

(2) 交通手段構成(近隣都市との比較)

- 交通手段構成を見ると、鉄道が 25.9%、自動車が 29.6%、自転車(含)が 13.8%、徒歩が 24.6%となっています。神奈川県全体と比べると、鉄道利用が 1.9 ポイント低い一方で、自動車や自転車の利用割合が高くなっています。
- 近隣都市と比べると、本市以東の横浜市戸塚区、泉区、鎌倉市に比べて鉄道分担率が低い一方で、自転車分担率が高いことが特徴としてあげられます。また、本市北側、西側に隣接する大和市、茅ヶ崎市と比べると、鉄道分担率が高い一方で、自転車分担率が低くなっています。
- 1998年(平成10年)から2008年(平成20年)の経年変化を見ると、発生集中量は約6万トリップ増加しており、交通手段の構成は、自動車分担率が5.0ポイント低下する一方で、鉄道、バスの分担率が若干上昇しています。

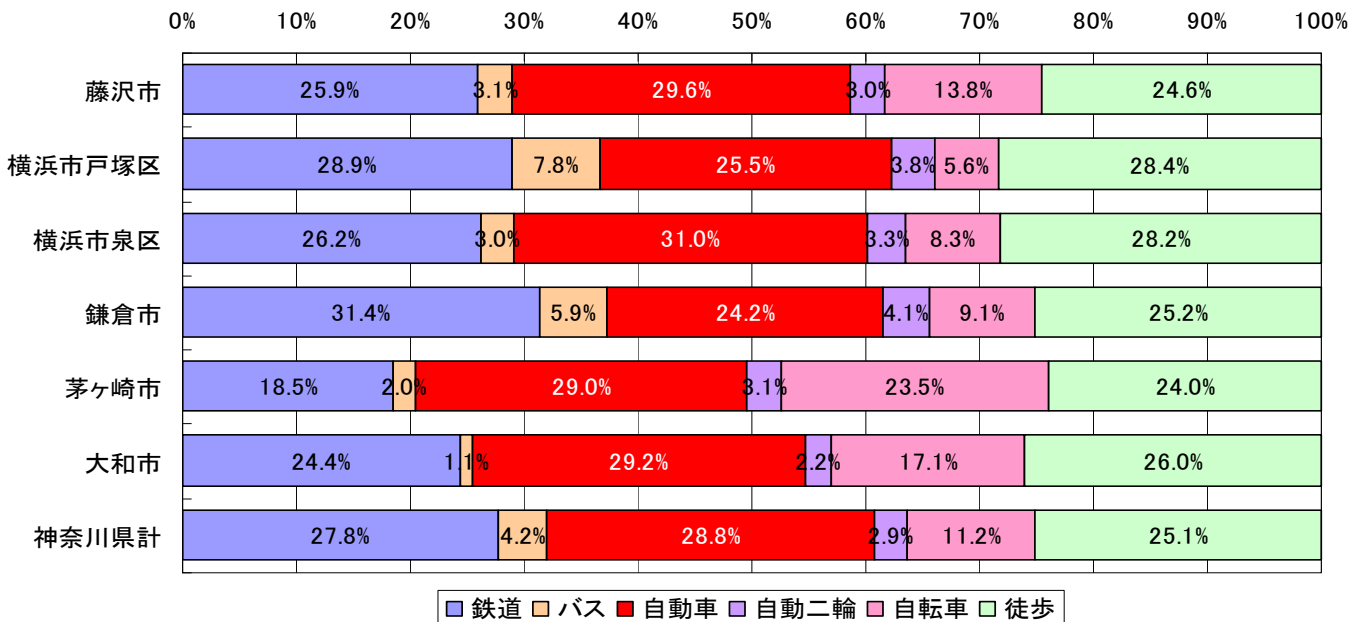


図 交通手段構成(近隣都市との比較:2008年(平成20年))

