道駅までの移動手段（鉄道を利用する方）

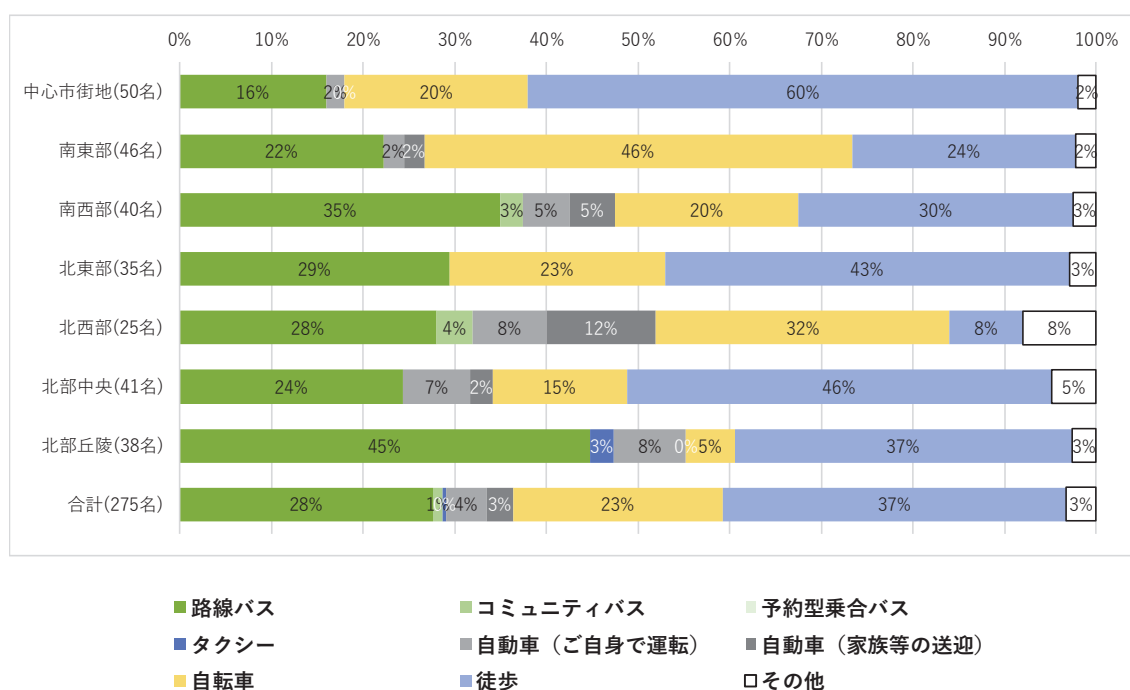
全体では徒歩が約4割と最も多くなっており、路線バスと自転車は約2割となっています。

64歳以下は徒歩の比率が高く、65歳以上では路線バスの比率が高いほかコミュニティバスの利用も一定数見られます。

南東部、北西部では自転車の比率が高く、南西部、北部丘陵では路線バスの比率が高くなっています。



図表 17 通勤・通学時の移動手段（鉄道利用有・年代別）

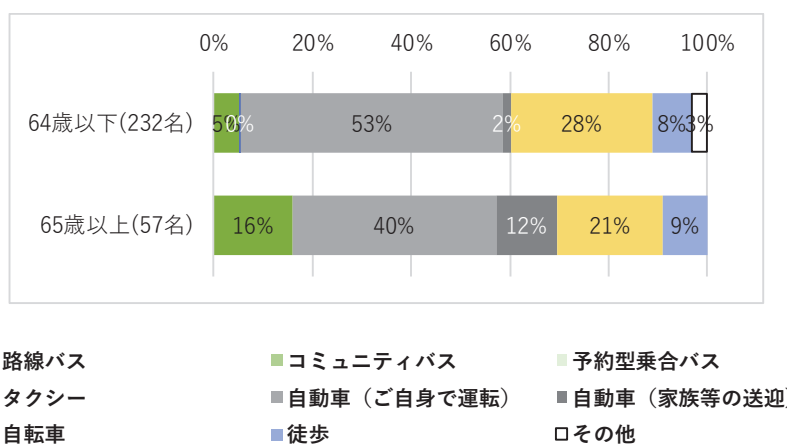


図表 18 通勤・通学時の移動手段（鉄道利用有・地域別）

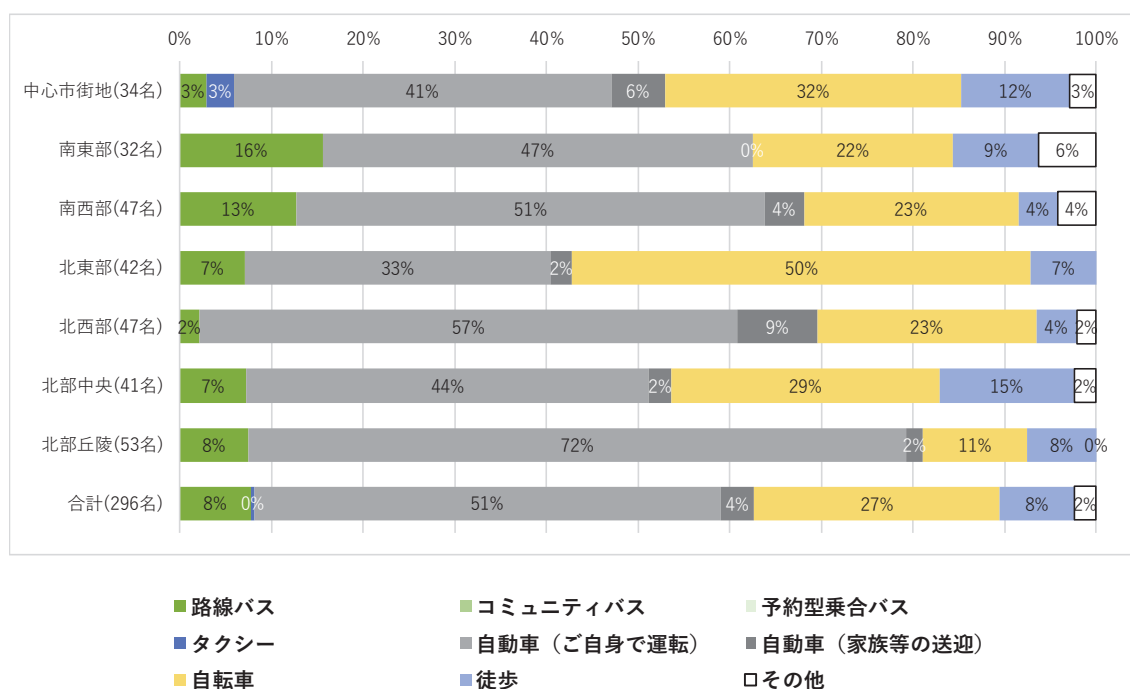
⑤鉄道を利用しない方の移動手段

自動車（ご自身で運転）の比率が高く、全体では約半数となっています。次いで自転車が多く、全体で約3割程度となっています。

北東部では自転車の比率が5割程度と高く、北部丘陵では自動車（ご自身で運転）の比率が7割を超えています。



図表 19 通勤・通学時の移動手段（鉄道利用無・年代別）

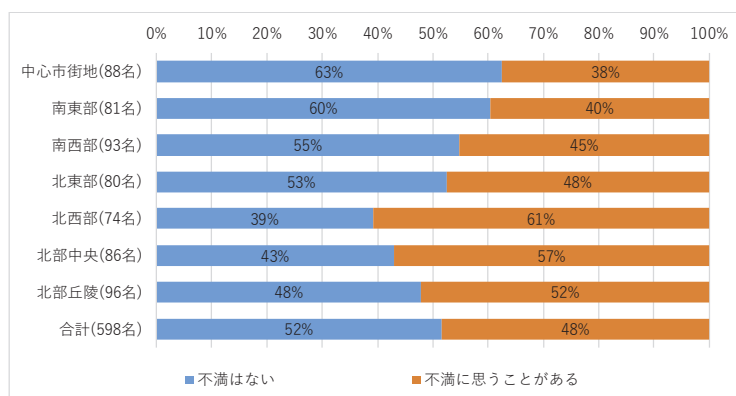


図表 20 通勤・通学時の移動手段（鉄道利用無・地域別）

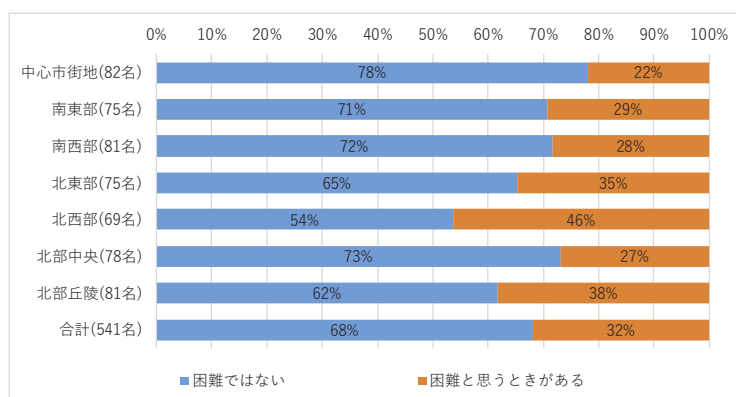
⑥移動に関する不満、困難の有無

約半数の方が不満に思うことがあると回答しており、困難と思うときがある方の比率は全体で3割程度となっています。

北西部では不満に思うことがある・困難と思うときがある方の比率が他の地域と比べて高くなっています。



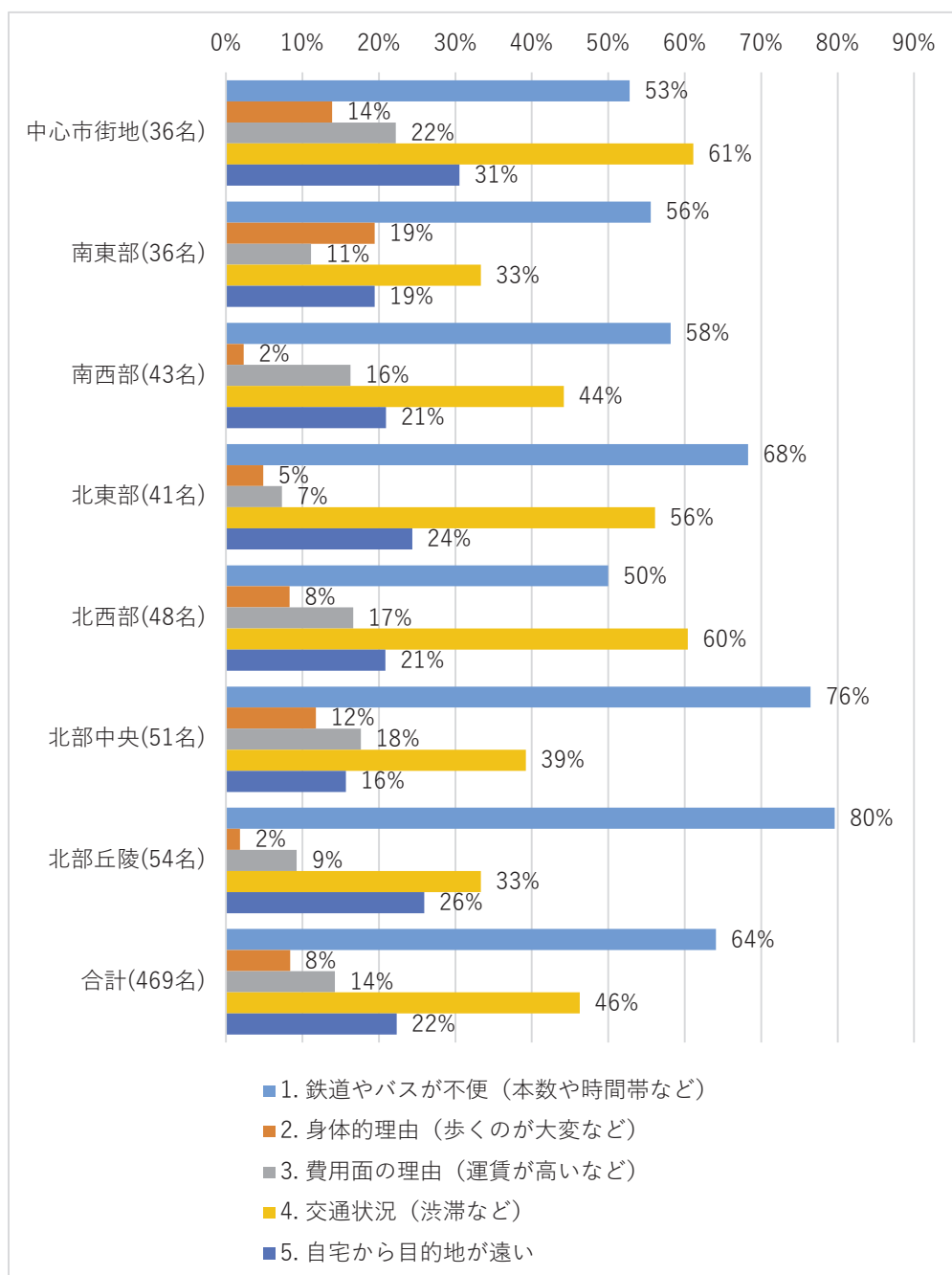
図表 21 通勤・通学時の不満の有無（地域別）



図表 22 通勤・通学時の困難の有無（地域別）

⑦移動に関する不満、困難の理由

移動に関する不満、困難の理由として全体では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）、交通状況（渋滞など）を理由とする方の比率が高くなっています。中心市街地の方は交通状況（渋滞など）の比率が高く、北部中央、北西部の方は鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）の比率が高い状況であり、地域によって不満理由の傾向が異なります。

