

西遠都市圏総合都市交通計画協議会 令和6年度第1回委員会
現況分析一覽

令和6年10月

現況分析の目的

- 現況分析では、ビジョニングに向けて、課題の把握や都市構造の評価を実施できるように、基礎集計および4つの検討テーマに沿った分析を実施する。

1. 都市圏の移動・活動からみた課題の把握

（基本方針の更新に反映）

⇒第1回委員会では、こちらを提示予定

2. 拠点単位などミクروسケールでの分析を通じて都市構造を評価

（将来像・将来都市構造の更新に反映）

⇒第2回委員会で提示予定

現況分析の枠組み

- 現況分析では、既存の統計資料より、人口動向等と都市圏の現況を把握した上で、PT調査等のデータを活用し、移動・活動の課題を整理する。

人の移動・活動の現況分析

都市圏の現況（1章）

- 人口や土地利用、都市施設、公共交通の利用状況などを確認

基礎集計分析（2章）

●第5回調査（1節）

- 外出率、原単位、発生交通量、集中交通量、OD交通量などの基礎的指標を確認

●第5回調査と第4回調査の比較（2節）

- 外出率、原単位、発生交通量、集中交通量、OD交通量などの基礎的指標の変化を確認
- 第4回目標値の確認

●補完調査（3節）

- 補完調査の基礎集計を実施

検討テーマ分析（3章）

- 4つの検討テーマに沿った課題分析を実施

●テーマ①：交通（1節）

- 自動車での移動（道路混雑）
- 公共交通での移動

●テーマ②：暮らし（2節）

- モビリティや属性による活動格差・世帯構成等による送迎の実態

●テーマ③：活力（3節）

- まちかなと郊外での活動実態
- 産業別の1日の活動実態
- オンライン活動によるトリップ減少

●テーマ④：防災・環境（4節）

- 災害リスク
- サステイナブルな移動

現況分析からみた移動・活動の課題整理（本編のみ）

検討テーマ分析の実施方針（1 / 2）

- ①交通と②暮らしについては、以下の視点で設定。

テーマ	視点	想定される現象や交通問題等	主な指標（活用データ）
①交通 多様な暮らしを支える集約型都市構造の実現に向けたまちづくり施策と交通施策との連携強化	自動車での移動（道路混雑）	<ul style="list-style-type: none"> 通勤による朝ピークの移動によって、道路混雑が課題となっているのではないか。 休日では、平日よりも大規模商業施設周辺にて道路混雑が課題となっているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路混雑度 （本体調査及び令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査） 道路の整備状況
	公共交通での移動	<ul style="list-style-type: none"> バス交通は、高齢者や通学での移動を支えているのではないか。 鉄道の端末交通として、重要な役割を担っているのではないか。 自動車で行きやすいところに施設が集積していることで、公共交通の利用が減っているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 属性別目的別手段別トリップ数 （本体調査） バス利用でのアンリンクトリップ数（本体調査） 駅利用者の端末交通手段別トリップ数（本体調査） 駅利用者の居住地圏域（本体調査）
②暮らし 多様なモビリティの活用による誰もが安全・快適に暮らせる地域公共交通等、交通環境の維持・確保	活動格差	<ul style="list-style-type: none"> モビリティサービスの差により、外出機会に差が出ているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 居住地別サービス水準別の外出率、移動回数、活動時間 （本体調査） 免許返納有無別の外出率、移動回数、活動時間（本体調査） 世帯構成別の外出率、移動回数、活動時間（本体調査）
	利他的活動	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の免許を持っていない人も、送迎により移動しており、家族の移動負担が大きくなっているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 世帯構成別の送迎時間 （本体調査） 居住地別の送迎時間（本体調査）

検討テーマ分析の実施方針（2 / 2）

- ③活力と④防災・環境については、以下の視点で設定。

テーマ	視点	想定される現象や交通問題等	主な指標（活用データ）
③活力 都市圏の産業・経済活動を支える個性的な地域の育成と広域的な地域間の対流促進	まちなかと郊外での活動（業務地との関係含む）	<ul style="list-style-type: none"> 人々の活動場所は、どのようなところに集まっているのか。また、どこで消費行動が起きているのか。 まちなかと、郊外の拠点で、使われ方がどのように異なっているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 属性別目的別集中量、滞留人口、滞在時間、消費額（本体調査（特に休日データ）） 域内域外別滞留人口（携帯基地局データ）
	ビジネス活動	<ul style="list-style-type: none"> 業務での移動の仕方は、どのように変わったのか。 大規模工場周辺では、周辺市街地に朝ピークを中心に混雑を発生させているのではないか。 2次産業従事者と3次産業従事者で、活動パターンが大きく異なるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務細目的別トリップ数（本体調査） 就業者の産業別トリップパターン（本体調査） 都田・三方原エリア分析（補完調査）
	オンラインと活動（トリップ減少含む）	<ul style="list-style-type: none"> デジタルデバイスの利用頻度が高い人は、リアルでの移動も少ないのではないか。若者など属性により、傾向が異なるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> テレワークやオンラインショップなどの頻度別の外出率、移動回数、活動時間（本体調査）
④防災・環境 温暖化のリスク軽減・緩和に寄与し、激甚化・頻発化する災害に強い交通体系の実現	災害リスク	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ地震など、大規模災害時に、どの程度の曝露人口や帰宅困難者が発生するリスクがあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 帰宅困難者数（本体調査） 災害ハザード曝露人口（本体調査とハザードマップ）
	サスティナブルなモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 自動車を利用して生活している人と、公共交通を利用して暮らしている人では、環境負荷がどの程度異なるのか。 郊外居住者の方が、移動による環境負荷が大きいのではないか。 郊外地域を訪れる人の方が環境負荷が大きいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ツアー代表手段別平均CO2排出量（本体調査） 居住地別目的別一人当たりCO2排出量（本体調査） 目的地別目的別一人当たりCO2排出量（本体調査）