注) 上図は手段不明トリップを除いているため、下図とは構成比率が一致しない。

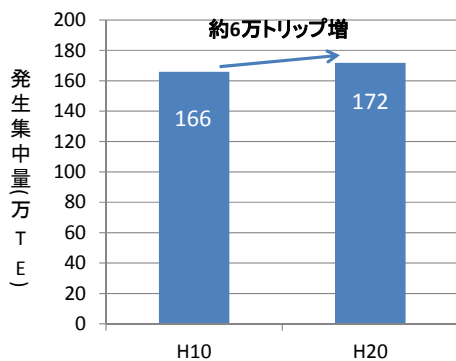


図 発生集中量の経年変化

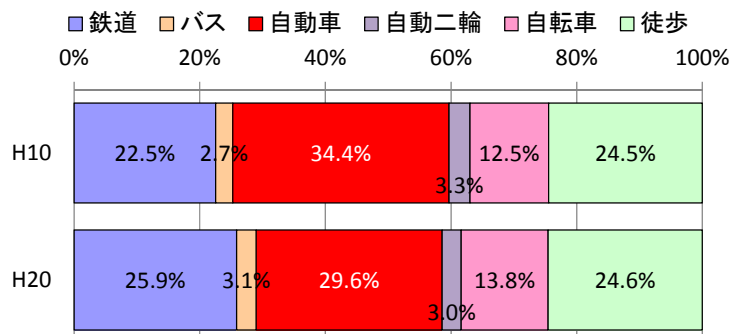


図 交通手段構成の経年変化の状況

資料: 東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

(3) 交通手段構成(目的別)

- 交通手段構成（目的別構成）の経年変化を見ると、「通勤」、「通学」の構成割合が減少傾向となっています。
- 一方で、「その他私事（自宅外からの私事活動）」が5ポイント上昇しており、勤務先等自宅外の外出先から、買物、通院、習い事などの立ち寄り先の増加傾向が伺われます。

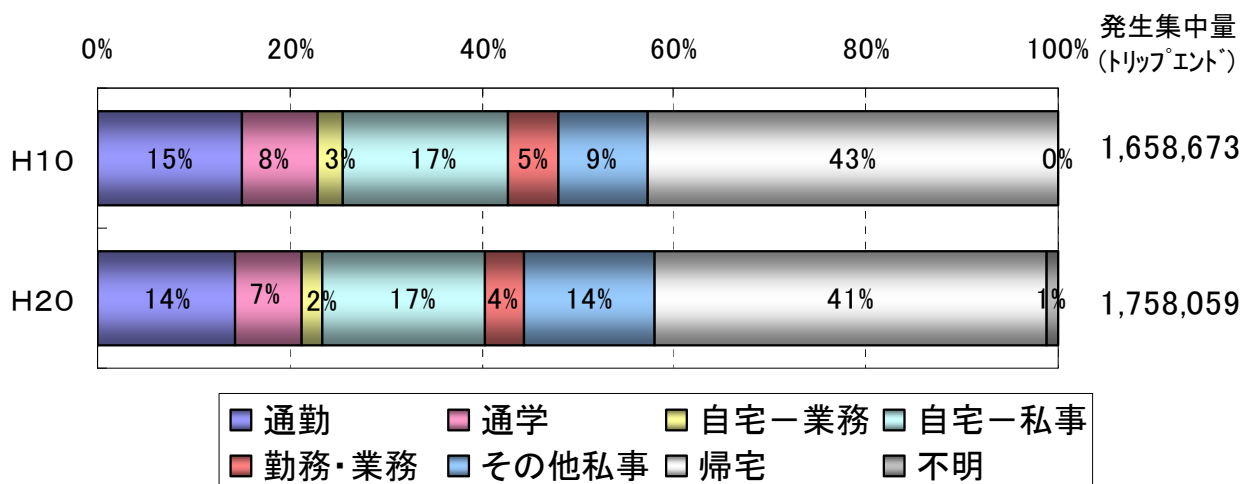


図 交通手段構成（目的別構成）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

< 目的の詳細について >

- 自宅から出発するトリップ
 - ・「通勤」：自宅から勤務先への移動
 - ・「通学」：自宅から通学先への移動
 - ・「自宅-業務」：自宅から出張や打合せ先、作業場等への移動
 - ・「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
- 自宅外から出発するトリップ
 - ・「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
 - ・「その他私事」：勤務先等の自宅外から買物や通院、習い事、レジャー、送迎への移動（買回り行動も含まれる）
 - ・「帰宅」：勤務先等の自宅外から自宅への移動