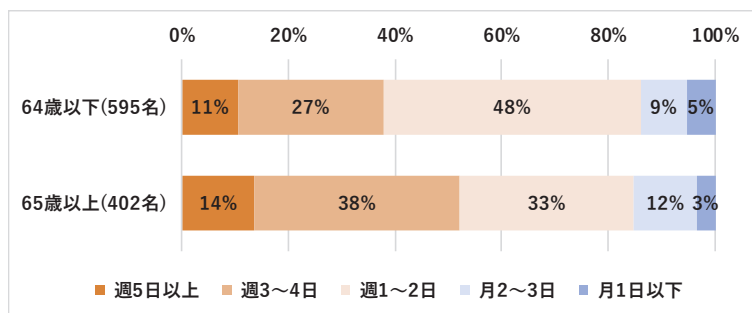


図表 23 通勤・通学時の不満の理由（地域別）

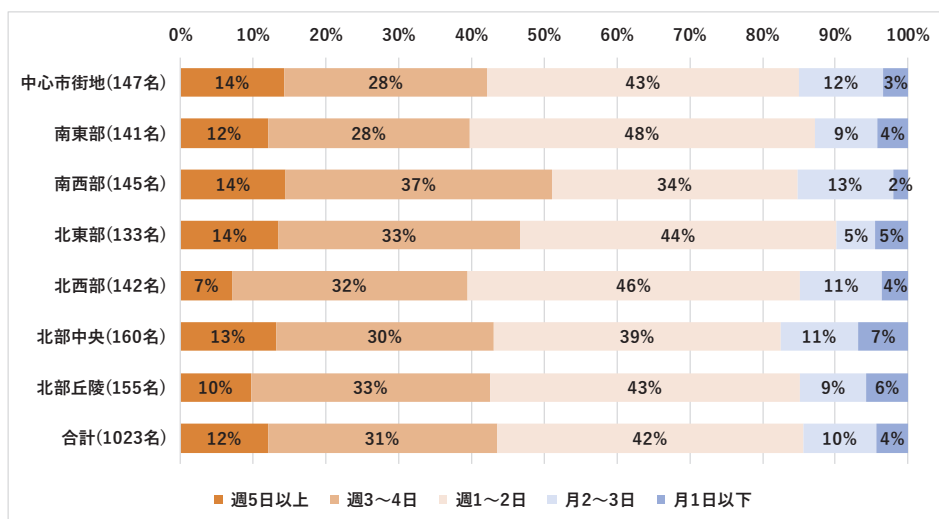
（６）買い物の移動実態

①移動頻度

週 3～4 日、週 1～2 日の比率が高くなっています。買い物の移動については、通勤・通学のような年代や地域による違いは少なくなっています。



図表 24 買い物の頻度（年代別）

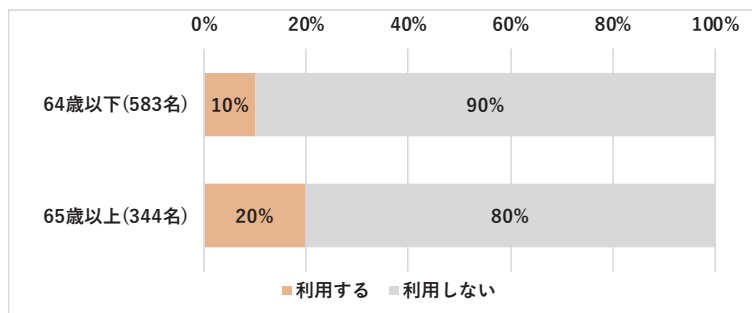


図表 25 買い物の移動頻度（地域別）

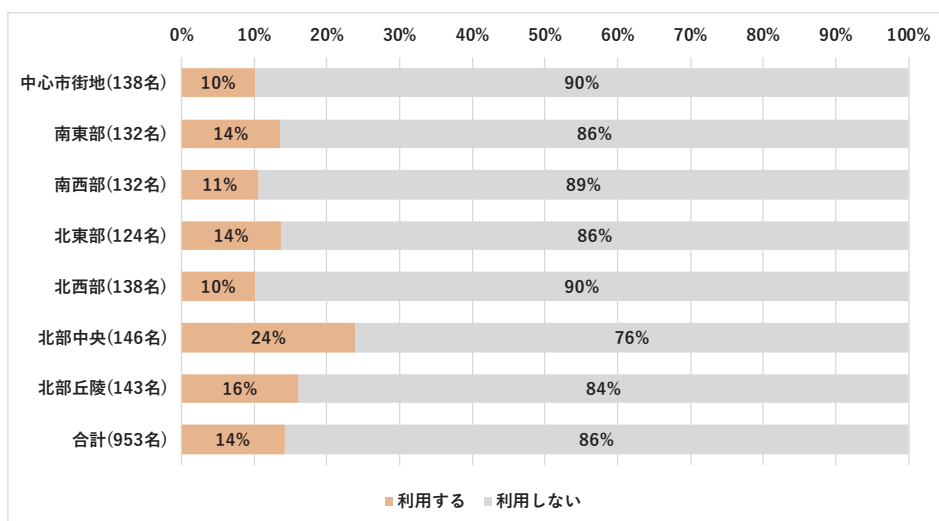
②鉄道利用有無

鉄道の利用率は64歳以下では1割、65歳以上では2割となっており、鉄道を利用する方の比率は低くなっています。

北部中央は2割を超えており、他地域に比べて高くなっており、香川駅の利用などが考えられます。



図表 26 買い物の鉄道利用有無（年代別）

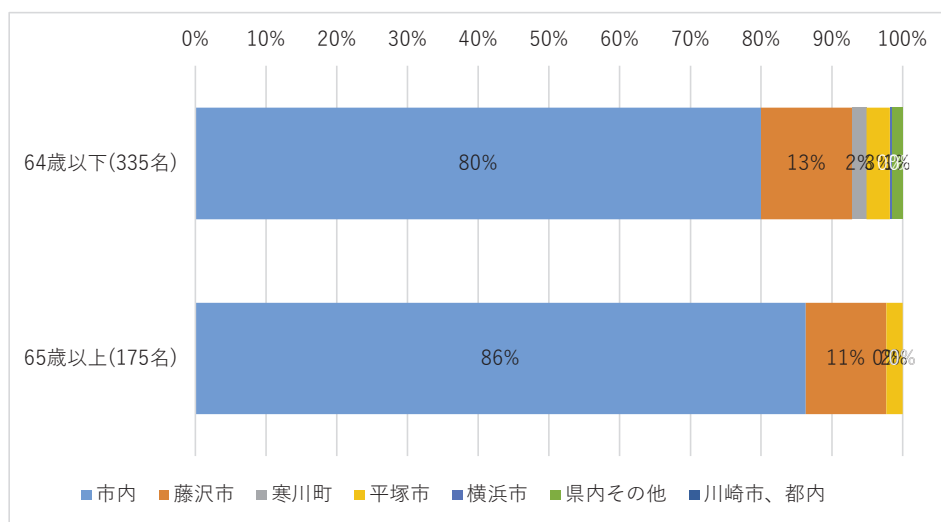


図表 27 買い物の鉄道利用有無（地域別）

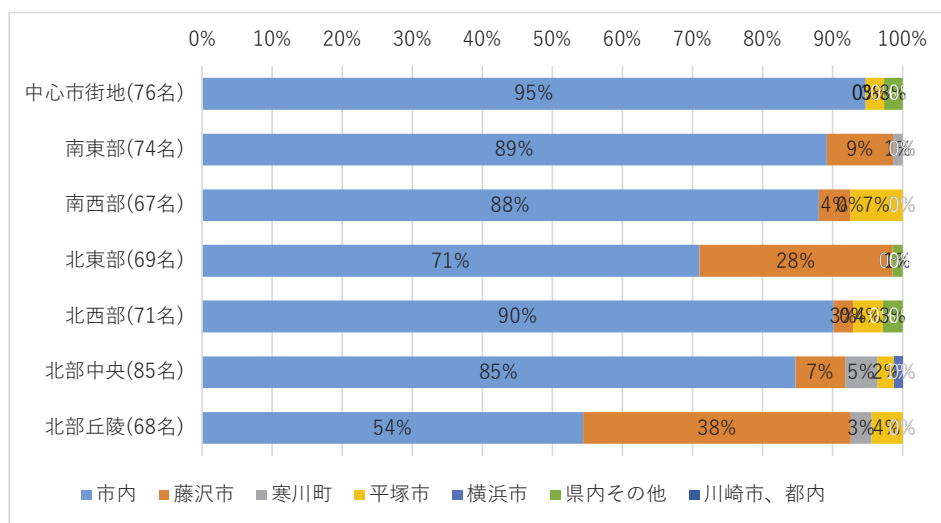
③移動先

全体として市内の比率が高く、藤沢市も一定数見られます。

北東部、北部丘陵では特に藤沢市の比率が高くなっており、湘南ライフタウン・湘南台駅・辻堂駅方面への買い物が多くなっていると考えられます。



図表 28 買い物の際の移動先（年代別）

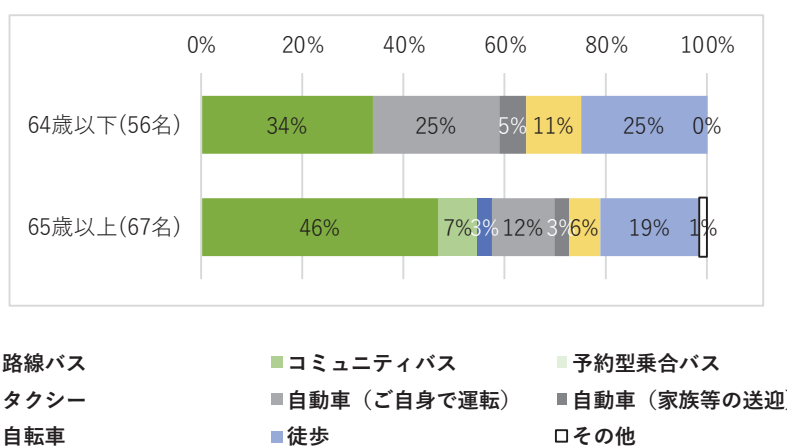


図表 29 買い物の際の移動先（地域別）

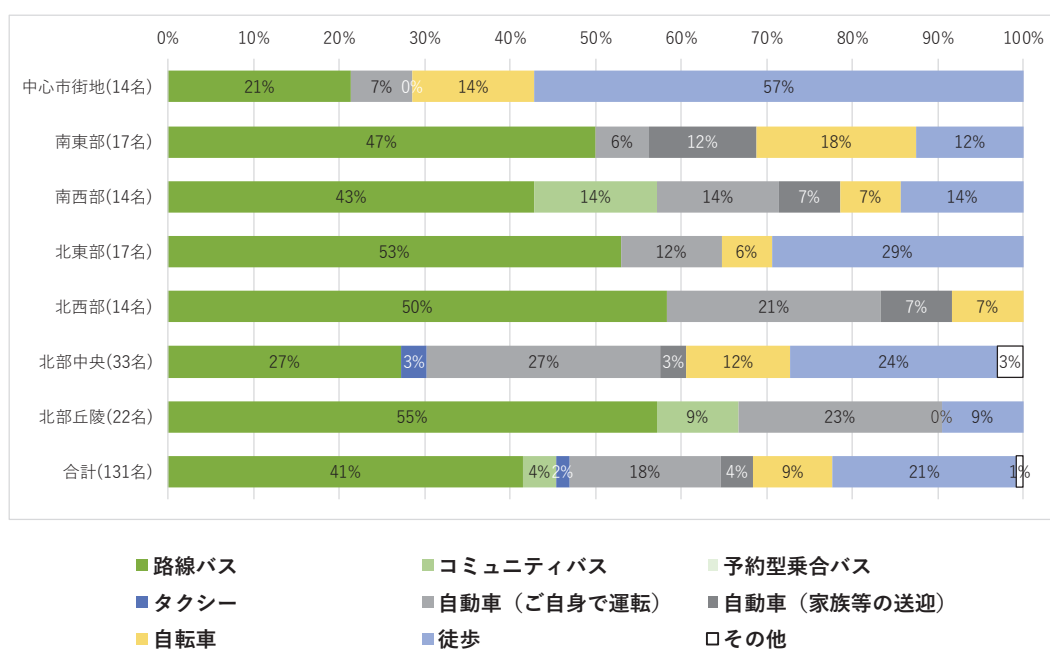
④鉄道駅までの移動手段（鉄道を利用する方）

全体では路線バスが約4割と最も多くなっています。それ以外では、64歳以下は自動車（ご自身で運転）の比率が高くなっています。

中心市街地では徒歩の比率が高く、北東部、北西部、北部丘陵では路線バスの比率が半数を超えています。



図表 30 買い物の際の移動手段（鉄道利用有・年代別）

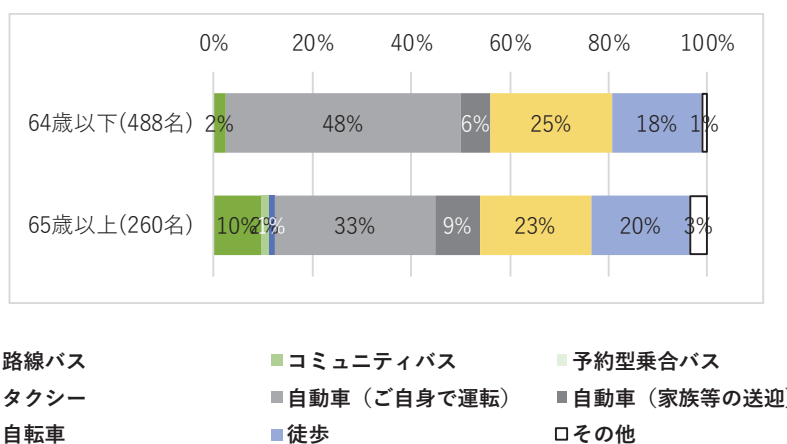


図表 31 買い物の際の移動手段（鉄道利用有・地域別）

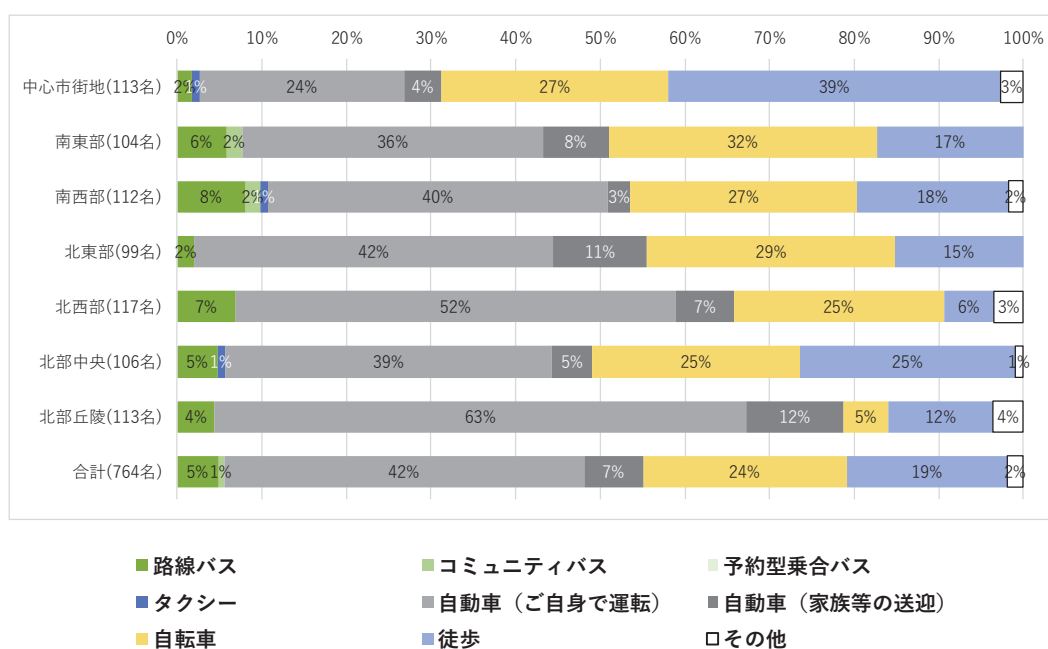
⑤鉄道を利用しない方の移動手段

自動車（ご自身で運転）の比率が高く、全体では約4割となっています。通勤・通学と比べて徒歩の比率が高くなっています。

中心市街地では徒歩の比率が高く、北西部、北部丘陵では自動車（ご自身で運転）の比率が高くなっています。



図表 32 買い物の際の移動手段（鉄道利用無・年代別）

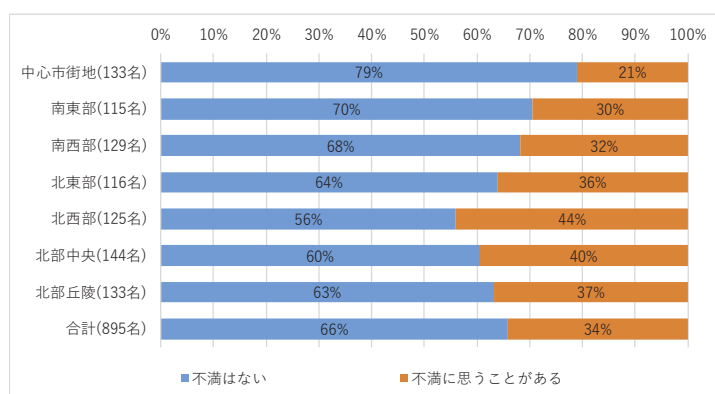


図表 33 買い物の際の移動手段（鉄道利用無・地域別）

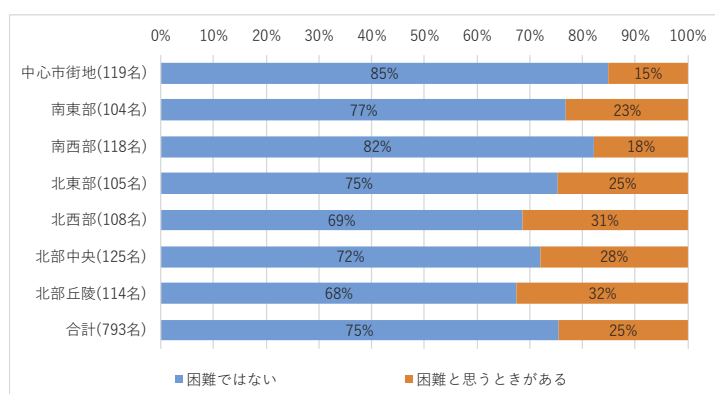
⑥移動に関する不満、困難の有無

約３割の方が不満に思うことがあると回答しており、北西部では不満とすることがある方の比率が他の地域と比べて高くなっています。

北西部・北部丘陵地域では困難とすることがある方の比率が他の地域と比べて高くなっています。



図表 34 買い物時の不満の有無（地域別）

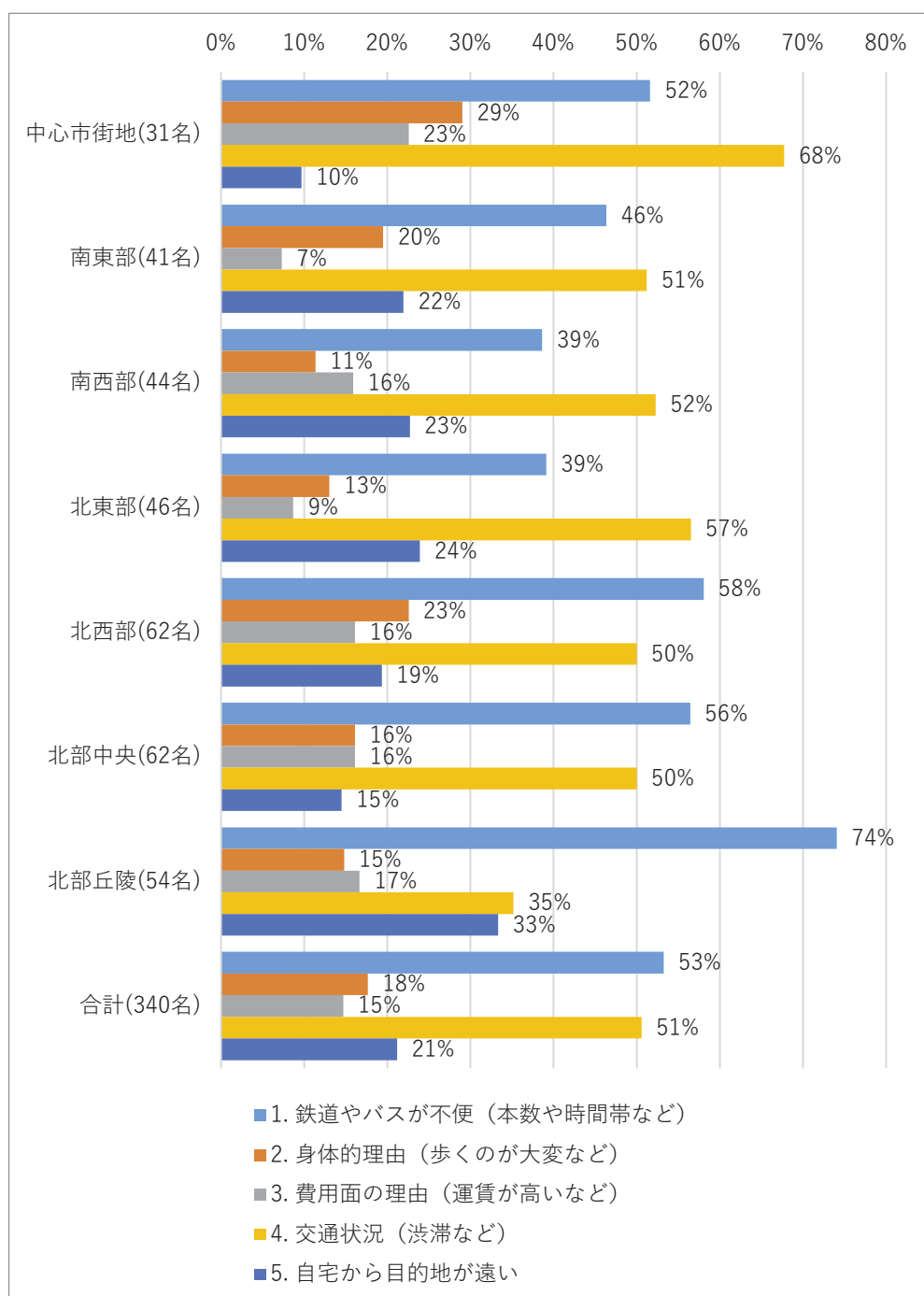


図表 35 買い物時の困難の有無（地域別）

⑦移動に関する不満、困難の理由

全体では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）、交通状況（渋滞など）を理由とする方の比率が高くなっています。鉄道やバスを利用する方は本数の少なさに、自動車を利用する方は道路の混雑に不満や困難を感じていることがわかります。