< 参考 > 用語解説

トリップ特性の基礎的指標

	概要
外出率	都市圏居住者の内、外出者が占める割合(外出者数/都市圏居住数)
ネット原単位	外出者一人あたりのトリップ数(トリップ総数/外出者数)
目的種類構成比	トリップ総数の内、各目的のトリップが占める割合(各目的トリップ数/トリップ総数)
代表交通手段構成比	トリップ総数の内、各交通手段のトリップが占める割合(各交通手段トリップ数/トリップ総数)

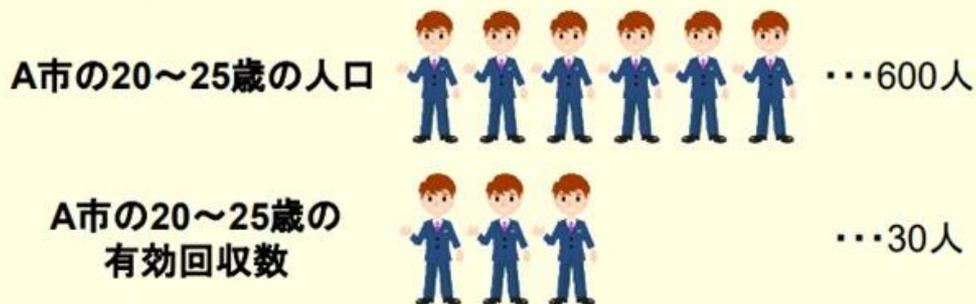
<参考> PTデータについて

拡大処理

- PT調査は標本調査であるため、調査により得られた標本について、都市圏全体の数値(母集団)となるような拡大係数(重み)を設定。

■拡大処理のイメージ

PT調査は抽出調査であるため、調査した標本から母集団を推計できるように、調査したサンプル1人が母集団の何人分に相当するかの情報を付与する。この情報を拡大係数という。



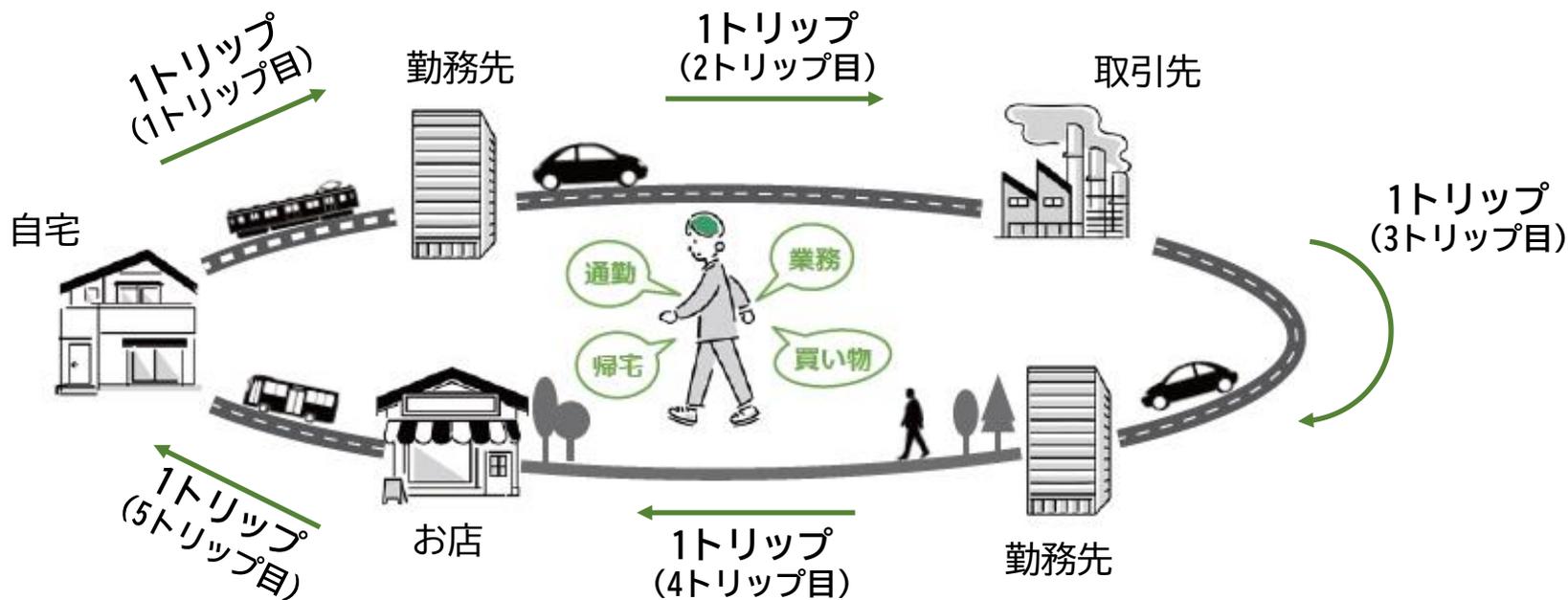
$$\begin{aligned} \text{拡大係数} &= (\text{人口: 600人}) / (\text{有効回収数: 30人}) \\ &= 20 \end{aligned}$$