(4) 鉄道駅までの交通手段構成(駅別の比較)

- バスの分担率は、JR 辻堂駅、藤沢駅、小田急長後駅、湘南台駅が 15%以上と高く、市平均よりも高い割合となっています。これらの鉄道駅では、自動車の分担率についても、高い傾向となっています。
- これらの鉄道駅以外については、徒歩の分担率が 80%以上の割合となっており、各鉄道駅への移動手段としては徒歩利用が主なものとなっています。

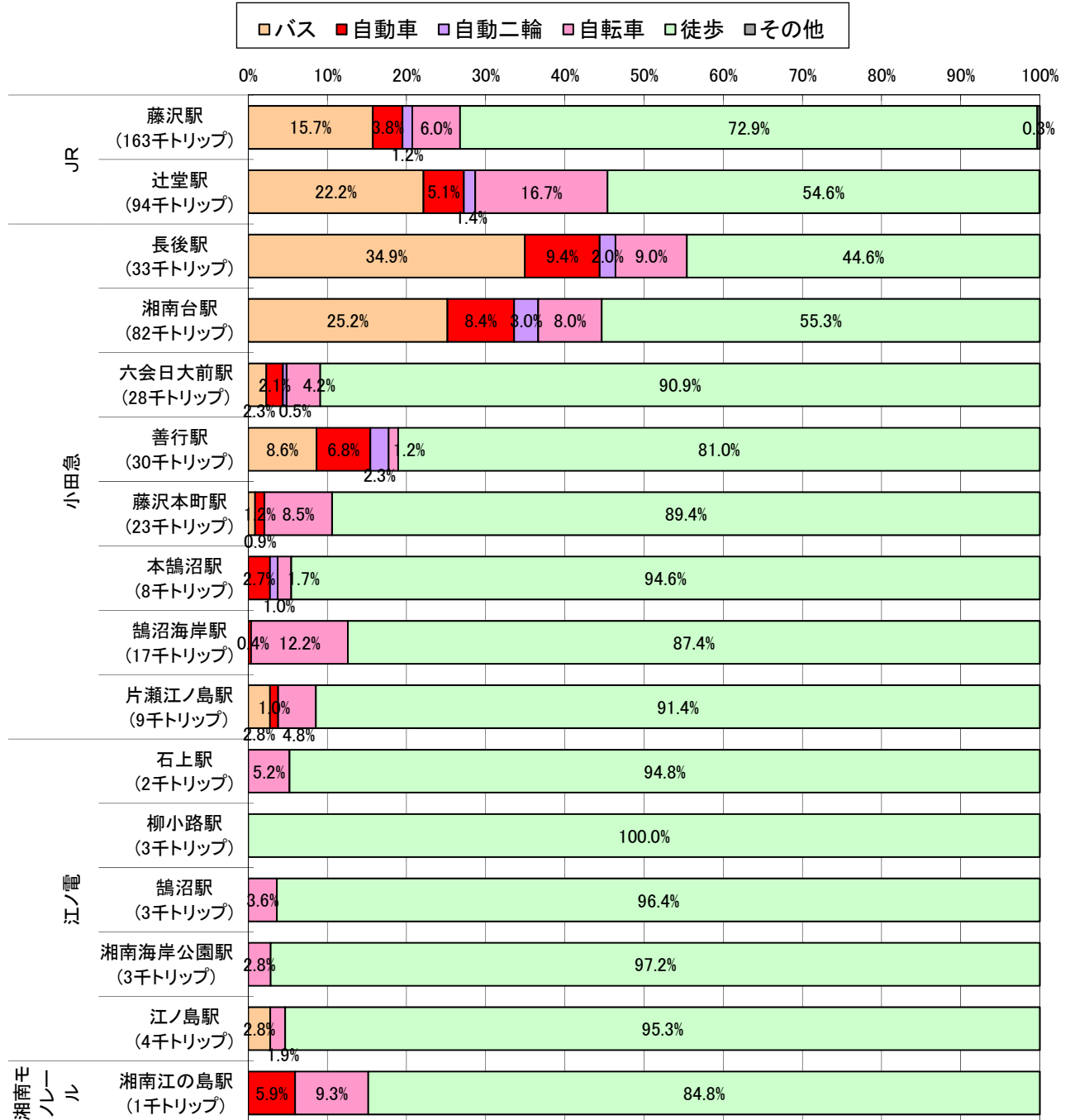


図 鉄道駅までの交通手段構成(駅別の比較)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

(5) 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数(性別・年齢階層別)

1) トリップ数

- 1998年(平成10年)と2008年(平成20年)を比べると、この10年間で高齢者の1人1日あたりのトリップ数が大きく増加しています。
- 2008年(平成20年)の高齢者のトリップ数を見ると、女性よりも男性の方が多くなっています。退職後の私的な活動に伴う移動が多いと考えられます。
- また、2008年(平成20年)の30~40代のトリップ数を見ると男性よりも女性の方が多くなっています。子育てをしながら働く女性が増えたと考えられます。