中心市街地では交通状況（渋滞など）、北部丘陵では鉄道やバスが不便と回答する比率が高くなっています。



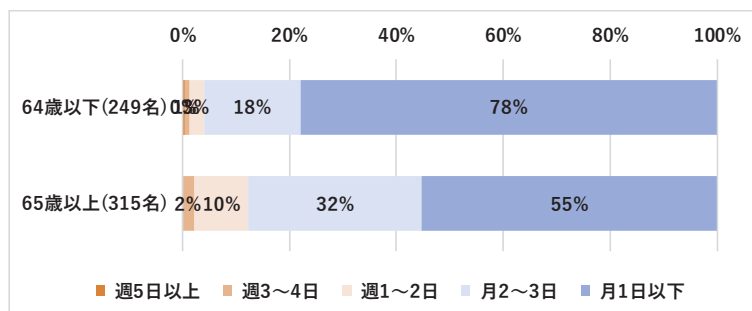
図表 36 買い物時の不満の理由（地域別）

（７）通院の移動実態

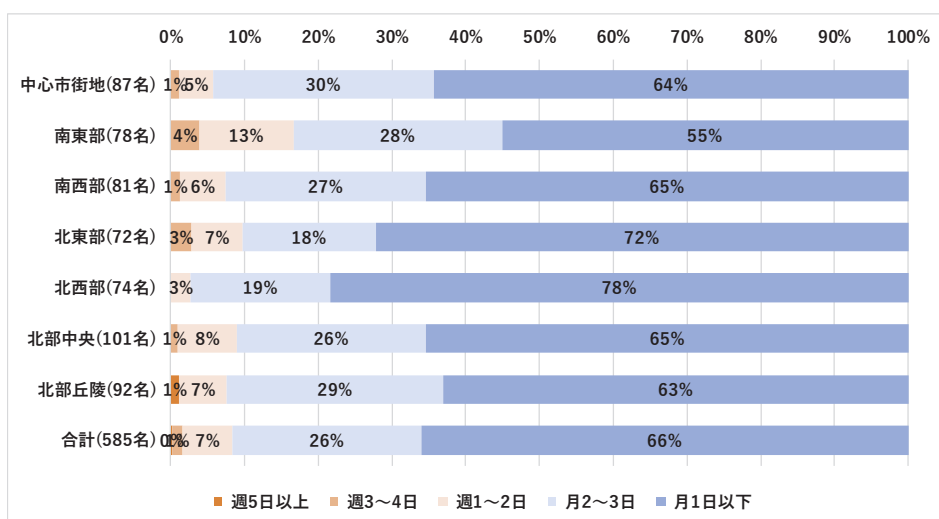
①移動頻度

月１日以下の方が多く、続いて月に２～３回の方が多くなっています。６５歳以上の通院の頻度が高い傾向にあります。

北東部と北西部では月１日以下の方が多い状況です。



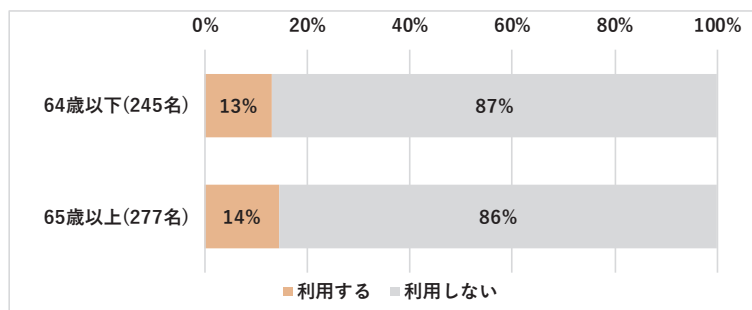
図表 37 通院の頻度（年代別）



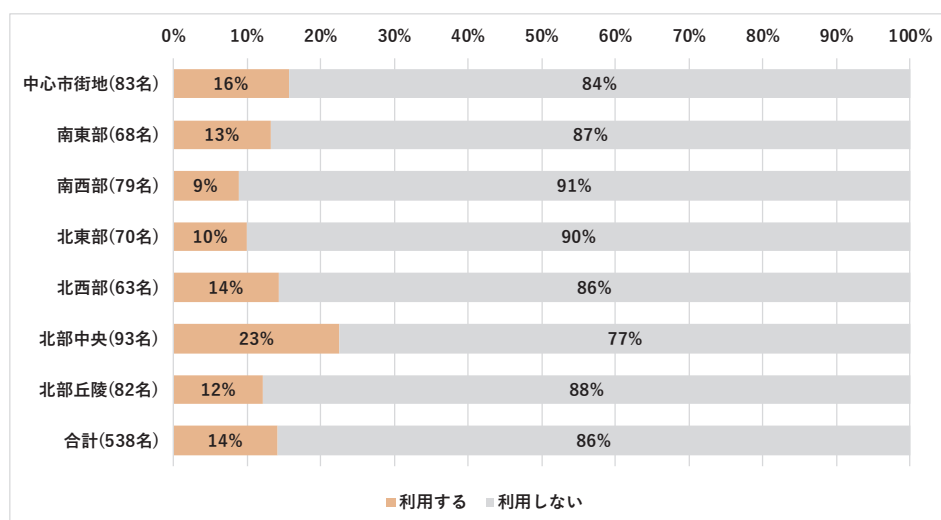
図表 38 通院の頻度（地域別）

②鉄道利用有無

全体での鉄道の利用率は14%と低くなっています。北部中央は約2割とやや高くなっており、香川駅などの利用が考えられます。



図表 39 通院時の鉄道利用有無（年代別）

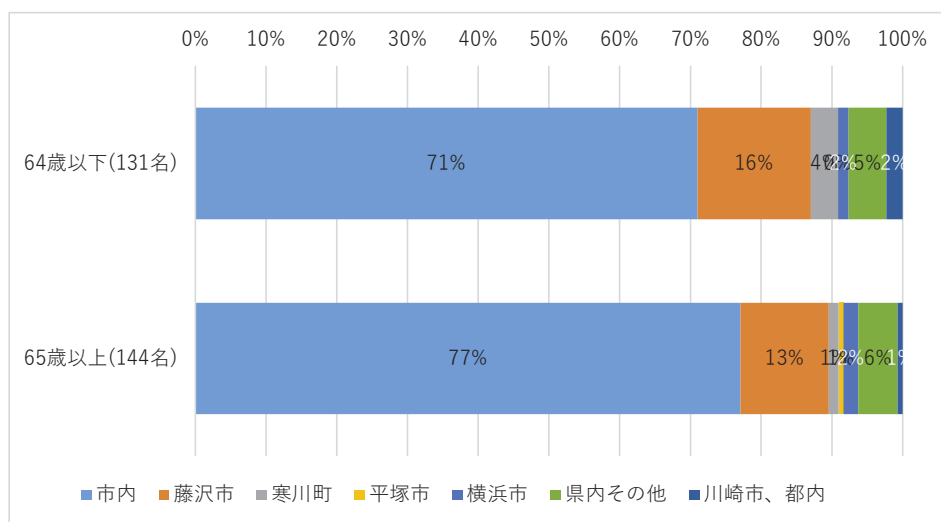


図表 40 通院時の鉄道利用有無（地域別）

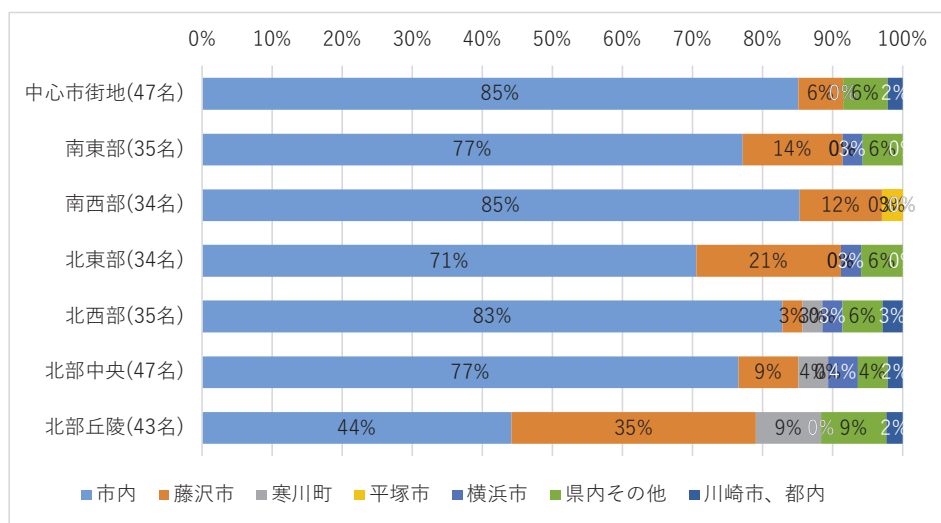
③移動先

全体では市内が多く、藤沢市も一定数見られます。

北東部と北部丘陵は他の地域に比べて藤沢市の比率が高くなっており、湘南ライフタウン・湘南台駅・辻堂駅方面への通院が多いと考えられます。



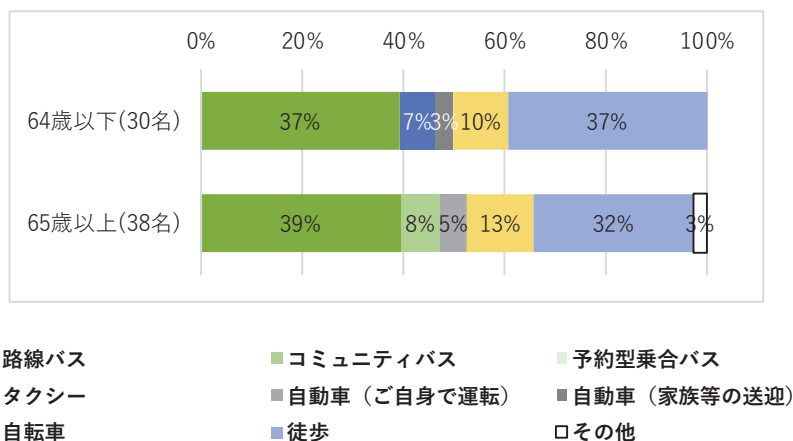
図表 41 通院時の移動先（年代別）



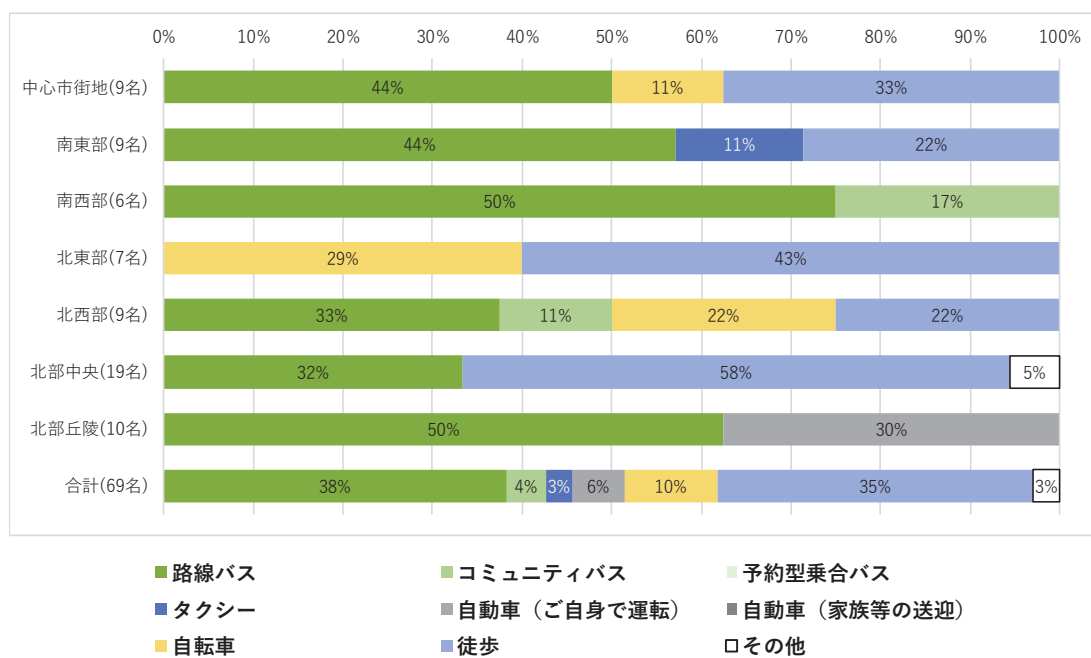
図表 42 通院時の移動先（地域別）

④鉄道駅までの移動手段（鉄道を利用する方）

通勤・通学や買い物に比べて鉄道を利用して通院している方は少なく、鉄道駅までの移動手段としては路線バス、徒歩の比率が高くなっています。



図表 43 通院時の移動手段（鉄道利用有・年代別）

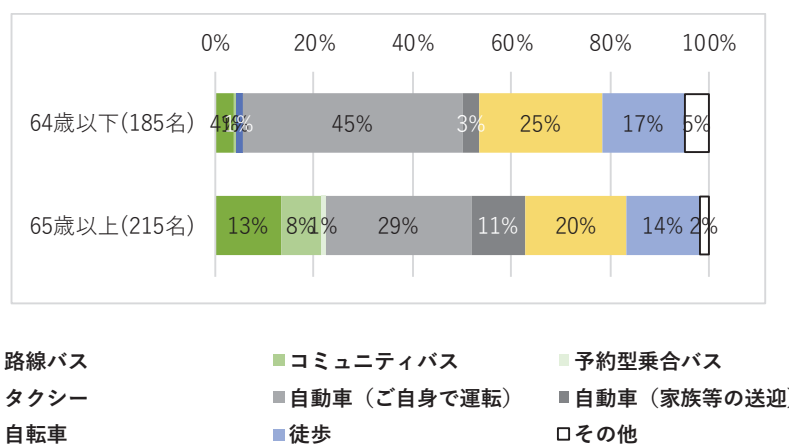


図表 44 通院時の移動手段（鉄道利用有・地域別）

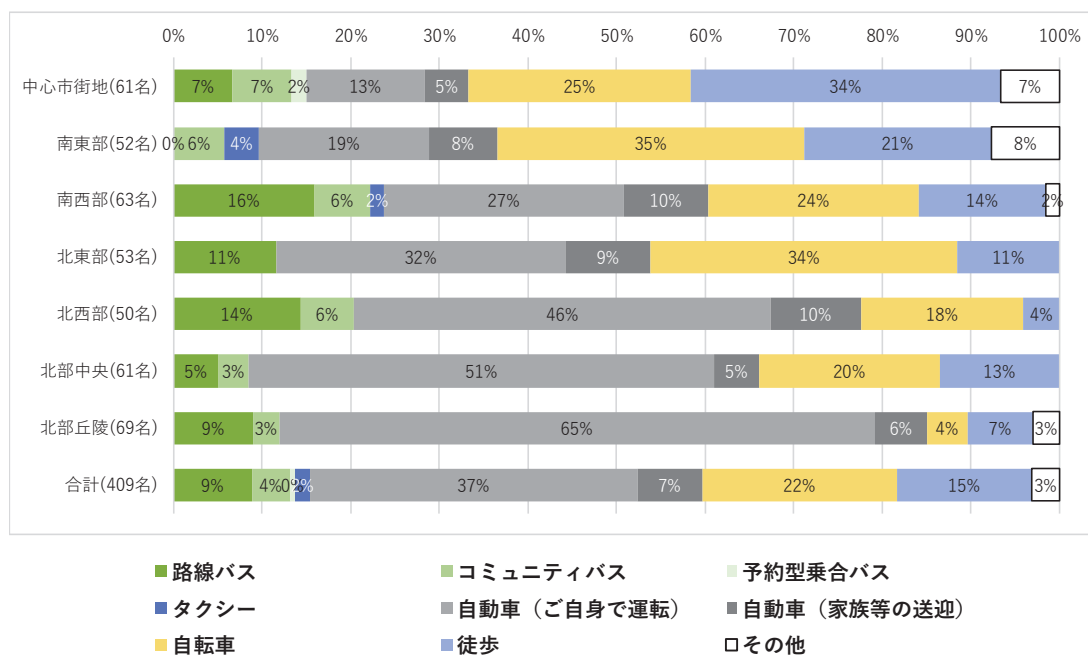
⑤ 鉄道を利用しない方の移動手段

自動車（ご自身で運転）の比率が最も高くなっていますが、通勤・通学と比べて自動車（家族等の送迎）・徒歩の比率が高くなっています。

中心市街地と南東部で徒歩と自転車の比率が高く、北部中央と北部丘陵では自動車（ご自身で運転）の比率が高くなっています。



図表 45 通院時の移動手段（鉄道利用無・年代別）

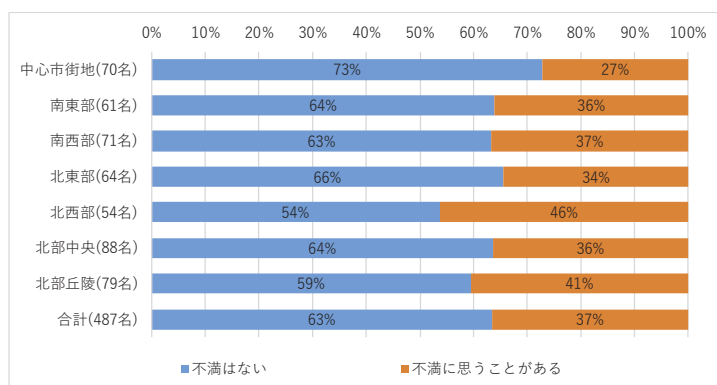


図表 46 通院時の移動手段（鉄道利用無・地域別）

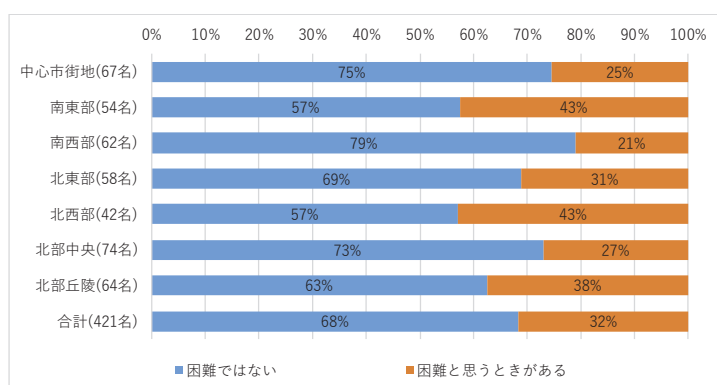
⑥移動に関する不満、困難の有無

移動に不満に思うことがある方の比率は4割程度となっており、北西部で最も比率が高くなっています。

困難と思うときがある方の比率は全体で3割程度となっており、南東部、北西部では困難と思うときがある方の比率が4割を超えています。



図表 47 通院時の不満の有無（地域別）

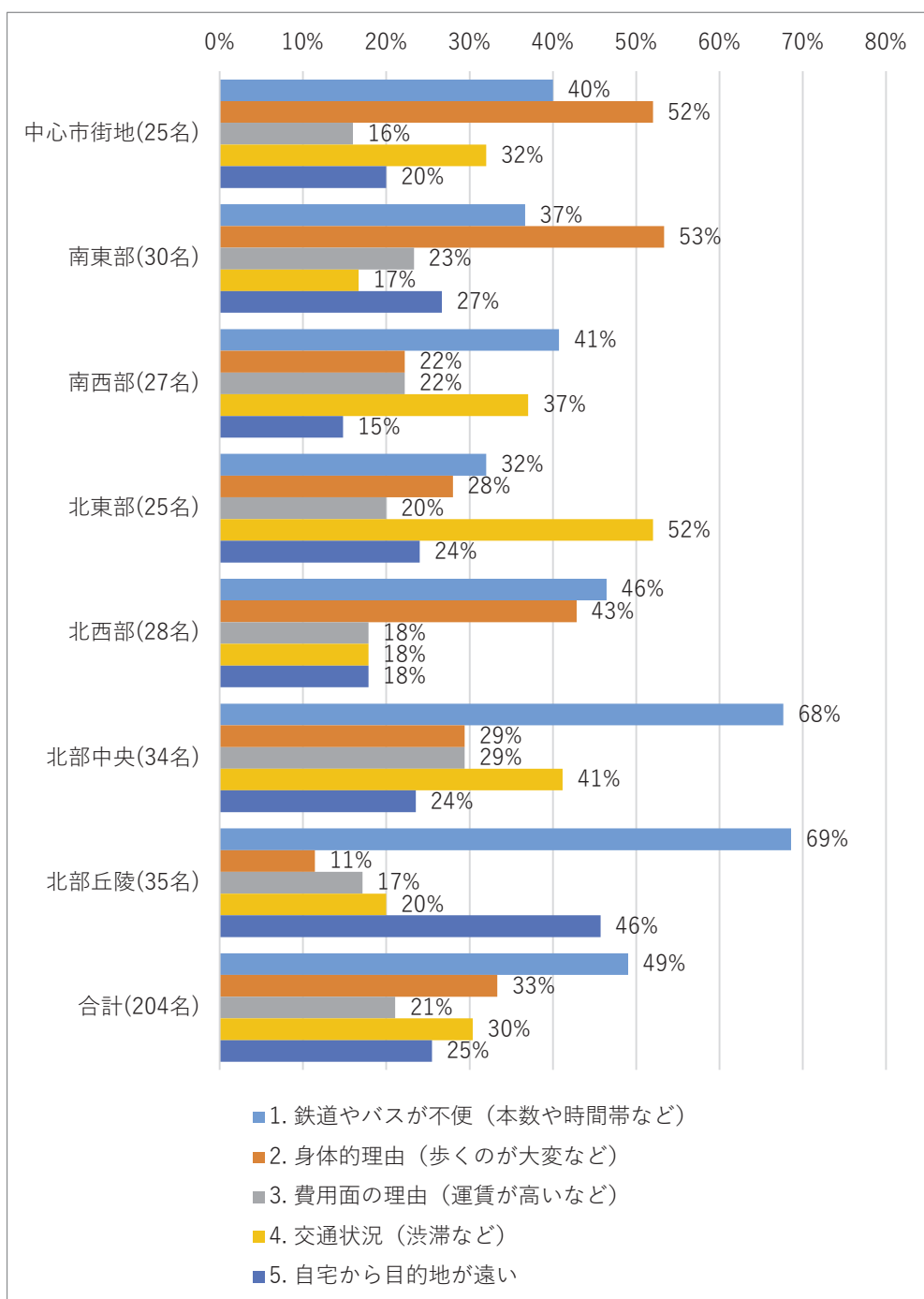


図表 48 通院時の困難の有無（地域別）

⑦移動に関する不満、困難の理由

全体では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）が高くなっています。

北部中央、北部丘陵では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）7割近くと高い傾向にあります。一方、中心市街地や南東部は身体的理由（歩くのが大変など）の割合が高い傾向にあります。

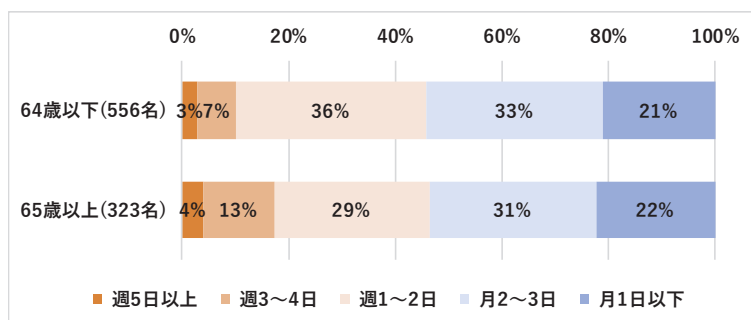


図表 49 通院時の不満の理由（地域別）

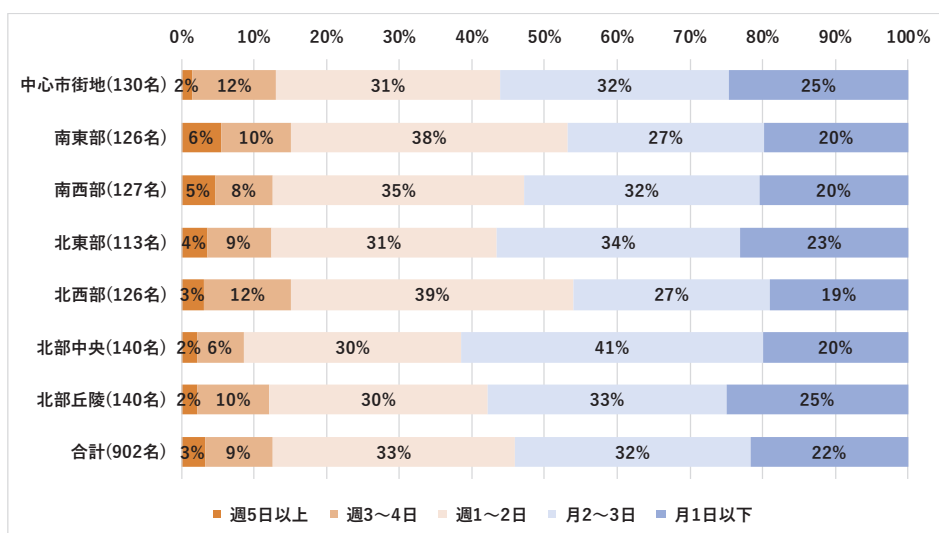
（８）その他の用事の移動実態

①移動頻度

週 1～2 日、月 2～3 日が多くなっています。65 歳以上のその他の用事の頻度が高い状況です。



図表 50 その他の用事の移動頻度（年代別）

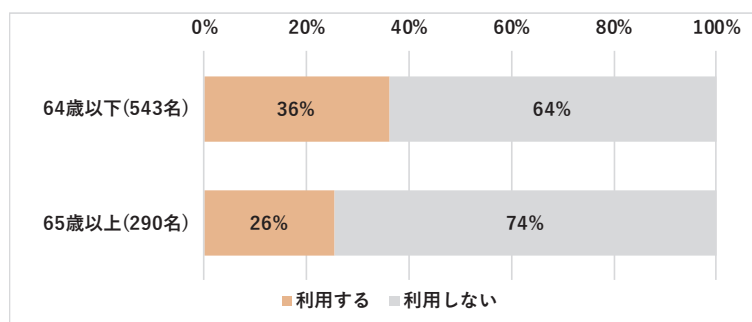


図表 51 その他の用事の移動頻度（地域別）

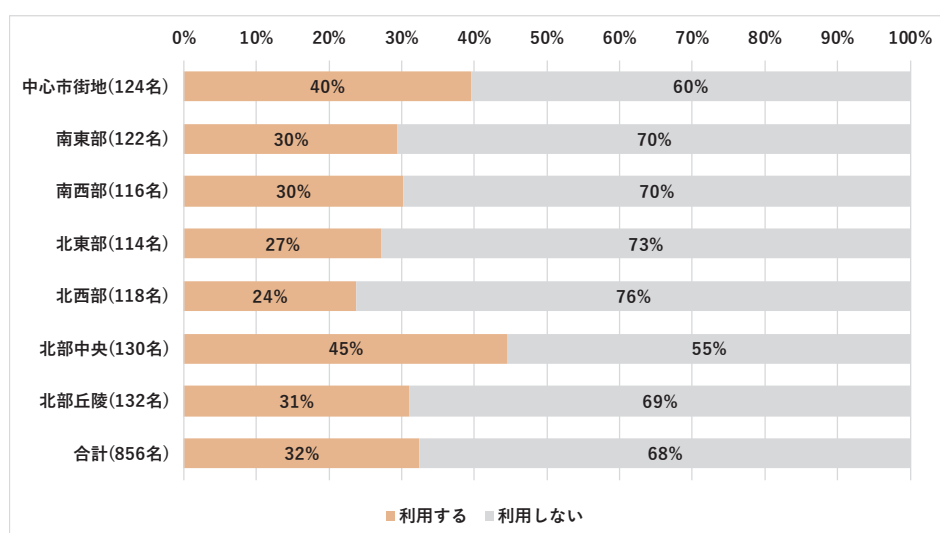
②鉄道利用有無

全体では鉄道利用は3割程度となっており、買い物や通院に比べて鉄道利用の比率が高くなっています。

中心市街地と北部中央の鉄道利用が多く、中心市街地は茅ヶ崎駅、北部中央は香川駅などの利用が考えられます。



図表 52 その他の用事の際の鉄道利用有無（年代別）

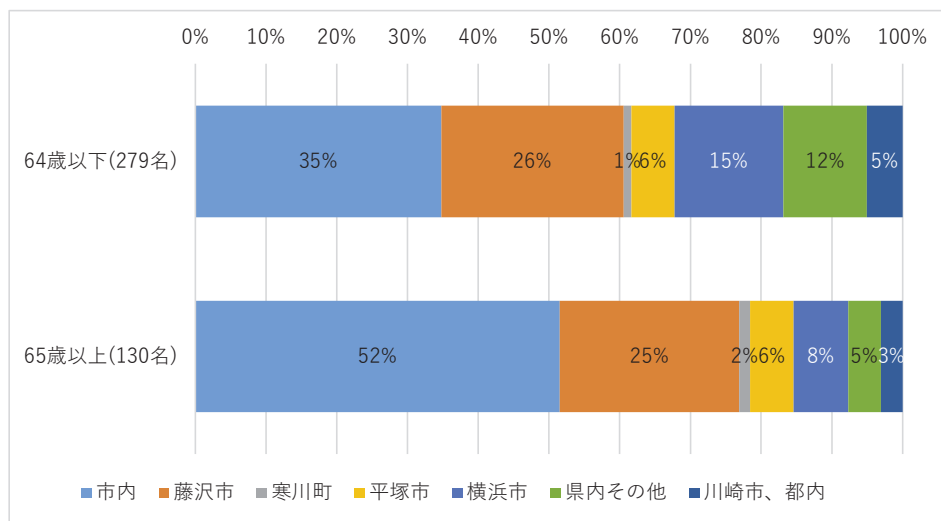


図表 53 その他の用事の際の鉄道利用有無（地域別）

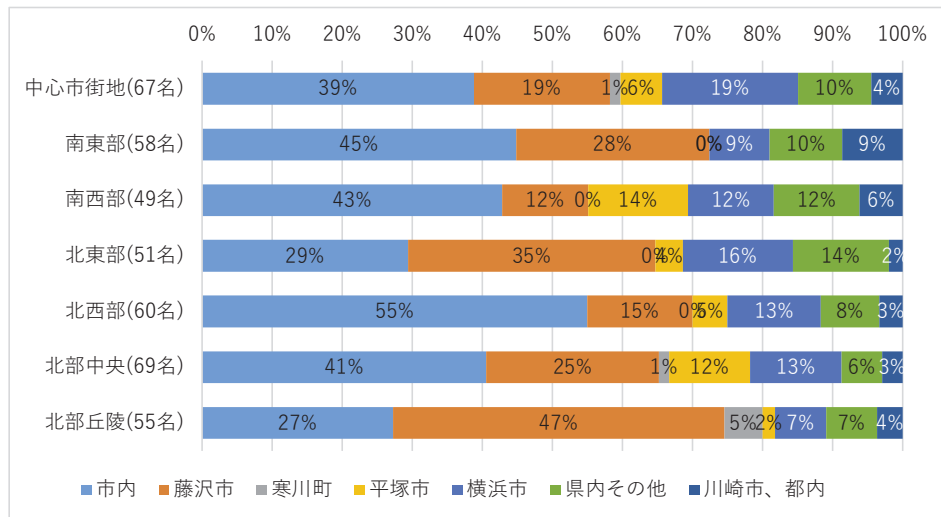
③移動先

64 歳以下は 65 歳以上と比較して市内の比率が低く、藤沢市、横浜市、県内その他が多くなっています。いずれの年代でも他の目的に比べて市内の割合が低くなっています。

南東部、北東部、北部丘陵は藤沢市の比率が高くなっているほか、南西部、北部中央では平塚市の比率も一定数あります。



図表 54 その他の用事の際の移動先（年代別）



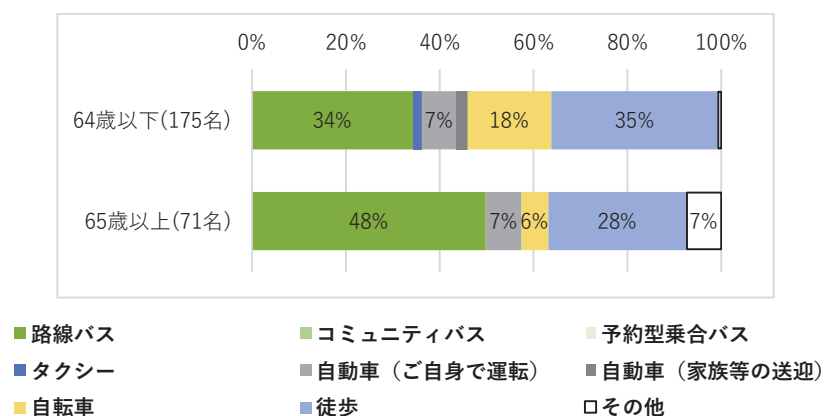
図表 55 その他の用事の際の移動先（地域別）

④鉄道駅までの移動手段（鉄道を利用する方）

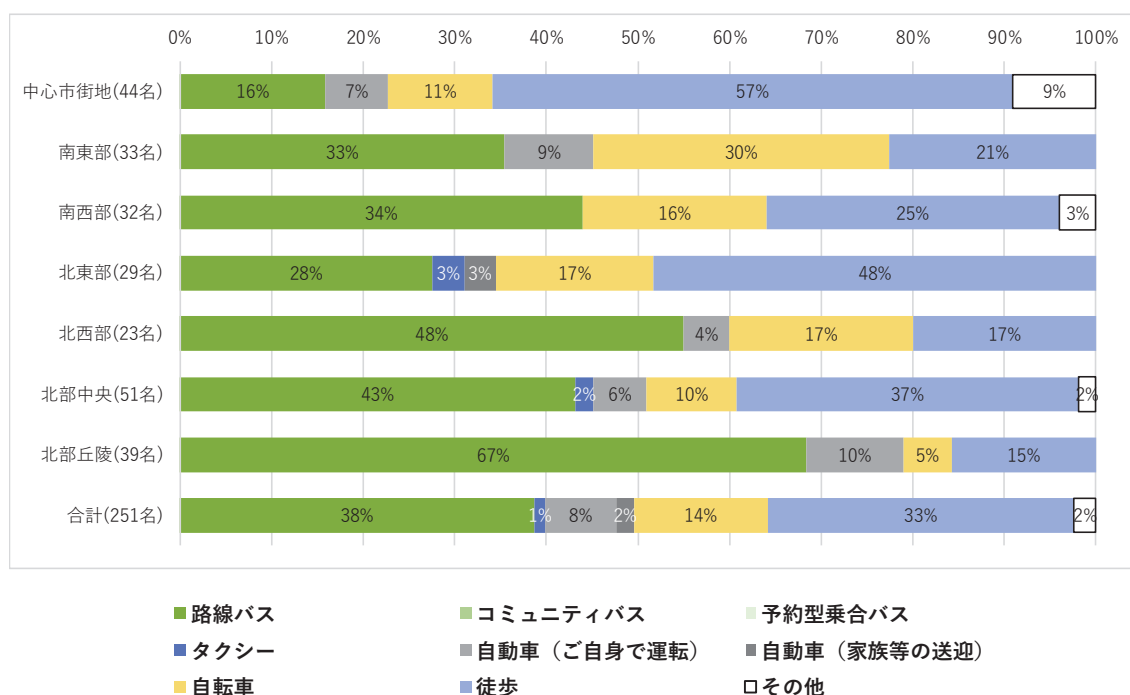
全体では路線バス、徒歩の比率が高くなっています。

64 歳以下は徒歩の比率が高く、65 歳以上では路線バスの比率が最も高くなっています。

北西部、北部丘陵では路線バスの比率が高くなっています。



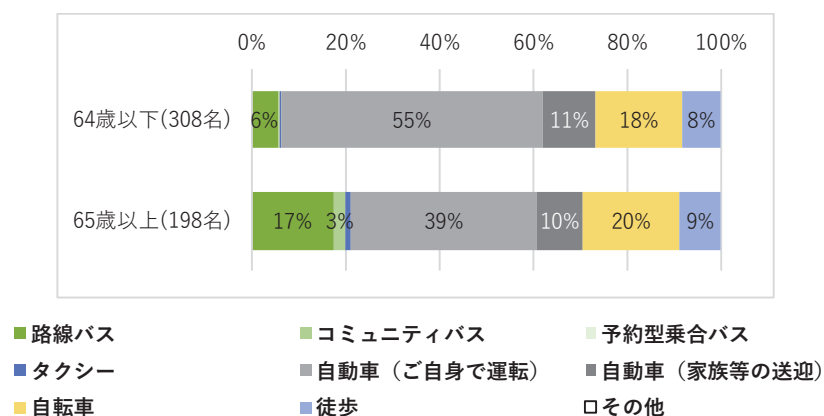
図表 56 その他の用事の際の移動手段（鉄道利用有・年代別）



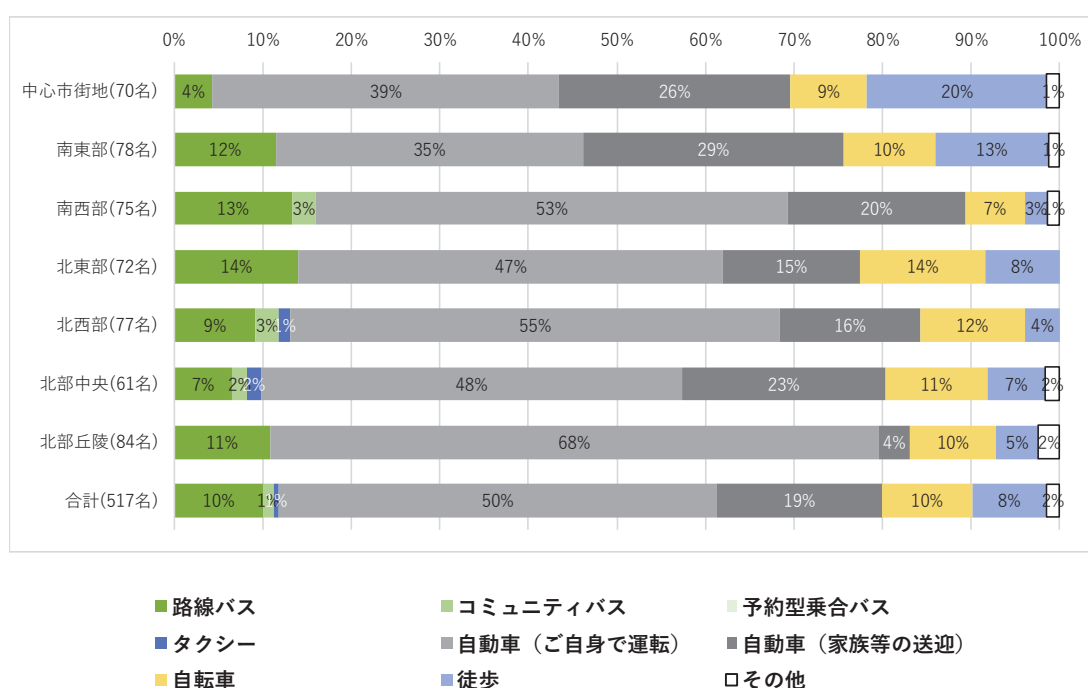
図表 57 その他の用事の際の移動手段（鉄道利用有・地域別）

⑤鉄道を利用しない方の移動手段

自動車（ご自身で運転）の比率が高く、全体では約半数となっています。通勤・通学と比べて自動車（家族等の送迎）の比率が高くなっています。路線バスの利用も1割程度見られます。



図表 58 その他の用事の際の移動手段（鉄道利用無・年代別）

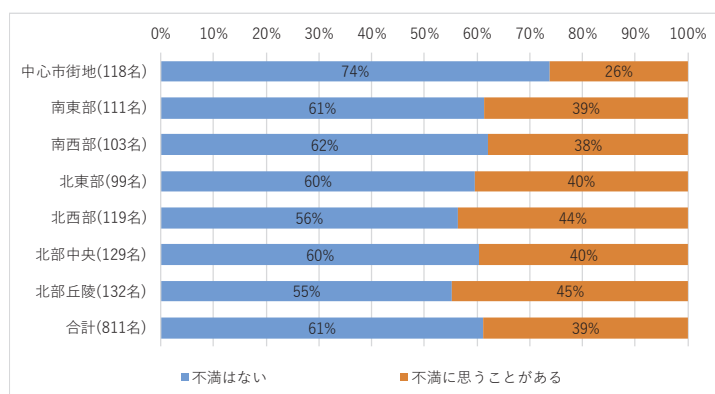


図表 59 その他の用事の際の移動手段（鉄道利用無・地域別）

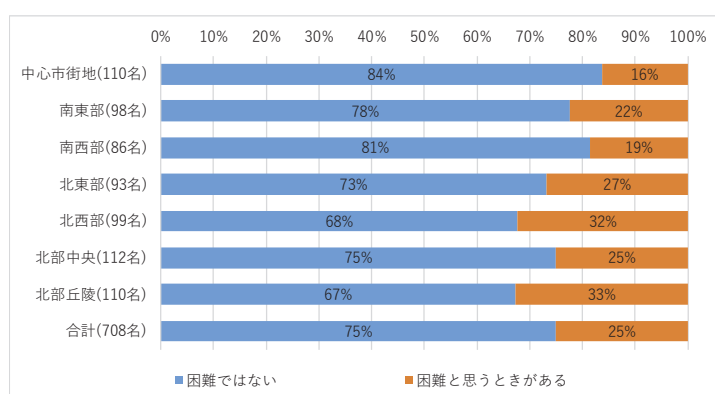
⑥移動に関する不満、困難の有無

約4割の方が不満に思うことがあると回答しており、困難と思うときがある方の比率は全体で25%程度となっています。

北西部と北部丘陵では不満・困難のいずれも他の地域に比べ比率が高くなっています。



図表 60 その他の用事の際の不満の有無（地域別）

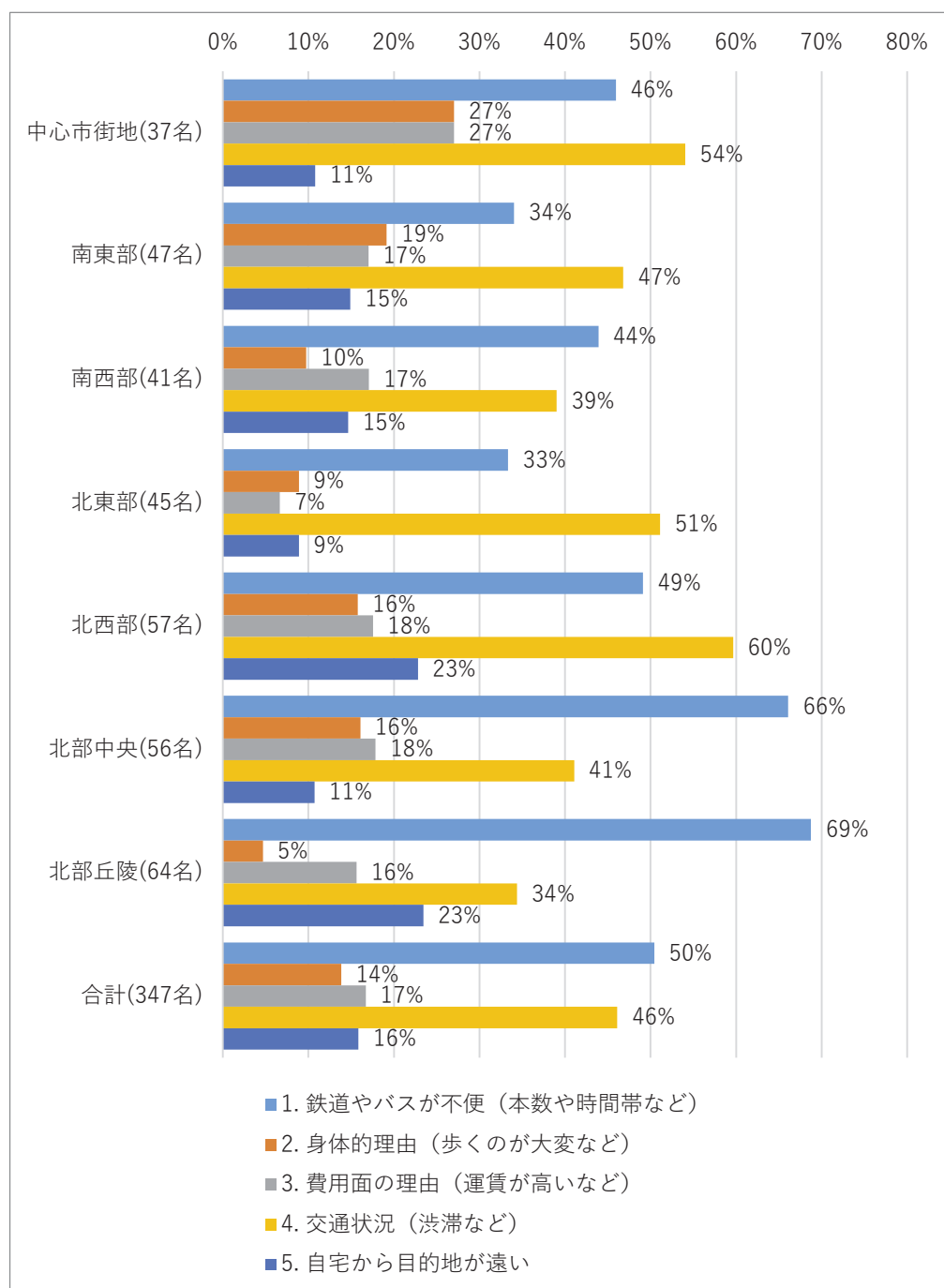


図表 61 その他の用事の際の困難の有無（地域別）

⑦移動に関する不満、困難の理由

全体では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）、交通状況（渋滞など）を理由とする方の比率が高くなっています。

北部中央、北部丘陵では鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）を理由とする方が7割近くいます。



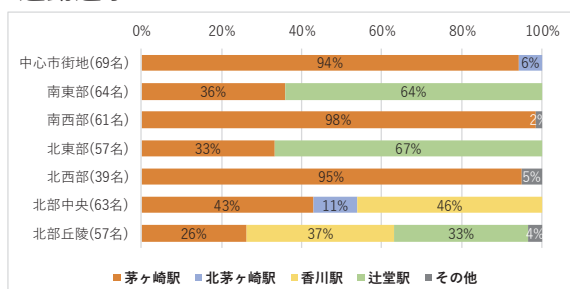
図表 62 その他の用事の際の不満の理由（地域別）

（９）各移動目的での鉄道利用駅

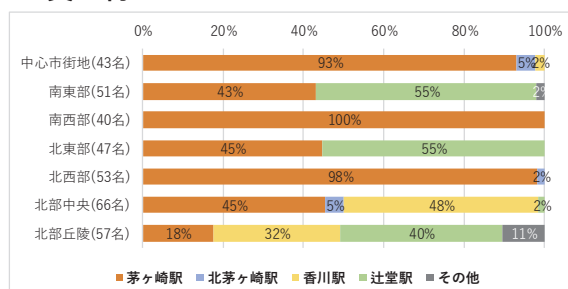
中心市街地・北西部では茅ヶ崎駅、南東部・北東部・北部丘陵では辻堂駅、北部中央・北部丘陵では香川駅の比率が高くなっています。

多くの地域では各目的で利用駅が同じであり、目的によって利用する鉄道駅を変える方は少ないと思われますが、北部丘陵は通勤・通学と買い物目的に比べて通院とその他の用事の際の辻堂駅利用の比率が高い傾向が特徴的です。

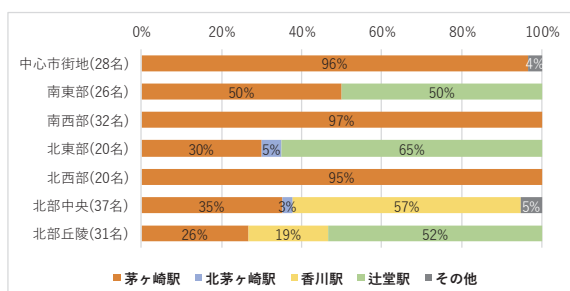
・通勤通学



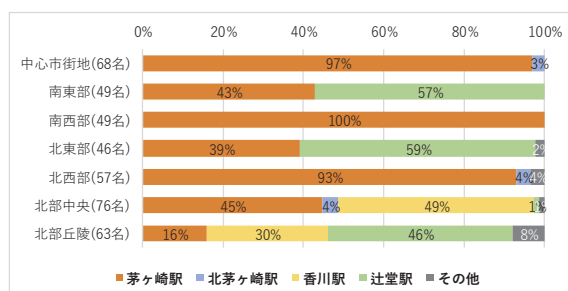
・買い物



・通院



・その他の用事



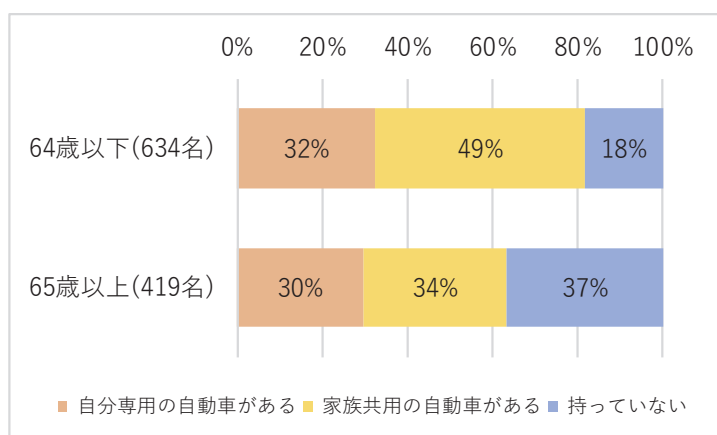
図表 63 移動目的ごとの鉄道利用駅

（１０）自動車、免許の保有状況、免許の返納意向

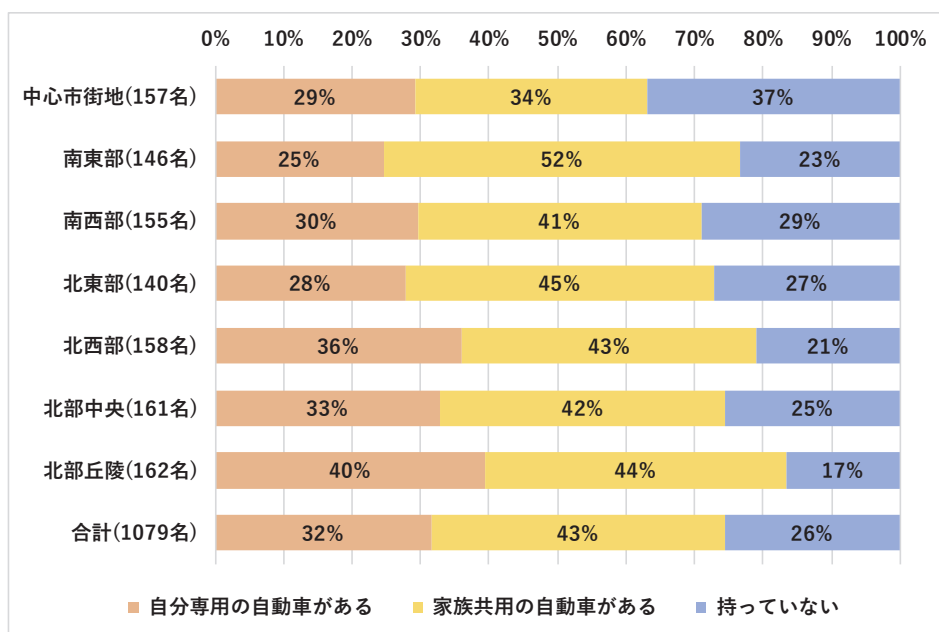
①自動車の保有状況

全体では約 75%が世帯で自動車を保有しています。3 割程度が自分専用の自動車がある、4 割程度が家族共用の自動車があると回答しています。

北西部、北部丘陵では自分専用の自動車がある方の比率が若干高くなっています。



図表 64 自動車の保有状況（年代別）

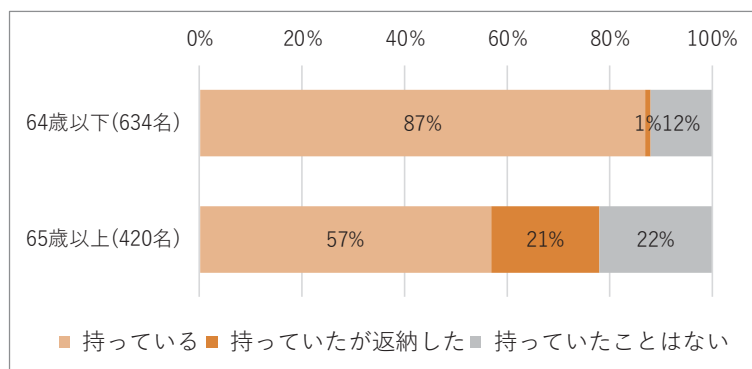


図表 65 自動車の保有状況（地域別）

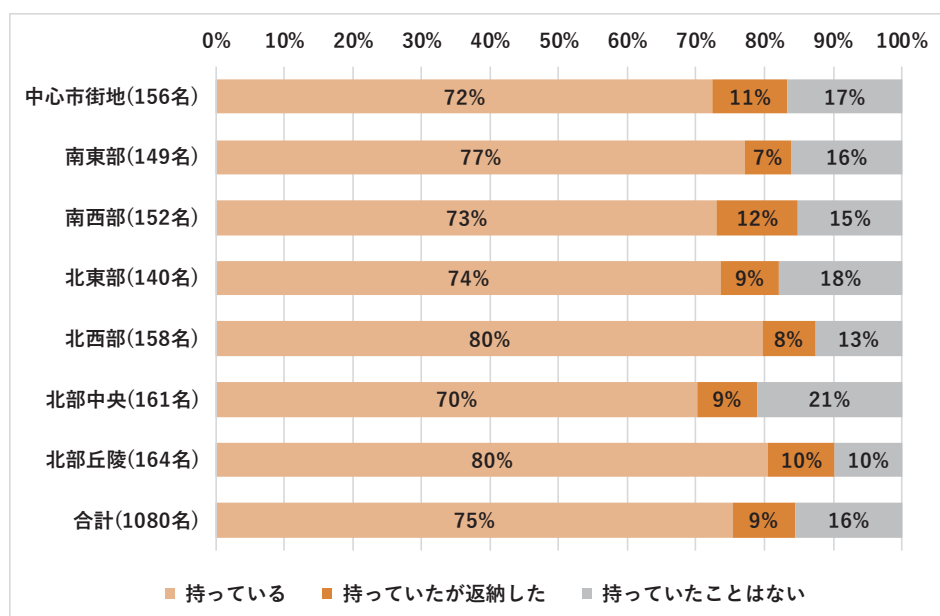
②免許の保有

全体では約 8 割が免許を保有しており、64 歳以上は 9 割程度、65 歳以上は 6 割程度保有しています。65 歳以上の約 2 割が免許を持っていたが返納したと回答しています。

北西部と北部丘陵では免許を持っている方の比率が他の地域に比べて多く、自動車を利用して生活する方が多いと考えられます。



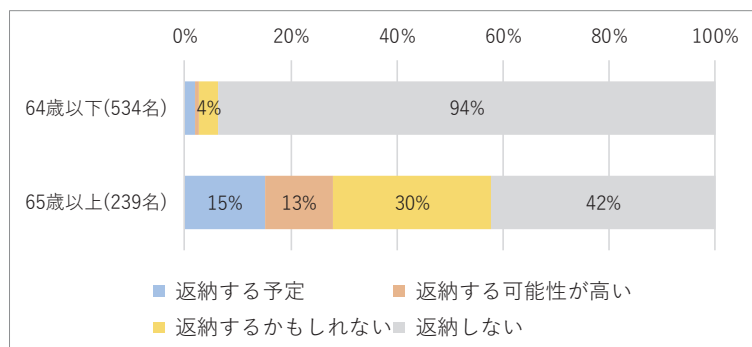
図表 66 免許の保有状況（年代別）



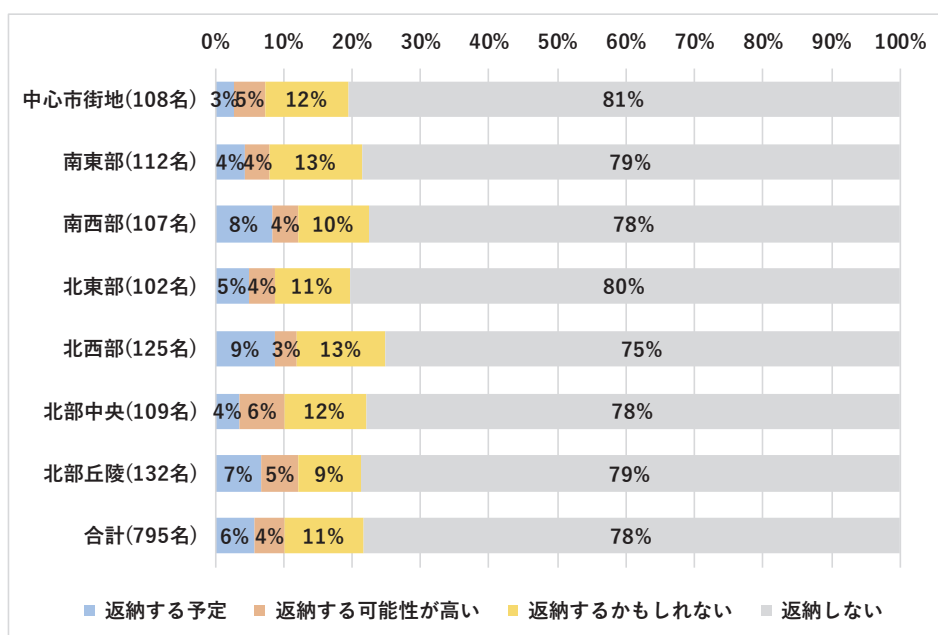
図表 67 免許の保有状況（地域別）

③免許保有者の返納意向（5 年以内）

64 歳以下では約 9 割が返納予定がなく、65 歳以上では 15%が返納する意向があり、約半数返納予定がないという状況です。この傾向は地域間で大きな違いは見られません。



図表 68 免許保有者の返納意向（年代別）



図表 69 免許保有者の返納意向（地域別）

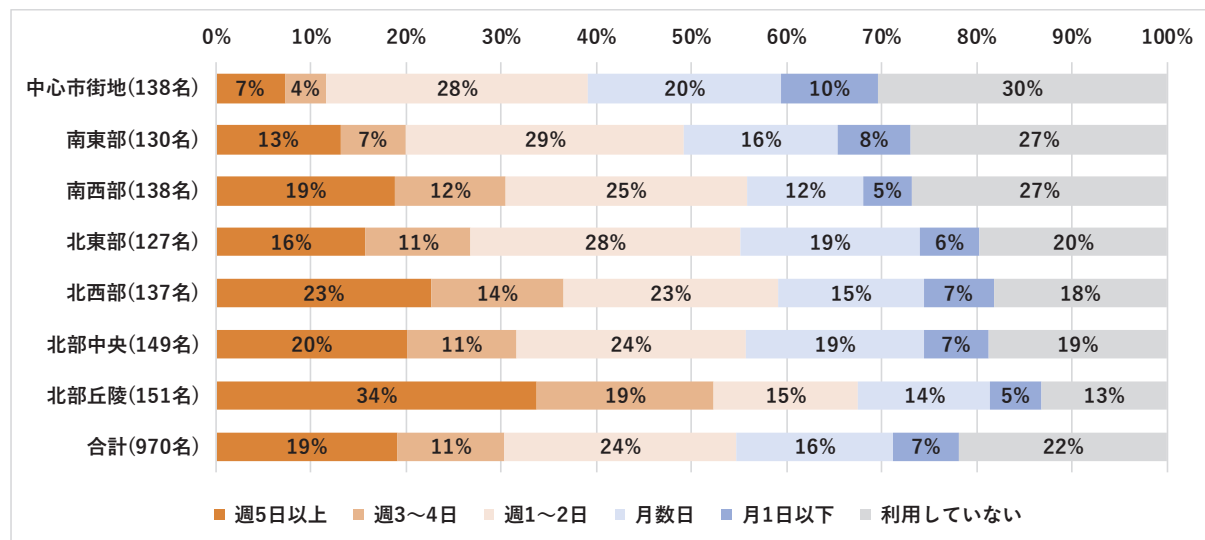
(11) 自動車の利用状況

①自動車利用状況

1) 市内や近隣市町（藤沢市、寒川町、平塚市など）への移動

近隣市町への自動車での移動状況は、週に1日以上の方が半数以上です。

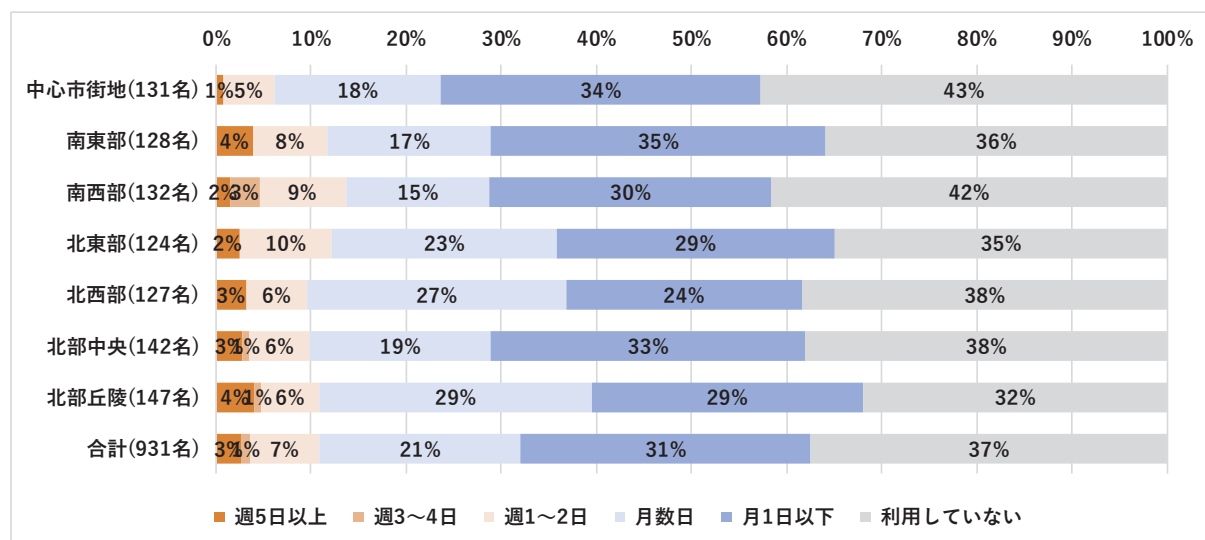
特に北部丘陵では週5日以上の方が4割と高く、日常的に近隣市町に移動していることが考えられます。