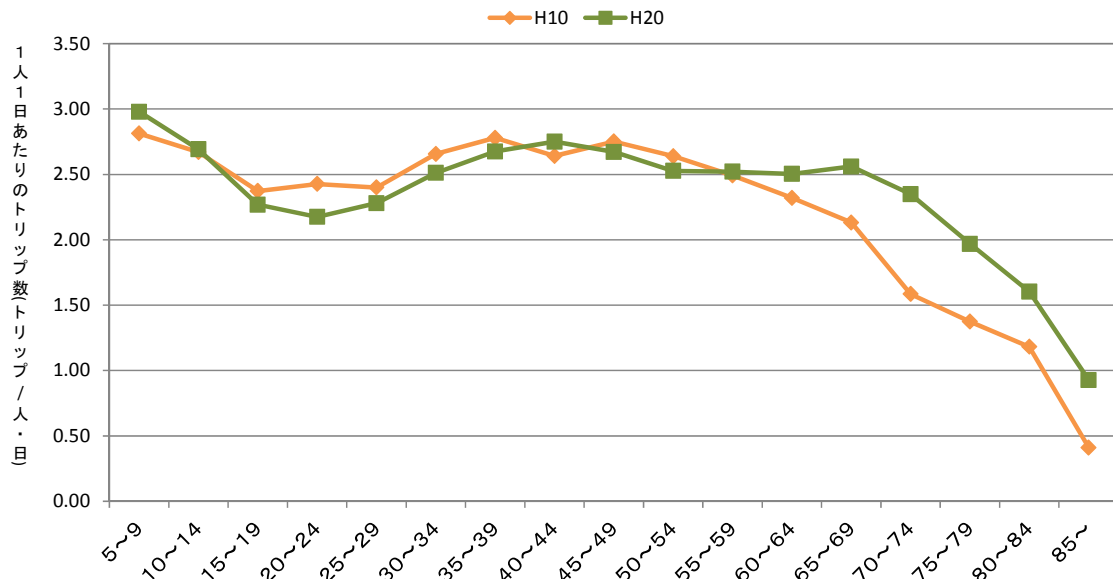


図 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数の推移

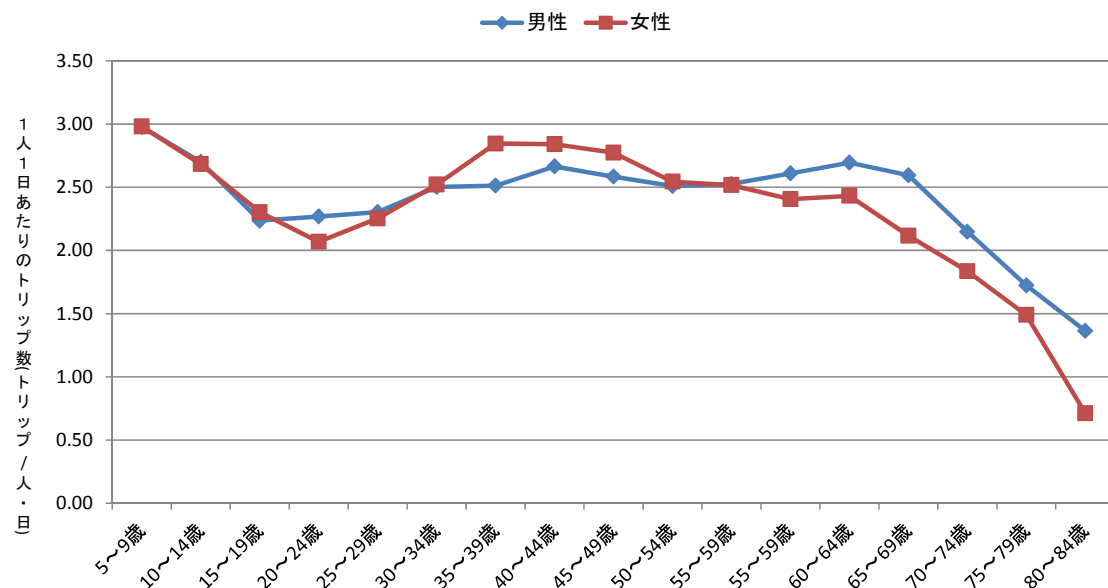


図 藤沢市民の1人1日あたりのトリップ数(2008年(平成20年)男女別)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