図表 70 市内や近隣市町（藤沢市、寒川町、平塚市など）への自動車利用状況

2) より広範囲（横浜市、小田原市など）への移動

近隣市町への移動と比較するとより広範囲への自動車での移動は少なくなっており、地域間で大きな違いは見られません。

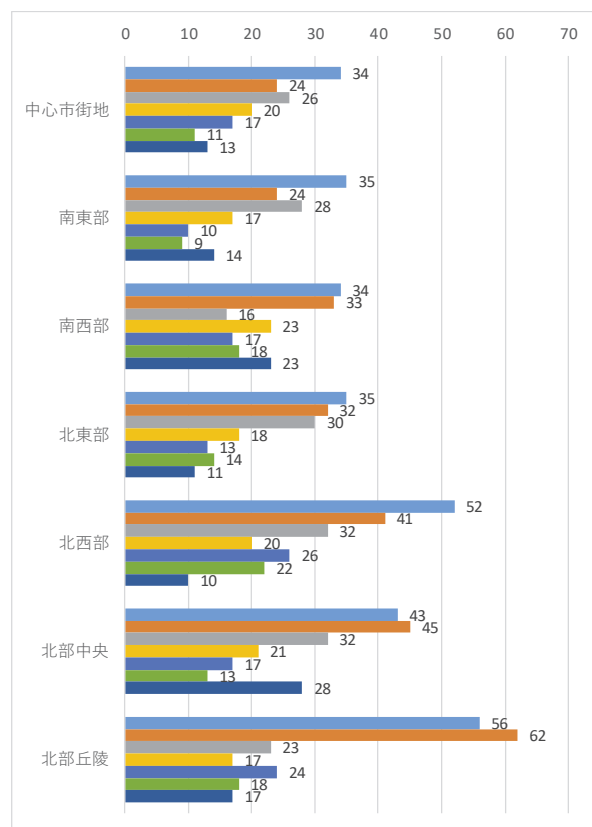


図表 71 より広範囲（横浜市、小田原市など）への自動車利用状況

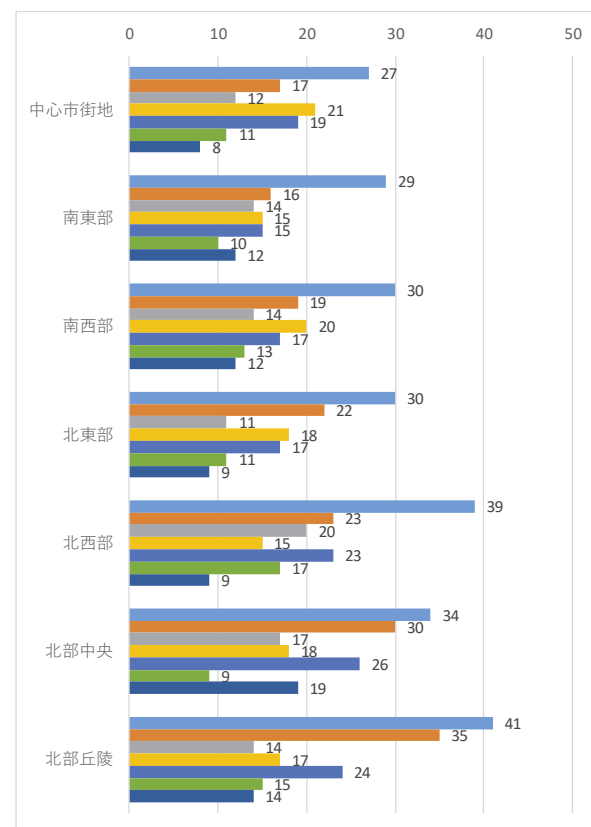
②自動車を利用する理由

近隣市町、より広範囲の移動ともに自動車以外の方法を考えたことがないが最も多くなっています。公共交通が使いづらいという理由については、北西部、北部中央、北部丘陵で特に多くなっています。

●市内や近隣市町（藤沢、寒川、平塚）への移動



●より広範囲（横浜市、小田原市など）への移動



- 1. 自動車以外の方法を考えたことがない
- 2. 公共交通が使いづらい
- 3. ご自身の状況（足が不自由、荷物が多いなど）
- 4. 同乗者の状況（子連れで移動が大変など）
- 5. 移動にかかる費用が自動車の方が安い
- 6. 自動車のほうが安心・安全
- 7. その他

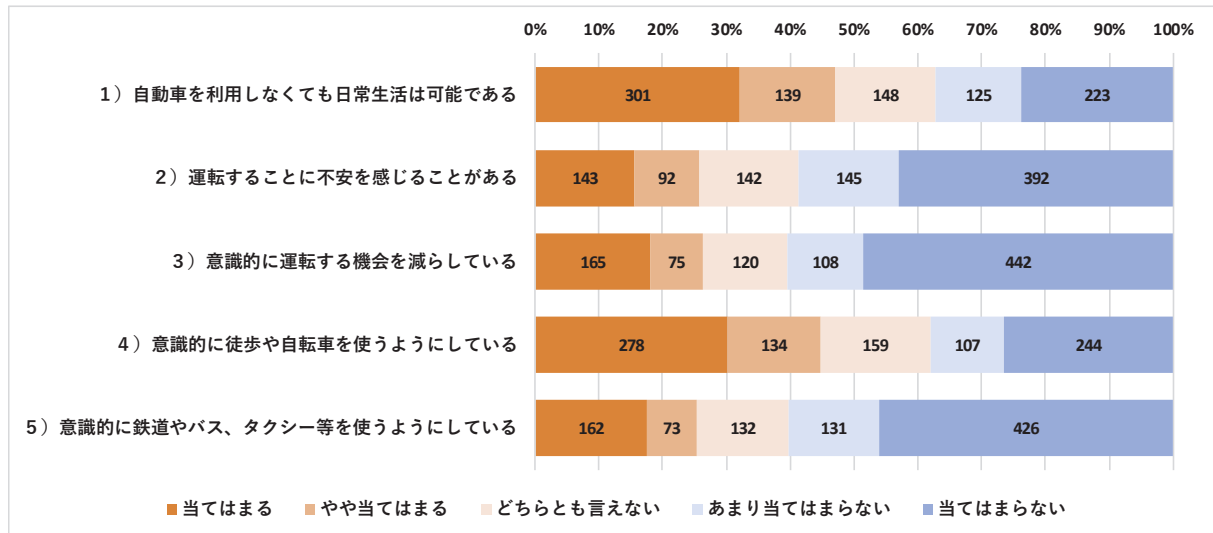
図表 72 自動車を利用する理由

③自動車の運転に関する意識

1) 回答者全体の意見

自動車を利用しなくても日常生活は可能であるという方は回答者の半数弱となっています。他に、意識的に徒歩や自転車を使うようにしている方も多くなっています。

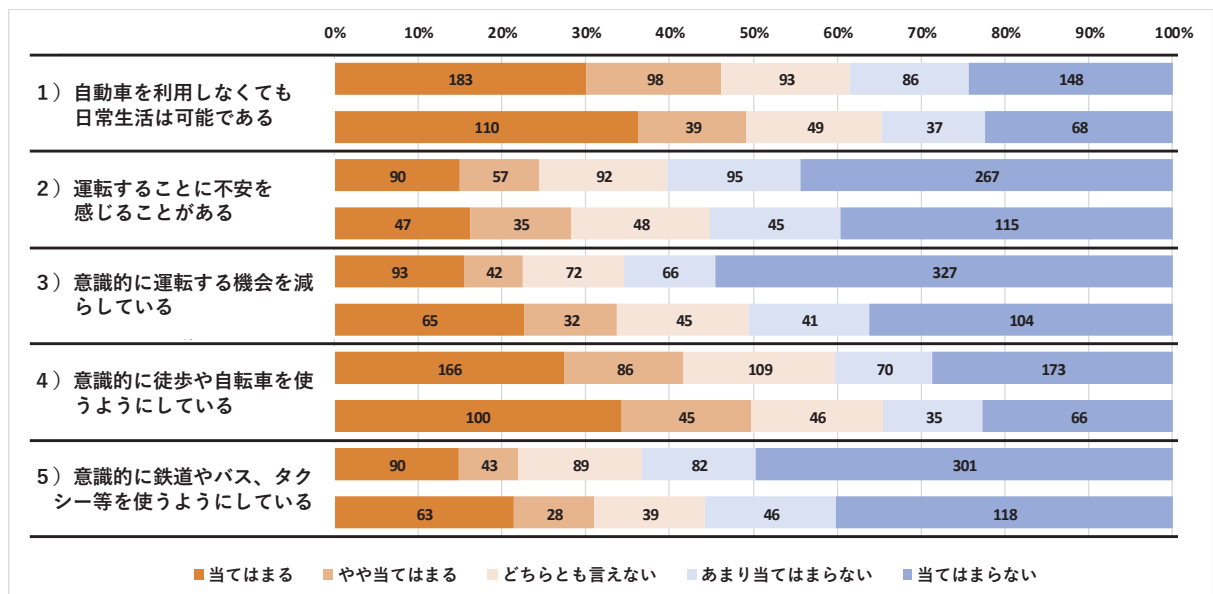
一方、運転に不安を感じる方、意識的に運転を減らしている方、意識的に公共交通やタクシーを使っている方は少なくなっています。



図表 73 自動車の運転に関する意識

2) 年代別の意見

64 歳以下と比較して、65 歳以上の方はどの項目も当てはまる方が多くなっています。意識的に運転する機会を減らしている方が特に多く、運転免許返納にもつながっていると考えられます。



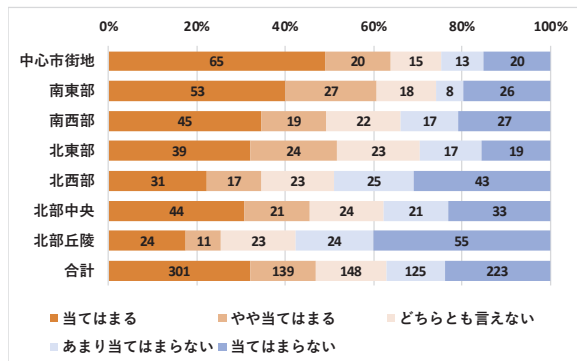
図表 74 自動車の運転に関する意識（年代別）

3) 地域別の意見

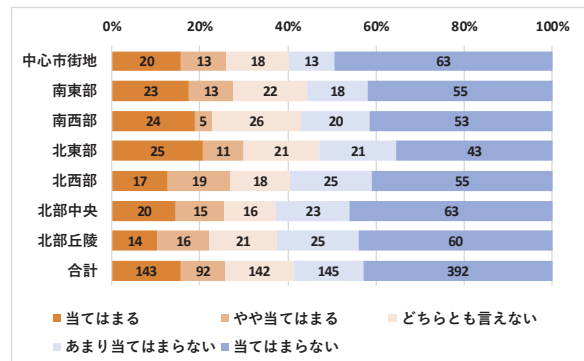
中心市街地では自動車を利用しなくても日常生活は可能、意識的に徒歩や自転車、鉄道やバス、タクシーを使うようにしている方が多くなっています。

北西部と北部丘陵では自動車を利用しなくても日常生活は可能と答えた方が少なく、徒歩や自転車、意識的に徒歩や自転車、鉄道やバス、タクシーを使うようにしている方も少なくなっており、自動車を利用して生活している方が多いと考えられます。

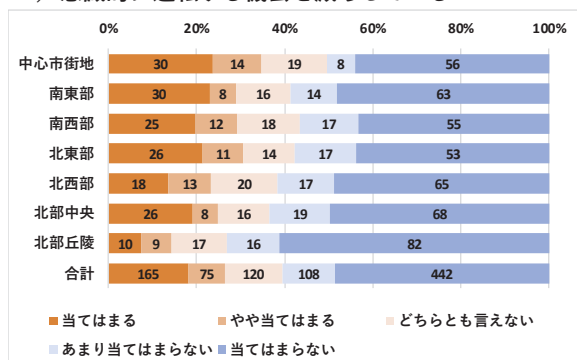
1) 自動車を利用しなくても日常生活は可能



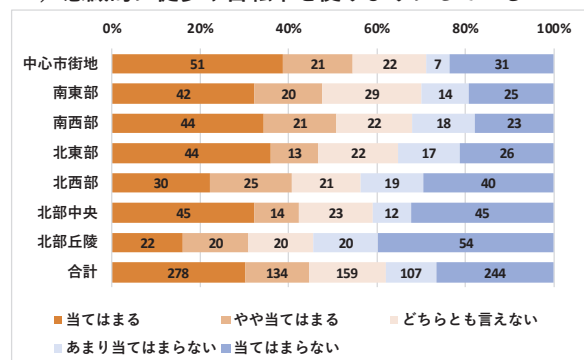
2) 運転することに不安を感じることがある



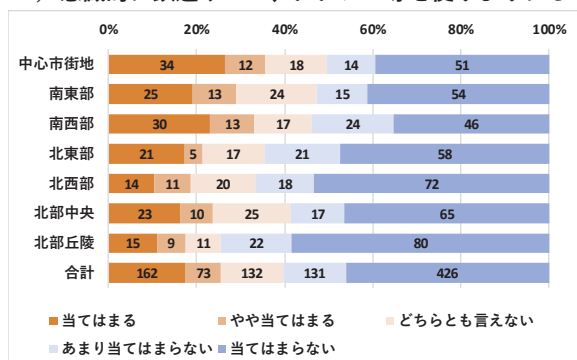
3) 意識的に運転する機会を減らしている



4) 意識的に徒歩や自転車を使うようにしている



5) 意識的に鉄道やバス、タクシー等を使うようにしている



図表 75 自動車の運転に関する意識（地域別）

2. 携帯 GPS データによる人流分析

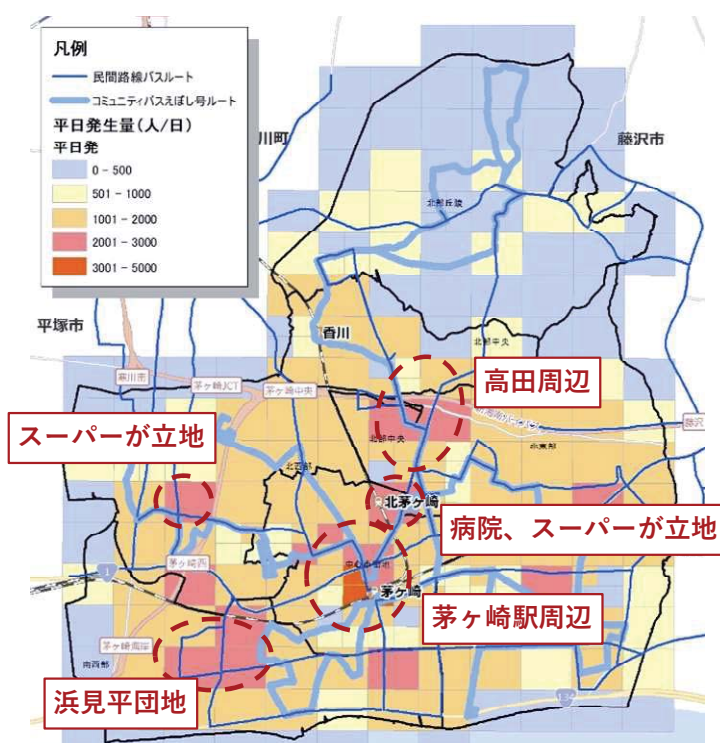
(1) 分析概要

①使用データの概要

使用データ	ゼンリン混雑統計（ドコモ契約者のうちアプリを導入している方 ※日本の人口の約 5%をカバー ※実データを国勢調査（令和 2 年）で総人口あたりに拡大し、1 日平均移動状況として整理
データ取得期間	1 年分（令和 3 年 7 月～令和 4 年 6 月）
データ内容	500mメッシュ間移動量（鉄道駅、病院、公共施設、商業施設を含むメッシュは 250mに細分化） 移動に関する属性は以下で分類 ○平休：平日及び休日で整理 ○年代：10 歳代ごと ○移動発生時間帯：2 時間ごと ○移動速度：5km/h 未満（徒歩を想定）、5km/h 以上（自動車、バス、鉄道を想定）
対象範囲	神奈川県全体（うち茅ヶ崎市、藤沢市、寒川町はメッシュ単位、その他は市町村単位）

②データイメージ

- ・メッシュ別発生量を可視化、茅ヶ崎駅周辺の他、高田方面や浜見平の集合住宅エリアで発生が多くなっており、鉄道駅や路線バスルート、商業施設との関係性も確認可能。



図表 76 携帯 GPS データの可視化イメージ

(2) 市全体、近隣市町、広域の移動状況

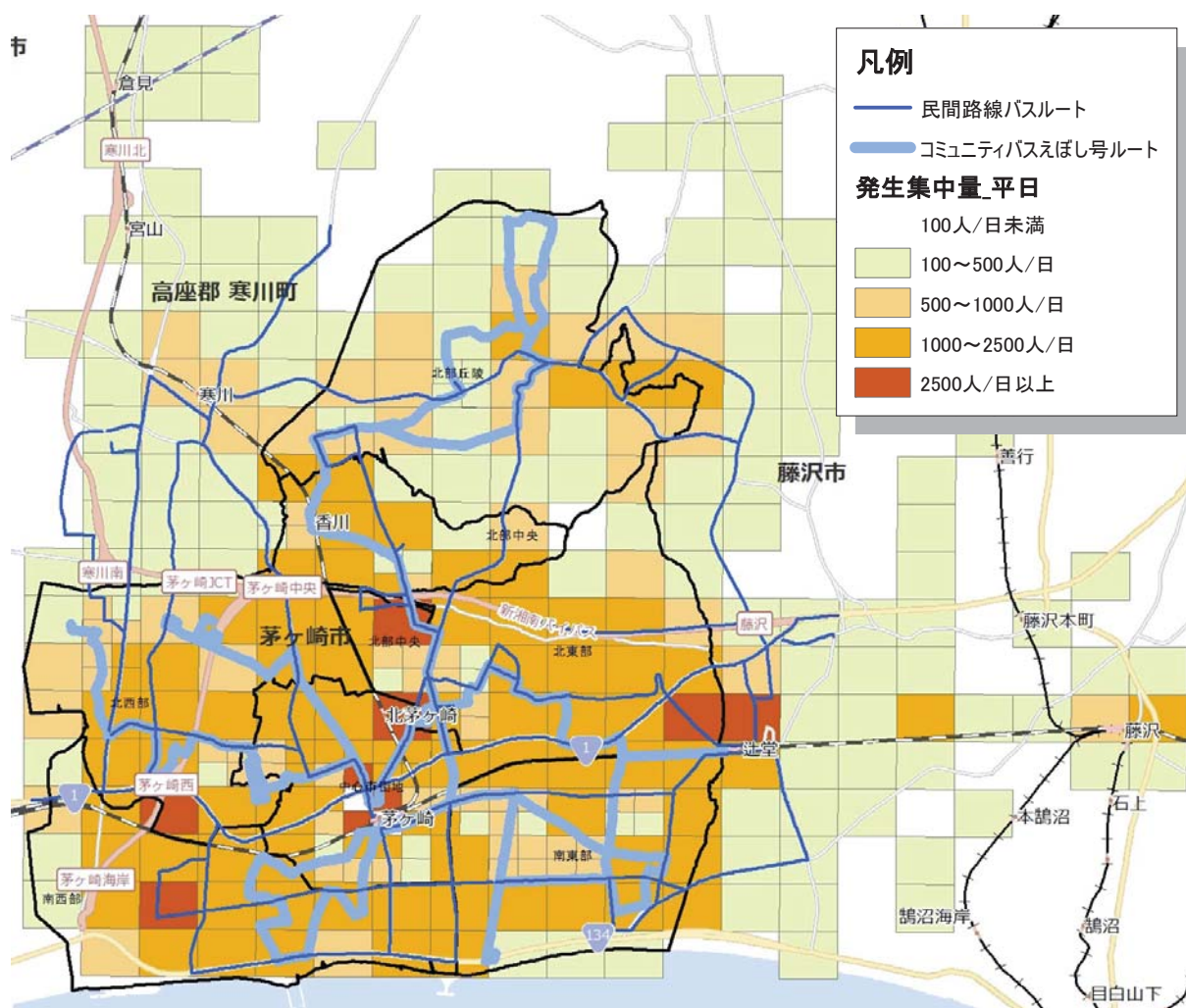
市全体の移動状況として、市内から発生する移動のメッシュ別発生量、近隣市町、広域移動の発生量、発生地点を整理しました。

① 茅ヶ崎市内を発生地とする移動の発生集中量

茅ヶ崎市内を発生地点、または到着地点とする移動のメッシュ別発生集中量を示します。

市の南部～中部にかけて移動の発生集中が多く、特に茅ヶ崎駅や辻堂駅の周辺、集合住宅や工業団地での発生集中が多いことがわかります。

また、藤沢市内から茅ヶ崎市内への移動も見られます。



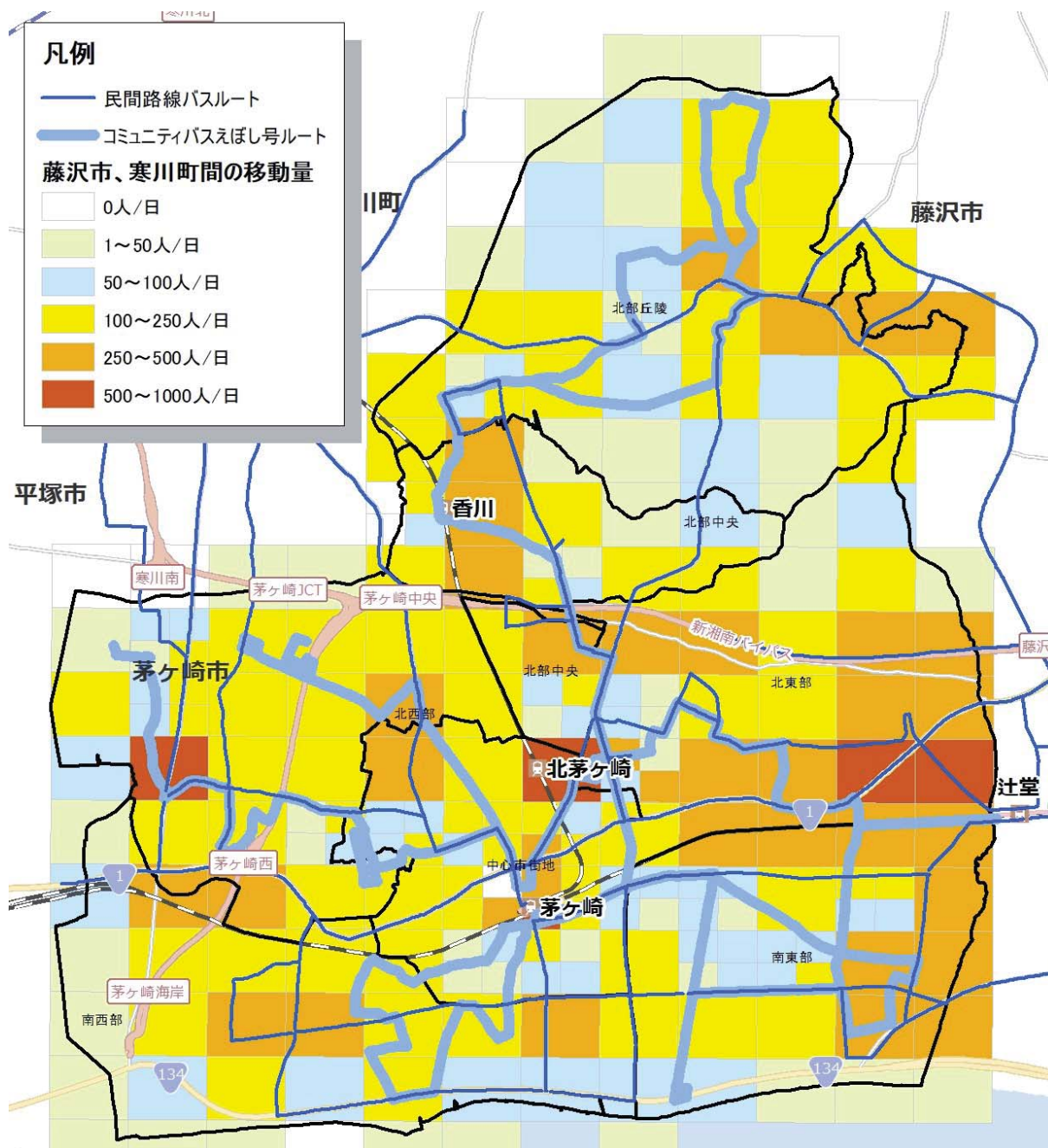
図表 77 茅ヶ崎市内を発生地とする移動の発生集中量

②近隣市町（藤沢市、寒川町）を目的地とする移動

茅ヶ崎市内と近隣市町（藤沢市、寒川町）間の移動の発生集中地点を示します。

北部丘陵地域や香川駅周辺からの発生集中、北東部、南東部からの発生集中が多く、これらの地域から藤沢市や寒川町への移動が多いことがわかります。

北茅ヶ崎駅周辺、北西部の一部で発生集中が多い箇所がある点については、工業団地と近隣市町間の移動が考えられます。



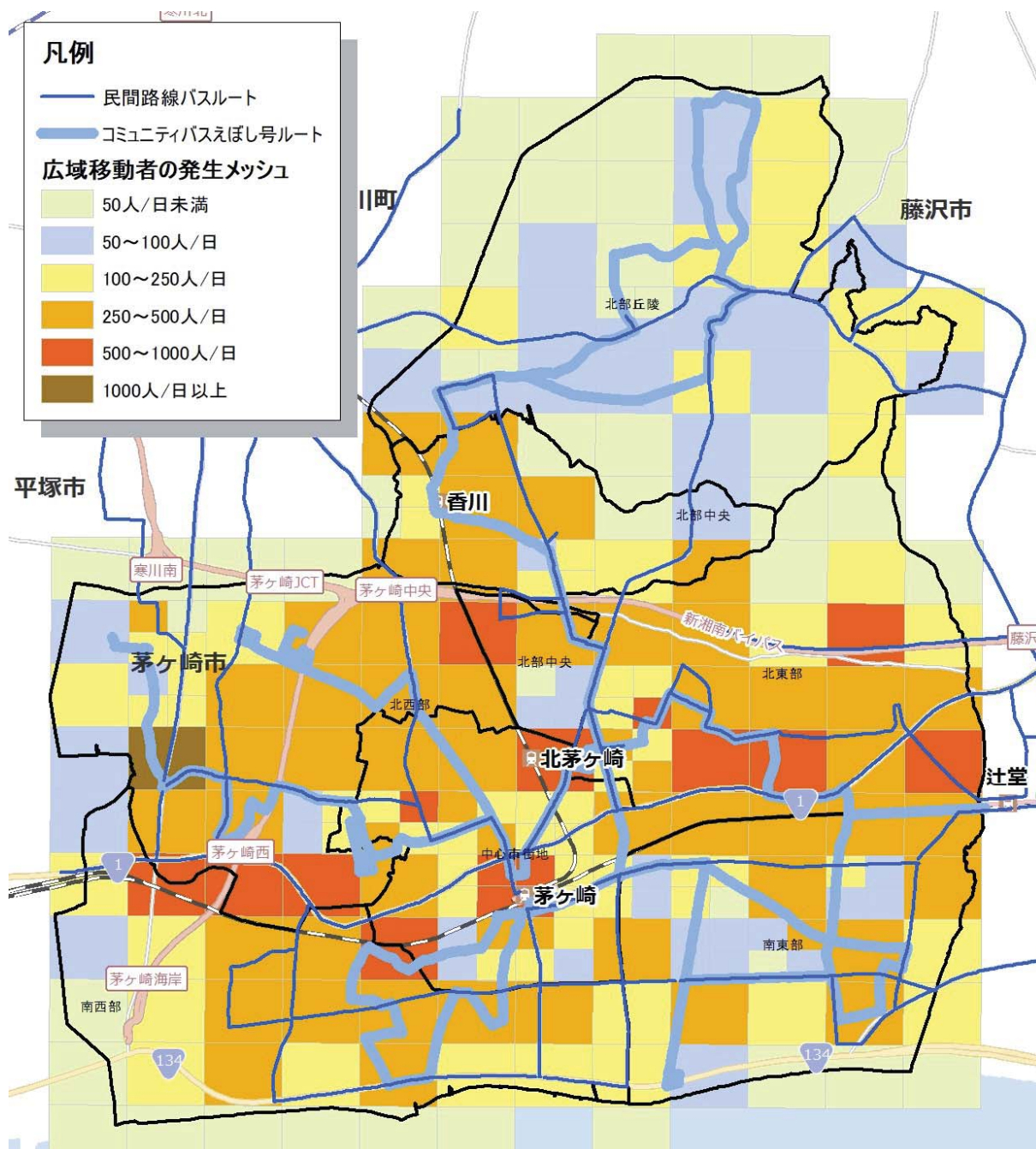
図表 78 近隣市町（藤沢市、寒川町）を目的地とする移動

③広域移動

茅ヶ崎市内から発生する市外への移動のうち、近隣市町（藤沢市、寒川町）を除く移動の発生地点（及び市内到着移動の到着地点）を示します。

市の南部から中部にかけて発生が多くなっており、特に発生の多い箇所は民間路線バスの運行ルートと重なっています。鉄道やバスを利用して広域移動している方が多いと考えられます。

北部丘陵地域からの広域移動は他地域に比べると少なくなっています。



図表 79 広域移動の市内発生集中地点

(3) 駅周辺を目的地とする移動の発生状況

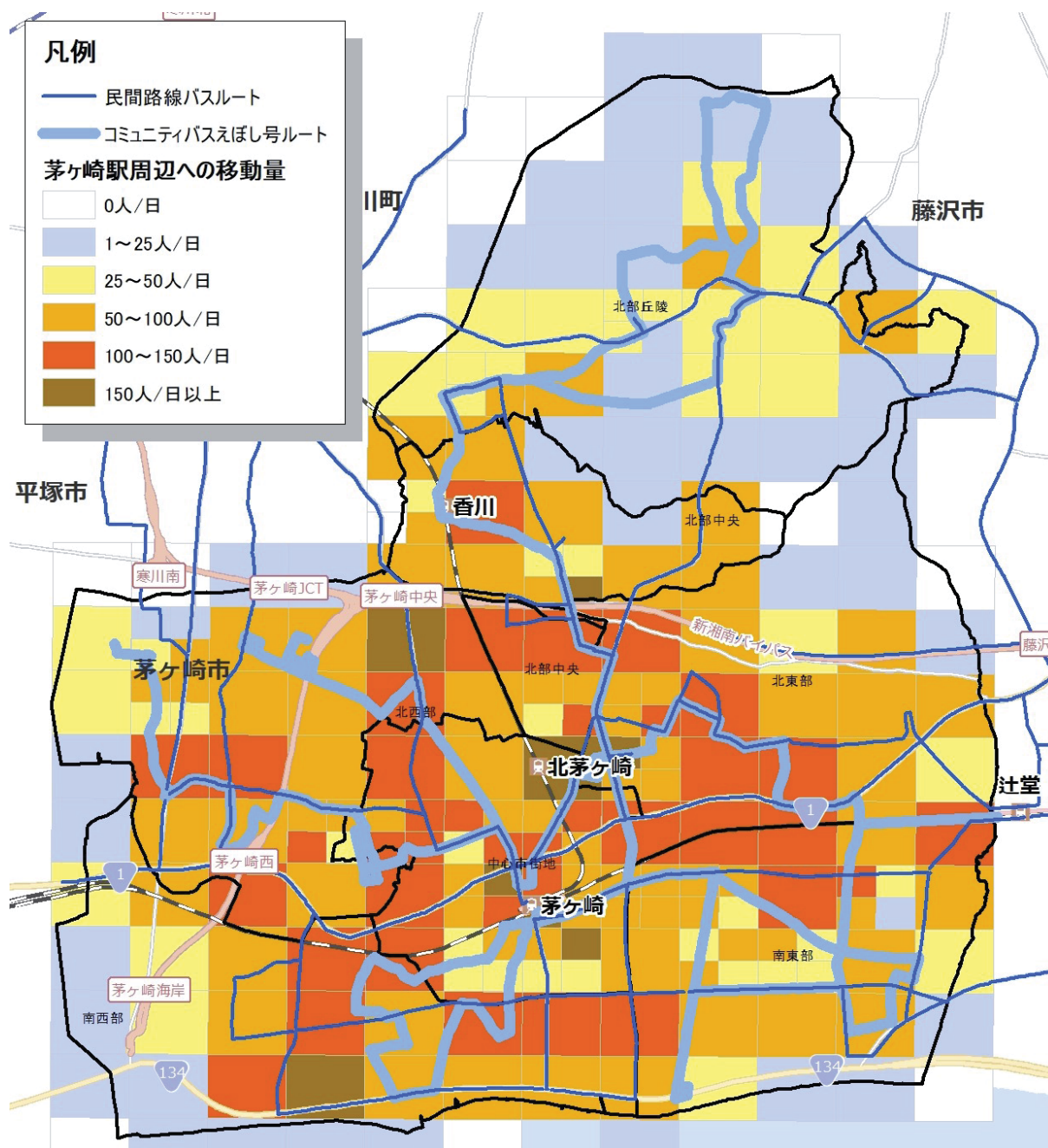
駅周辺の移動状況として、茅ヶ崎駅、北茅ヶ崎駅、香川駅、辻堂駅の周辺を目的地とする移動の発生量、発生地点を整理しました。

① 茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動の発生地点

茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動について、メッシュ別の移動量を示します。

市の南部、中部全域から移動が発生しており、特に民間路線バスルート上からの発生が多くなっています。

北東部の北側、北部丘陵地域から茅ヶ崎駅周辺への移動は少なくなっています。

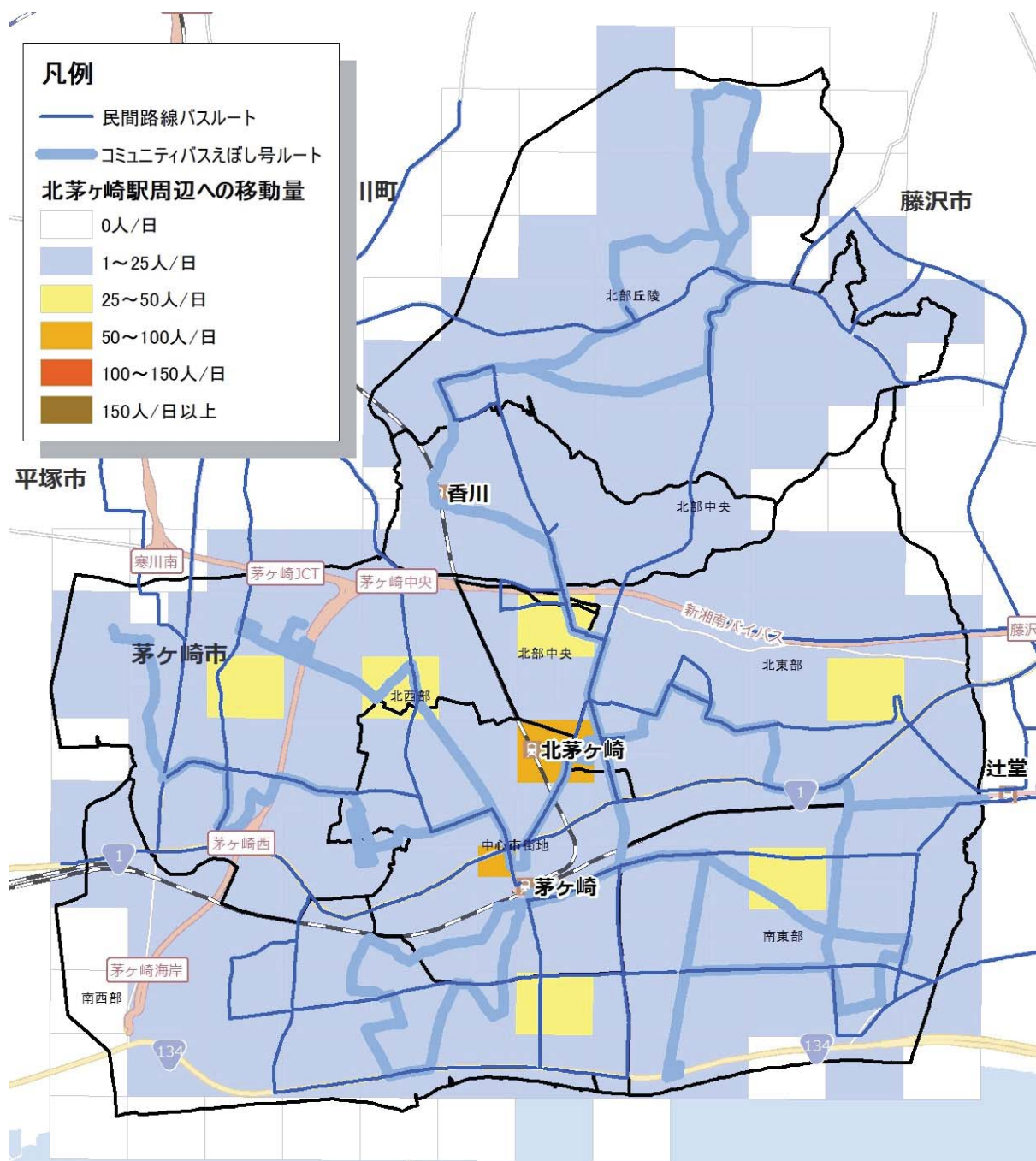


図表 80 茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動の発生地点

②北茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動の発生地点

北茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動について、メッシュ別の移動量を示します。

茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動に対して移動量が少なく、北茅ヶ崎駅周辺の他は中心市街地の商業施設が立地するエリアからの移動が多くなっています。