2) 交通手段構成（高齢者と非高齢者の比較）

- 高齢者の交通手段分担率を見ると、自動車の利用が最も多くなっています。
- また、高齢者は、非高齢者よりも鉄道の分担率が低く、自動車や徒歩の分担率が高くなっています。

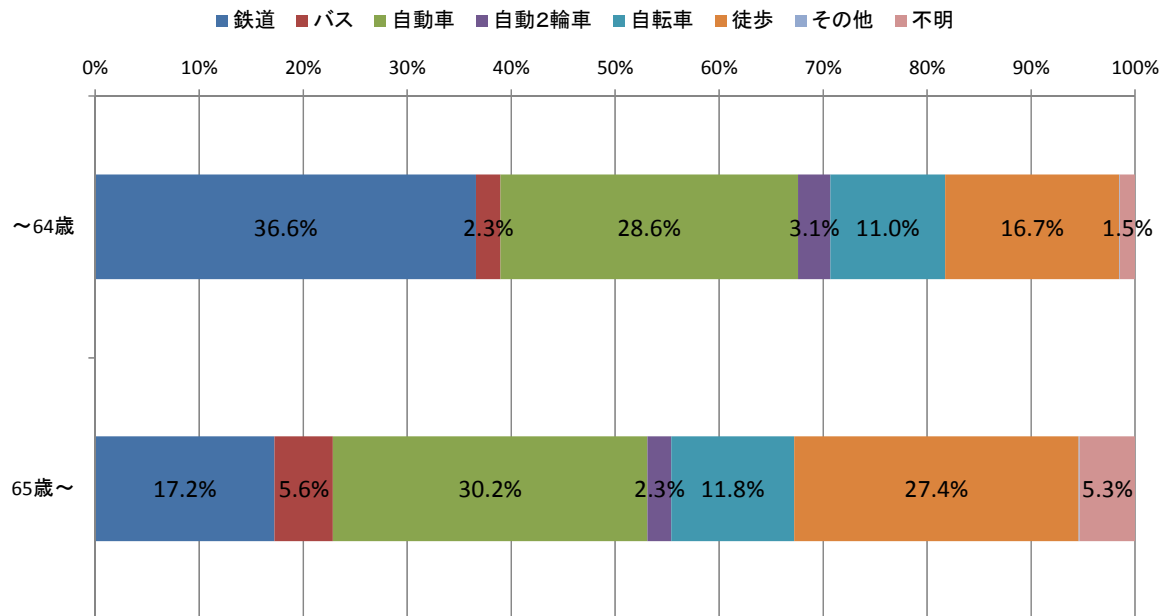


図 代表交通手段別分担率（発生集中トリップ数、高齢、非高齢）

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（H20）