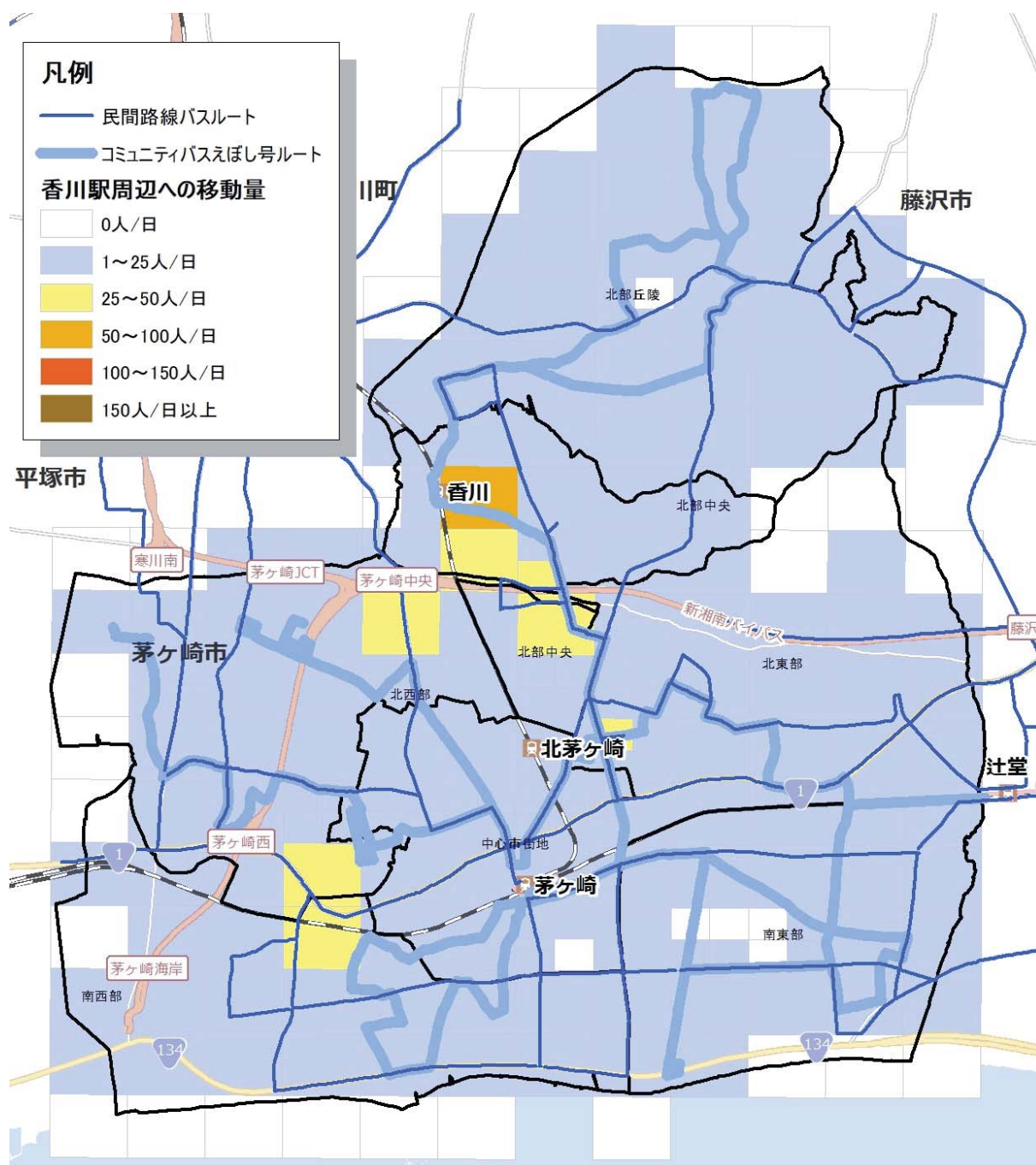


図表 81 北茅ヶ崎駅周辺を目的地とする移動の発生地点

③香川駅周辺を目的地とする移動の発生地点

香川駅周辺を目的とする移動について、メッシュ別の移動量を示します。

香川駅の南側からの発生が多く、北部中央地域のバスルート上からの発生が多くなっています。その他、市の南西部からの移動も多くなっています。

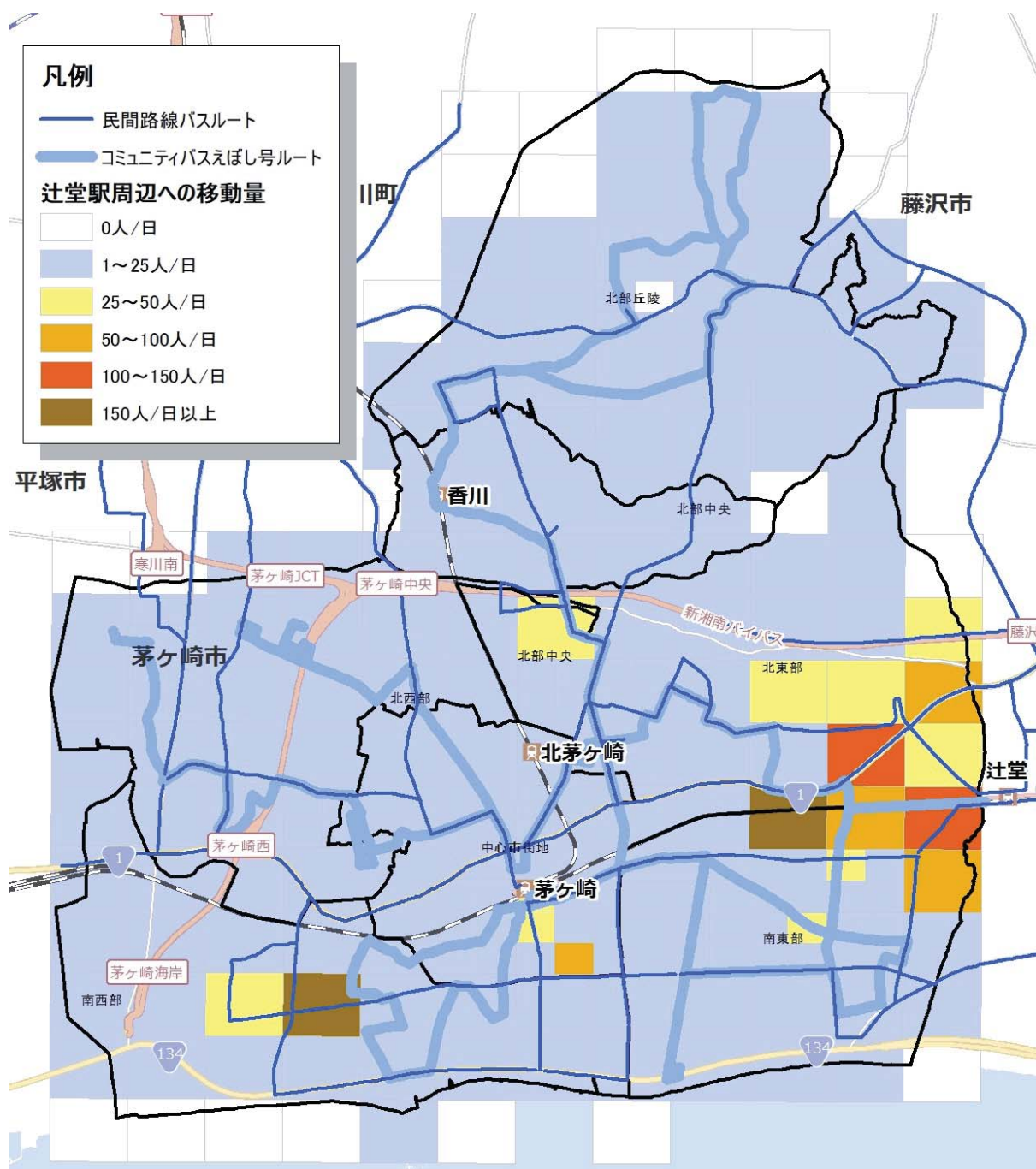


図表 82 香川駅周辺を目的地とする移動の発生地点

④辻堂駅周辺を目的地とする移動の発生地点

辻堂駅周辺を目的地とする移動について、メッシュ別の移動量を示します。

市の北東部、南東部、南西部から多くの移動が発生しており、辻堂駅周辺の商業施設への買い物のための移動と考えられます。



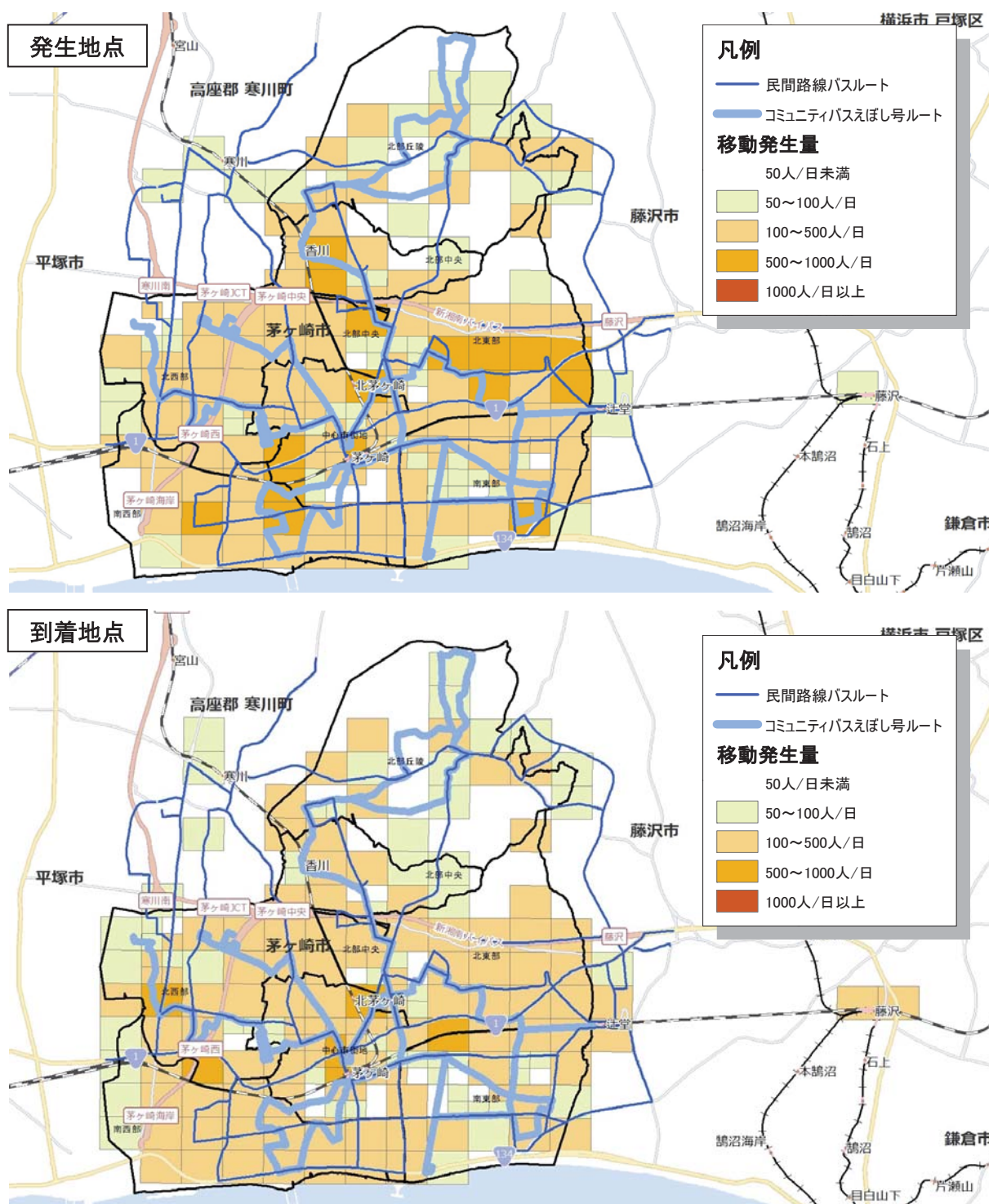
図表 83 辻堂駅周辺を目的地とする移動の発生地点

（４）時間帯別の発生集中状況

①朝時間帯（５時台～８時台）

移動の発生地点は、市内の南東部や北東部、北部中央などの路線バス沿い、大規模集合住宅の立地する場所で多くなっています。

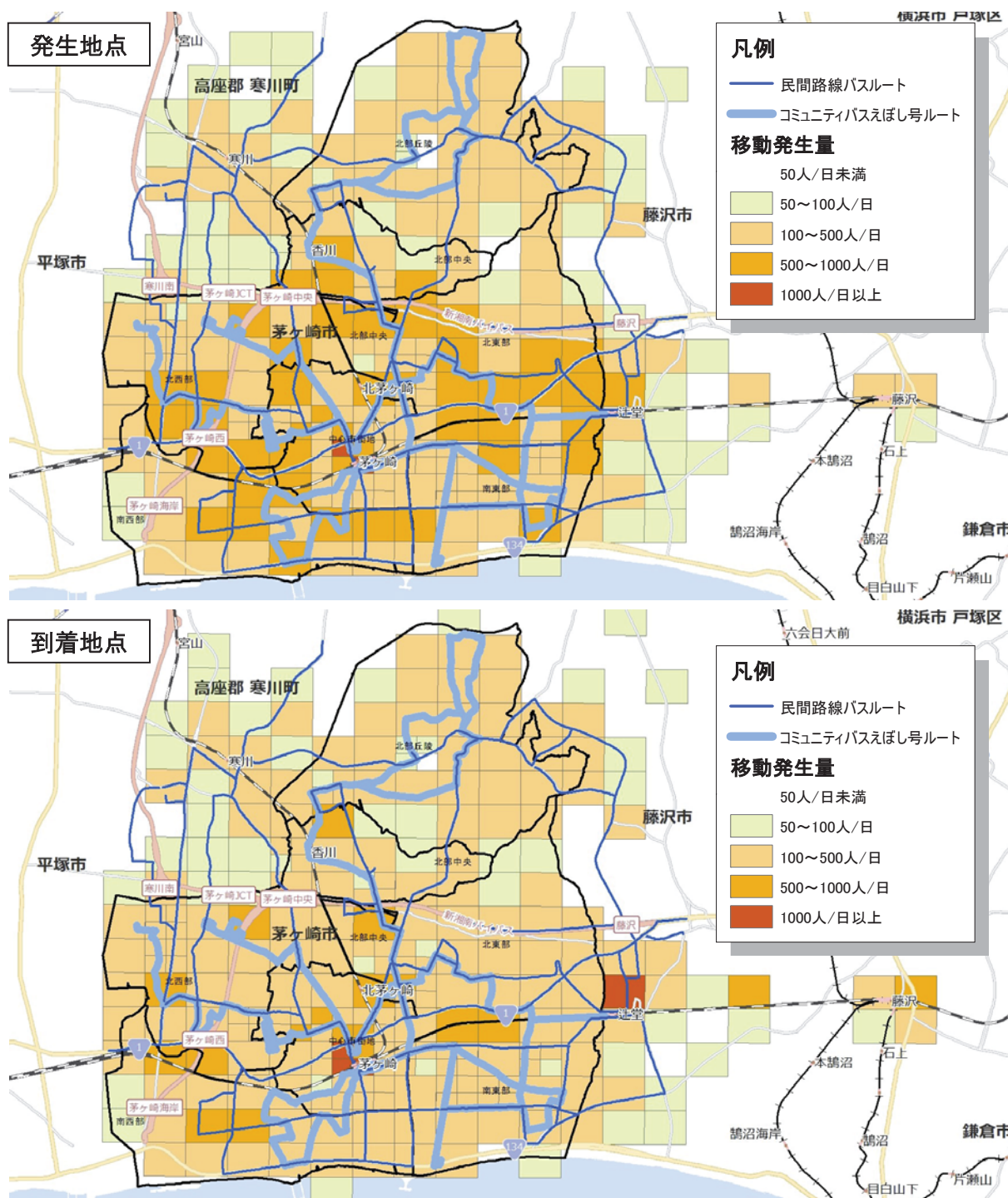
移動の集中地点は、朝時間帯は通勤での広域移動が多いため、市内及び近隣市町を着地とする移動は少ないですが、茅ヶ崎駅周辺、市内の工業団地周辺が多くなっています。



図表 84 朝時間帯の移動の発生集中状況

②午前中（9～12 時台）

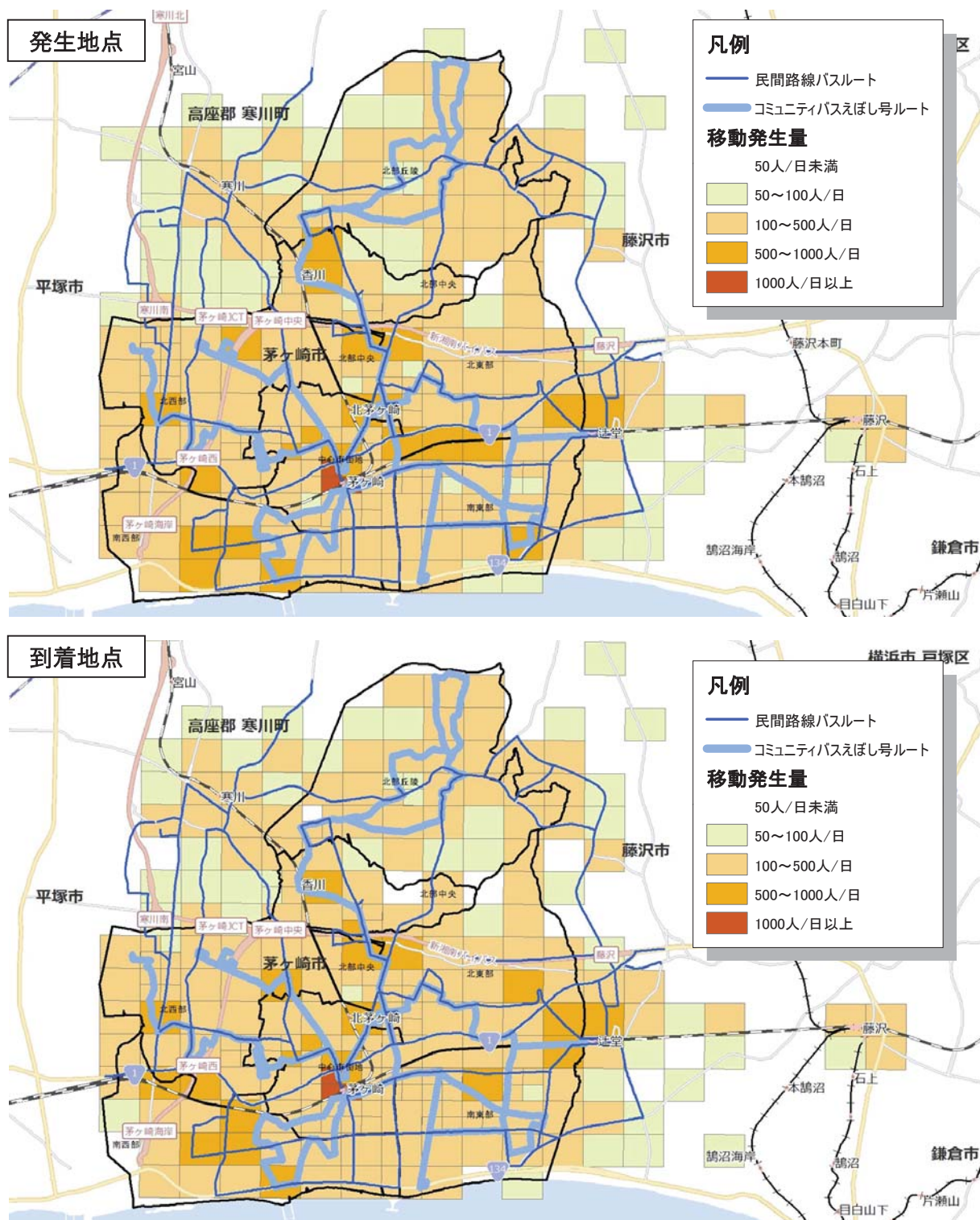
移動の発生は市内全域となっており、目的地は茅ヶ崎駅や辻堂駅、藤沢市内の藤沢駅周辺、JR 東海道線沿いの商業施設などが多くなっており、買い物や通院等の移動が多いと考えられます。また、湘南ライフタウン方面の移動も多くなっています。



図表 85 午前中の移動の発生集中状況

③午後（13～16 時台）

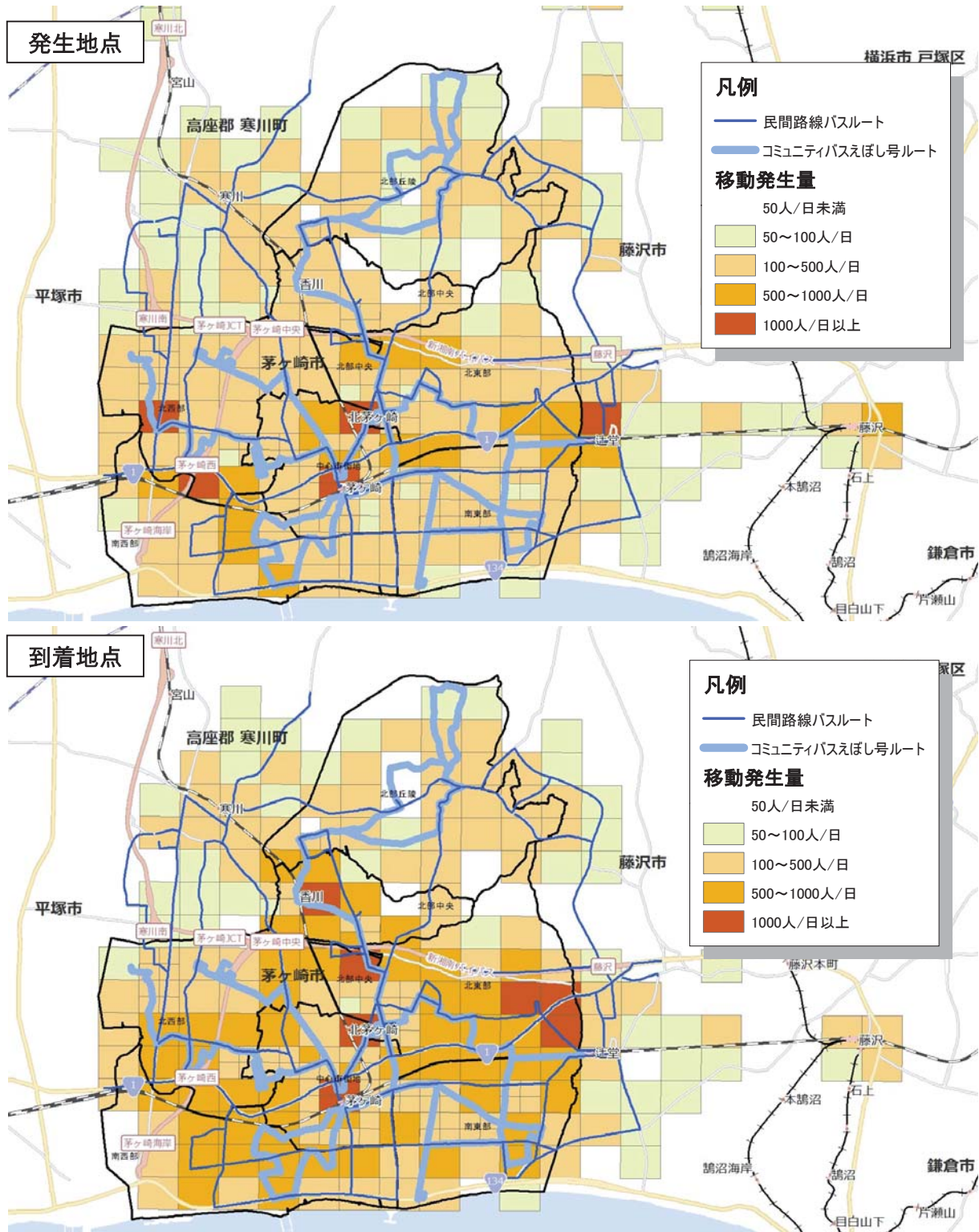
移動の傾向は午前中（9～12 時台）と類似していますが、到着地点として集合住宅の立地するメッシュでの到着量が多くなっており、帰宅目的の移動が多いことがわかります。



図表 86 午後の移動の発生集中状況

④夜時間帯（17 時台～）

茅ヶ崎駅や辻堂駅、そのほかに市内の工業団地を発生とする移動が多くなっています。
到着地は市の南部から中部にかけて広く分布しています。



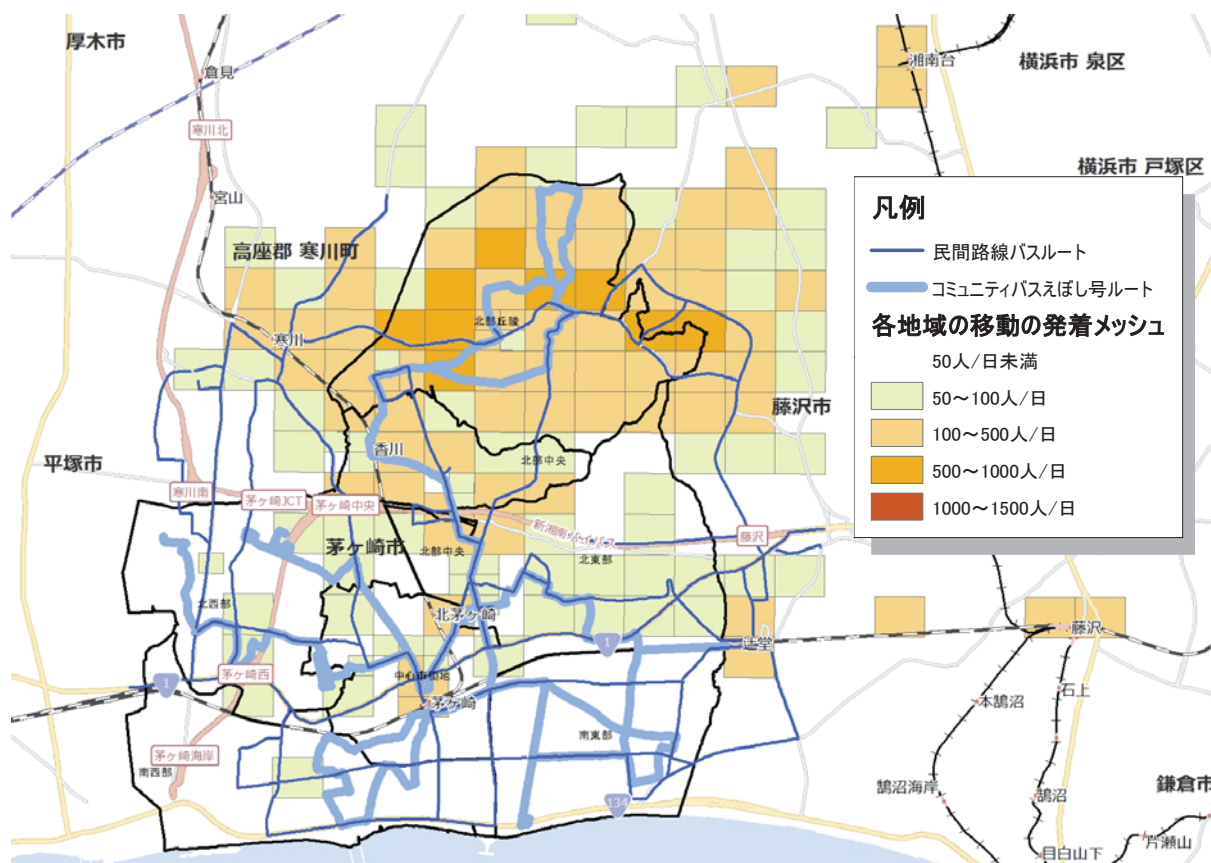
図表 87 夜時間帯（17 時台～）の移動の発生集中状況

(5) 地域別の移動の傾向

①北部丘陵地域

北部丘陵地域から発生する移動は、地域内で完結する移動の他、藤沢市（特に湘南ライフタウン周辺）を目的地とした移動が多く、この傾向は時間帯にかかわらず同様です。

茅ヶ崎市中心部やコミュニティバスの目的地である市立病院方面の移動は少なくなっています。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	894	1,646	1,628	1,915	894	1,646	1,628	1,915
		北部中央	125	342	349	317	110	379	327	268
		北西部	56	152	166	102	60	196	146	103
		北東部	95	261	292	204	87	299	249	171
		南東部	39	108	130	72	36	131	127	54
		南西部	30	71	87	54	37	78	84	53
		中心市街地	95	391	317	194	56	327	360	282
	市外	藤沢市	611	1,522	1,463	1,086	399	1,383	1,563	1,415
		寒川町	184	487	459	429	162	445	489	469
		平塚市	114	178	217	155	78	166	212	107
その他		465	837	649	501	276	575	796	905	

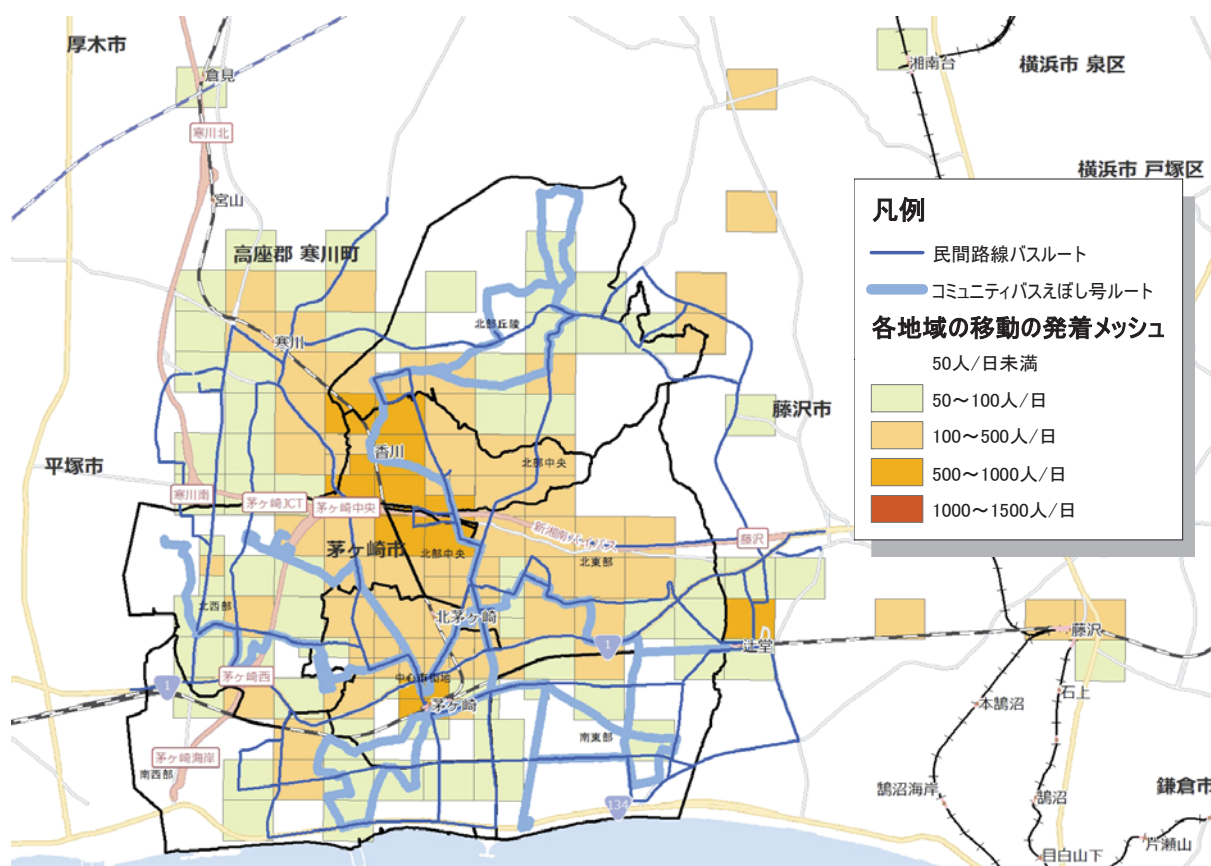
単位：トリップ/日

図表 88 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北部丘陵地域）

②北部中央地域

北部中央地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や中心市街地方面の移動、近隣の藤沢市や寒川町方面の移動が見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	110	379	327	268	125	342	349	317
		北部中央	760	1,178	1,181	1,660	760	1,178	1,181	1,660
		北西部	159	430	422	360	125	384	434	482
		北東部	234	567	556	567	189	607	568	581
		南東部	63	197	204	163	56	189	179	141
		南西部	96	152	161	116	38	158	181	128
		中心市街地	450	1,200	1,074	665	166	925	1,063	1,514
	市外	藤沢市	427	816	749	511	157	601	761	1,070
		寒川町	232	549	557	513	146	522	569	780
		平塚市	563	175	224	302	148	203	208	439
		その他	2,410	1,776	1,074	1,082	520	885	1,179	3,221

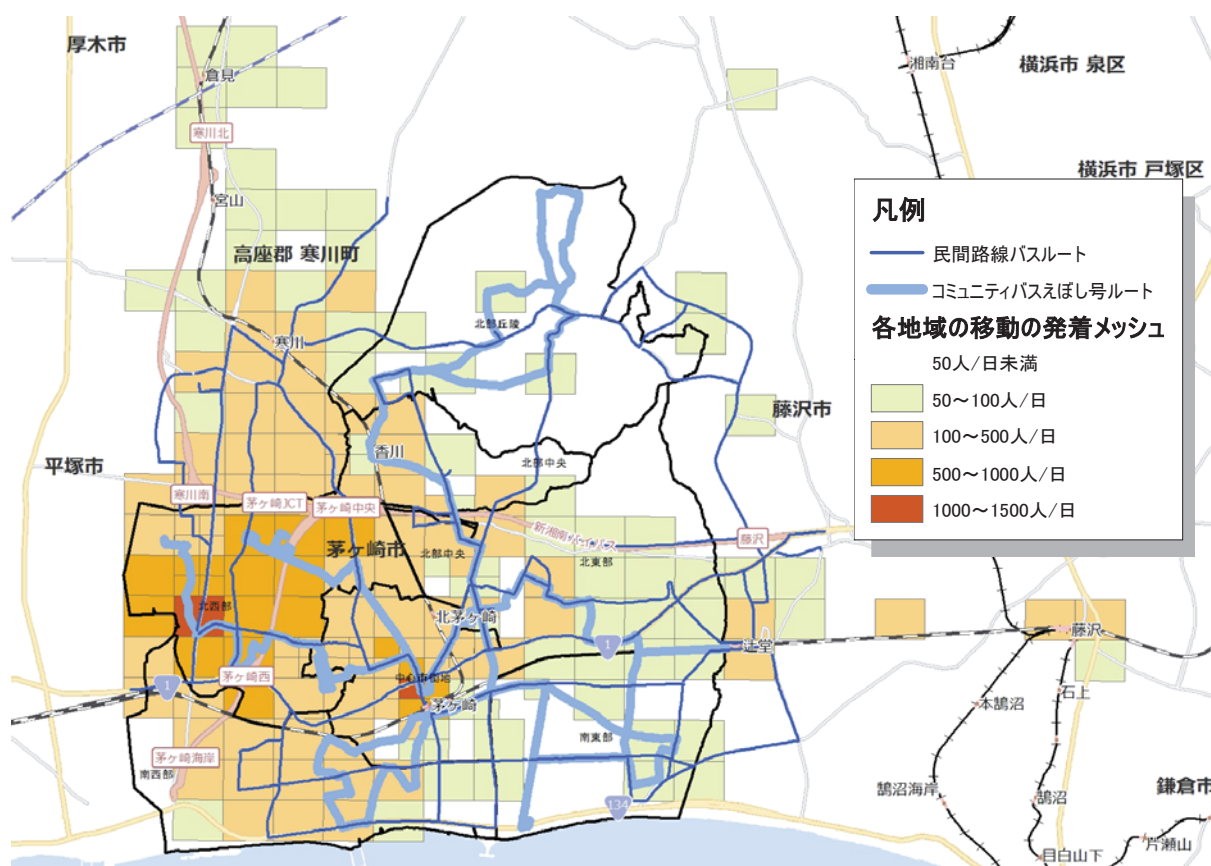
単位：トリップ/日

図表 89 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北部中央地域）

③北西部地域

北西部地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や中心市街地方面の移動、近隣の藤沢市や寒川町方面の移動が見られます。



			地域から発生する移動					地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～		5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	60	196	146	103		56	152	166	102
		北部中央	125	384	434	482		159	430	422	360
		北西部	1,166	1,982	1,947	2,720		1,166	1,982	1,947	2,720
		北東部	147	282	299	286		141	304	287	266
		南東部	62	200	226	202		64	227	204	184
		南西部	189	569	589	603		223	552	542	514
		中心市街地	555	1,521	1,440	1,130		347	1,394	1,482	1,622
	市外	藤沢市	324	760	728	724		257	579	727	862
		寒川町	268	795	745	741		334	807	741	844
		平塚市	447	208	280	621		417	227	231	528
		その他	1,706	2,235	1,557	2,406		1,445	1,423	1,745	3,136

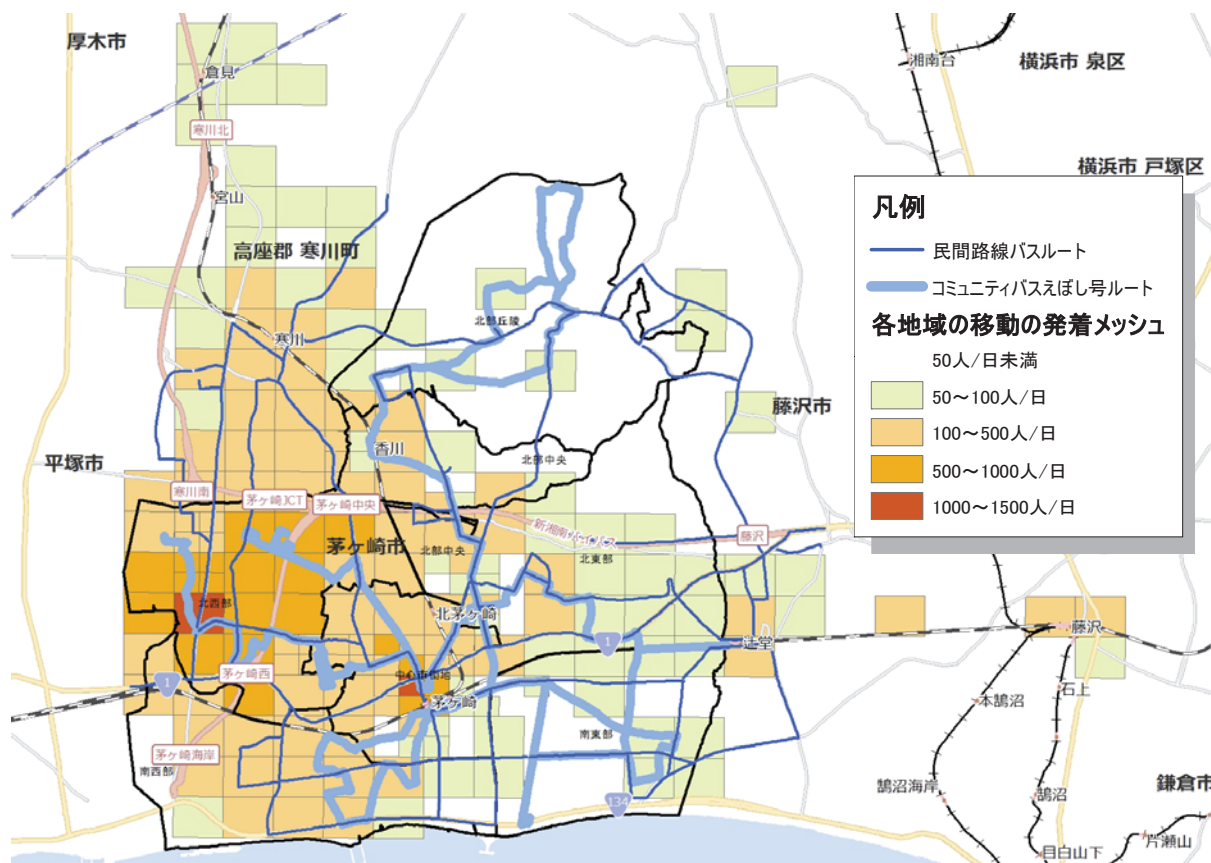
単位：トリップ/日

図表 90 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）

③北西部地域

北西部地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や中心市街地方面の移動、近隣の藤沢市や寒川町方面の移動が見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	60	196	146	103	56	152	166	102
		北部中央	125	384	434	482	159	430	422	360
		北西部	1,166	1,982	1,947	2,720	1,166	1,982	1,947	2,720
		北東部	147	282	299	286	141	304	287	266
		南東部	62	200	226	202	64	227	204	184
		南西部	189	569	589	603	223	552	542	514
		中心市街地	555	1,521	1,440	1,130	347	1,394	1,482	1,622
	市外	藤沢市	324	760	728	724	257	579	727	862
		寒川町	268	795	745	741	334	807	741	844
		平塚市	447	208	280	621	417	227	231	528
		その他	1,706	2,235	1,557	2,406	1,445	1,423	1,745	3,136

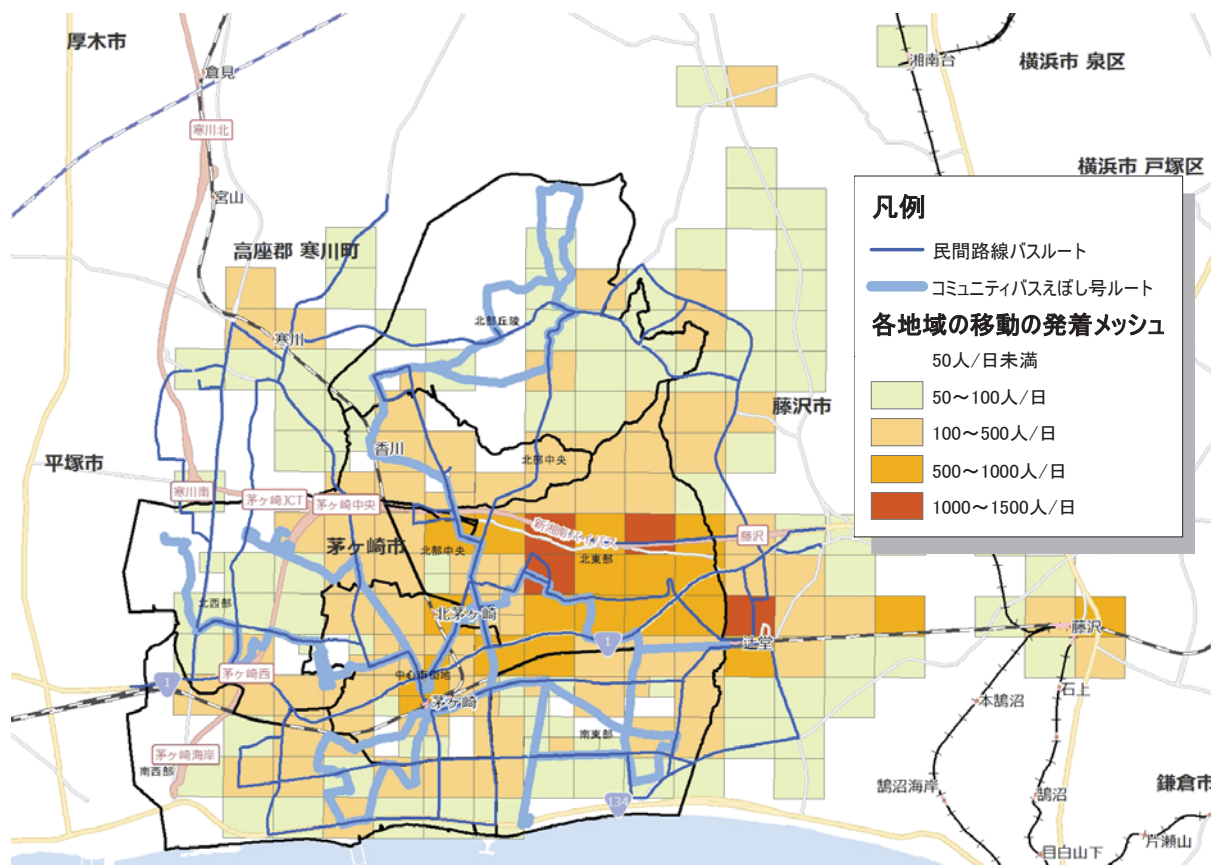
単位：トリップ/日

図表 91 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）

④北東部地域

北東部地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や近隣の藤沢市（特に辻堂駅周辺）方面への移動が見られ、中心市街地方面よりも多く見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	87	299	249	171	95	261	292	204
		北部中央	189	607	568	581	234	567	556	567
		北西部	141	304	287	266	147	282	299	286
		北東部	1,223	2,052	1,963	2,810	1,223	2,052	1,963	2,810
		南東部	188	562	568	491	203	603	545	477
		南西部	79	251	227	197	67	225	235	244
		中心市街地	537	1,432	1,201	908	303	1,132	1,297	1,497
	市外	藤沢市	867	2,134	1,673	1,355	506	1,488	1,849	2,292
		寒川町	132	352	336	282	127	323	310	338
		平塚市	789	402	313	327	215	307	334	656
その他		3,766	3,209	1,598	1,732	1,157	1,261	1,595	5,198	

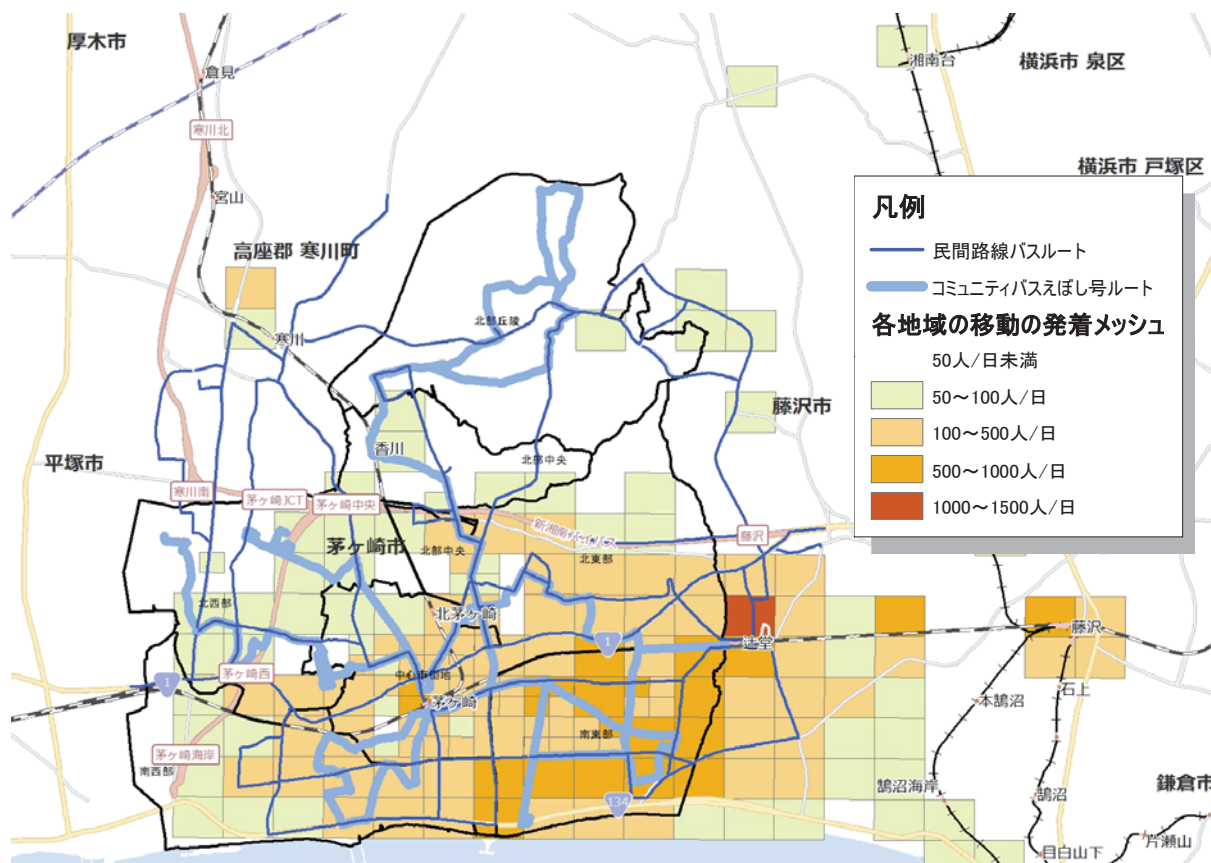
単位：トリップ/日

図表 92 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）

⑤南東部地域

南東部地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や近隣の藤沢市（特に辻堂駅周辺）方面への移動が見られ、中心市街地方面よりも多く見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	36	131	127	54	39	108	130	72
		北部中央	56	189	179	141	63	197	204	163
		北西部	64	227	204	184	62	200	226	202
		北東部	203	603	545	477	188	562	568	491
		南東部	1,315	2,201	2,110	2,663	1,315	2,201	2,110	2,663
		南西部	160	448	418	361	176	372	475	383
		中心市街地	399	1,341	1,172	729	183	1,075	1,317	1,341
	市外	藤沢市	723	2,157	1,690	1,223	411	1,586	1,795	2,174
		寒川町	69	167	151	113	53	141	153	172
		平塚市	653	498	344	317	189	296	330	544
その他		2,307	2,498	1,451	1,294	699	1,267	1,592	4,166	

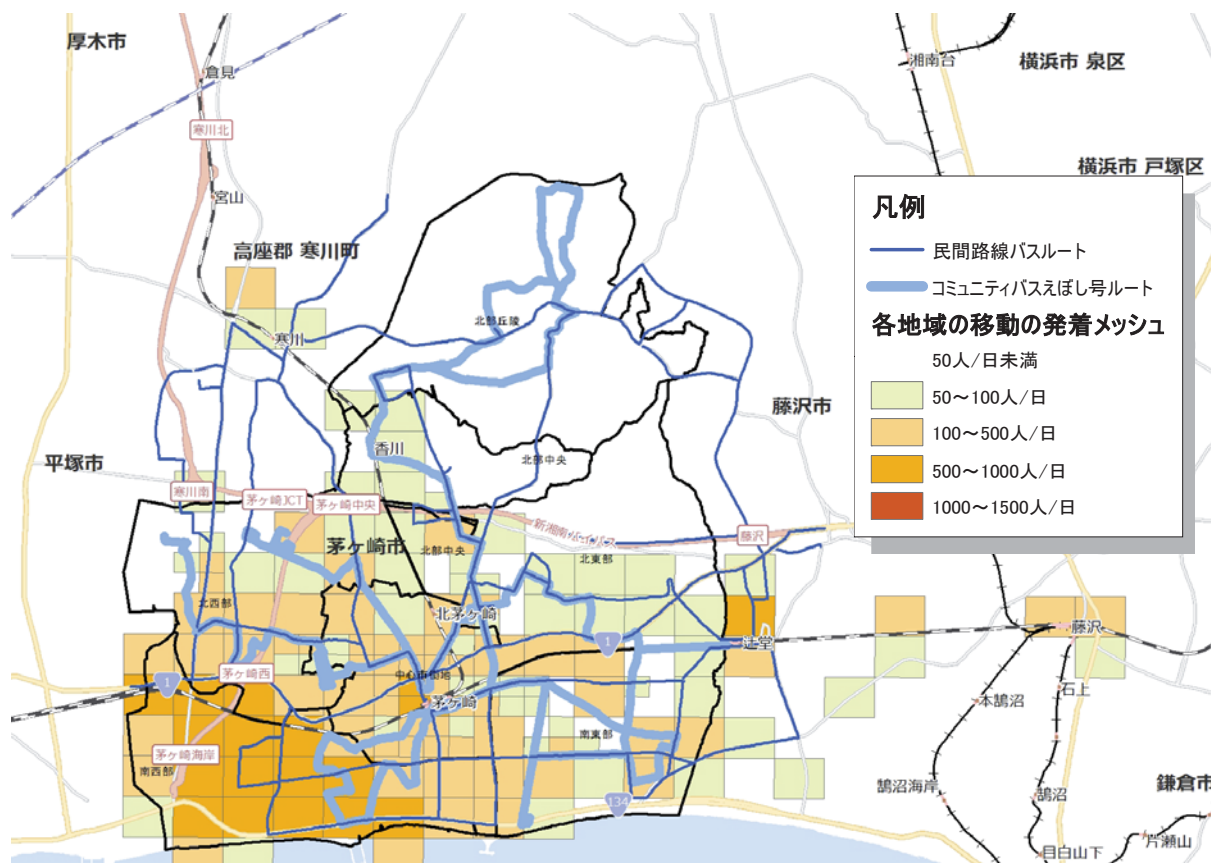
単位：トリップ/日

図表 93 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）

⑥南西部地域

南西部地域から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほかでは地域内の移動が多く、中心市街地方面の移動、近隣の藤沢市方面の移動が見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	37	78	84	53	30	71	87	54
		北部中央	38	158	181	128	96	152	161	116
		北西部	223	552	542	514	189	569	589	603
		北東部	67	225	235	244	79	251	227	197
		南東部	176	372	475	383	160	448	418	361
		南西部	987	1,537	1,410	1,915	987	1,537	1,410	1,915
		中心市街地	576	1,130	1,119	916	291	1,030	1,216	1,391
	市外	藤沢市	350	792	741	652	263	600	781	896
		寒川町	101	204	217	190	79	219	238	243
		平塚市	401	133	124	420	261	131	148	440
その他		2,716	2,317	1,908	1,580	1,009	1,519	1,583	3,336	

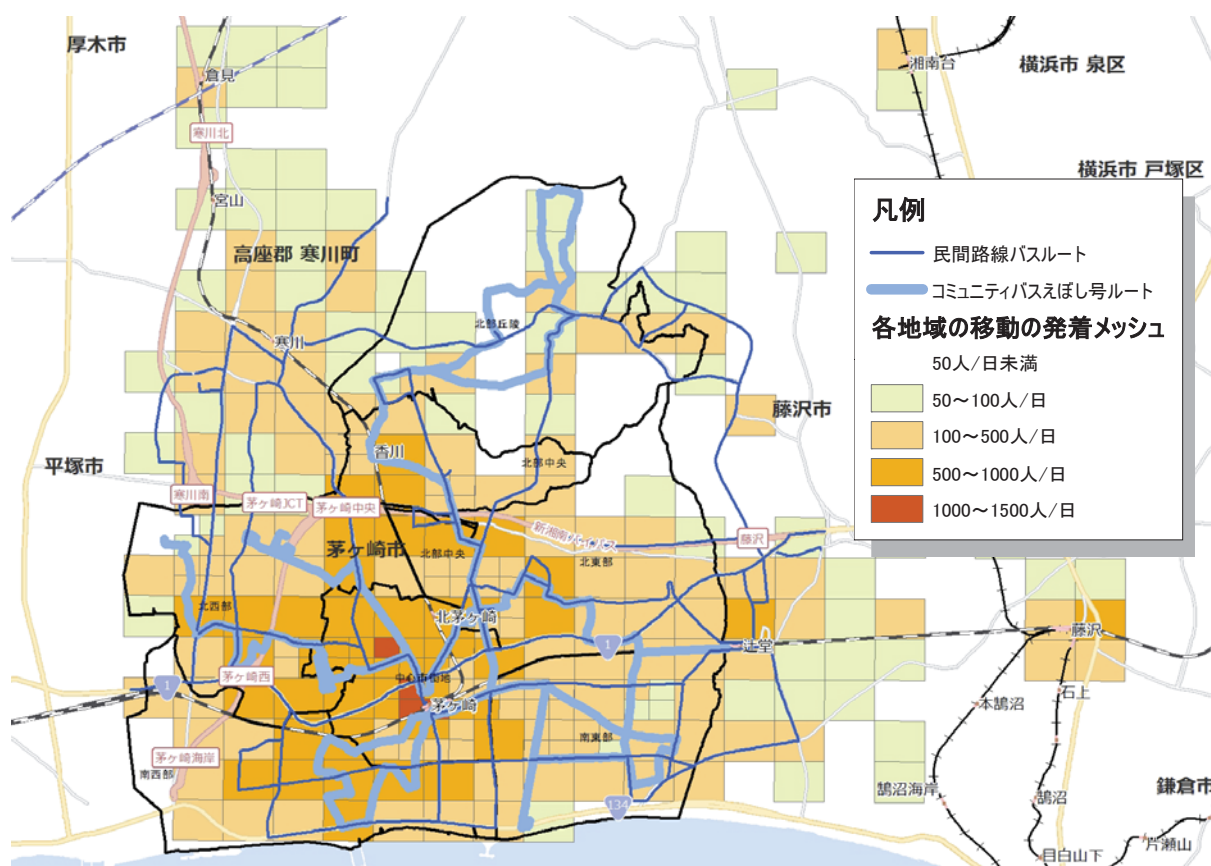
単位：トリップ/日

図表 94 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）

⑦中心市街地

中心市街地から発生する移動は、市外のその他（横浜市、都内など）が最も多く、特に朝や夜に移動が集中していることから、通勤移動と考えられます。

そのほか、地域内や近隣の藤沢市方面の移動が多く見られ、各地域の移動も一定数見られます。



			地域から発生する移動				地域に到着する移動			
			5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～	5～8時台	9～12時台	13～16時台	17時台～
到着地	市内	北部丘陵	56	327	360	282	95	391	317	194
		北部中央	166	925	1,063	1,514	450	1,200	1,074	665
		北西部	347	1,394	1,482	1,622	555	1,521	1,440	1,130
		北東部	303	1,132	1,297	1,497	537	1,432	1,201	908
		南東部	183	1,075	1,317	1,341	399	1,341	1,172	729
		南西部	291	1,030	1,216	1,391	576	1,130	1,119	916
		中心市街地	1,620	3,483	3,268	4,257	1,620	3,483	3,268	4,257
	市外	藤沢市	480	1,443	1,498	1,574	493	1,480	1,616	1,644
		寒川町	284	893	988	1,014	248	994	826	711
		平塚市	578	407	311	626	454	311	334	503
その他		3,766	4,068	3,213	4,961	2,775	3,930	3,713	8,712	

図表 95 地域で発生、集中する移動の発着メッシュ、地域間移動量（北西部地域）