※拡大係数20とは、拡大後の1サンプルを20人分として扱うことである

<参考> PTデータについて

トリップの考え方

- トリップとは、「人または車両がある目的をもって、ある場所(出発地)から、ある場所(到着地)へ移動すること」と定義し、これを1トリップとする。
- トリップは、出発地から到着地(目的地)までどのような経路をたどっても、どのような交通手段を使っても、また、どれだけ時間を費やしても、その移動の目的が達成されるまで続く。
- 移動距離や、そのための所要時間の長短にかかわらず、目的が達成されればそのたびにトリップは終了し、また次の目的に対して次のトリップが始まる。



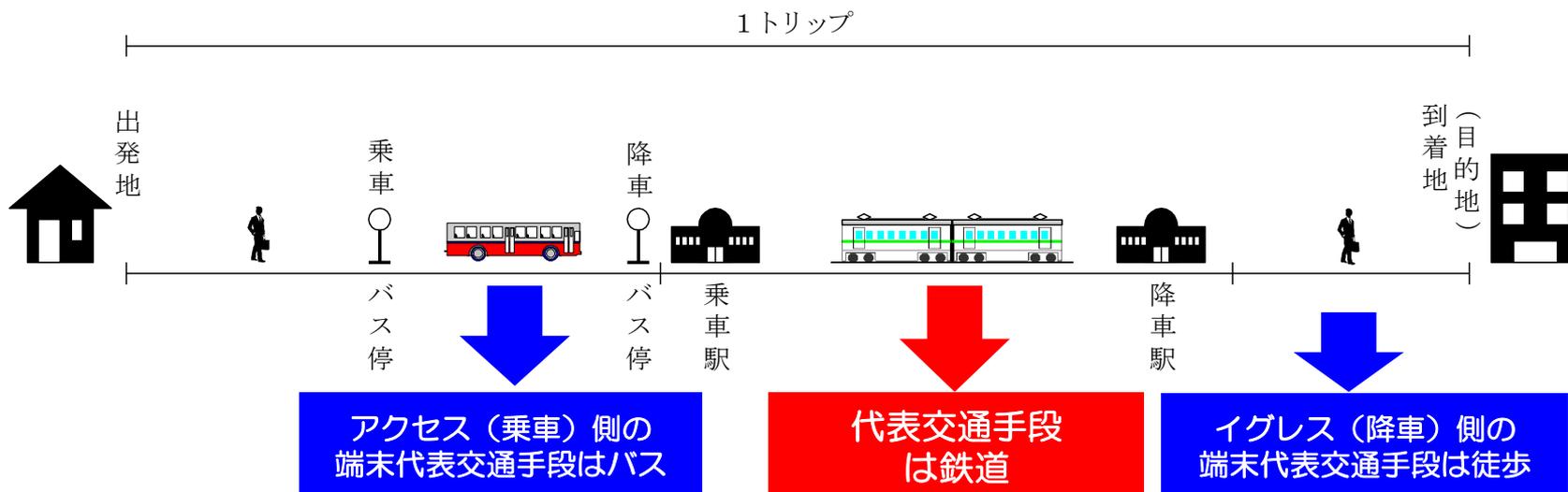
< 参考 > PTデータについて

代表交通手段の考え方

- 1回の移動(トリップ)は複数の交通手段を用いられることが多い。
- この際に、トリップの特性を把握しやすいように、対象とするトリップの交通手段の中でプライオリティが高いものを「代表交通手段」として設定する。
- また、「代表交通手段」の乗車前・降車後、どのように交通手段を用いたか分かるように「(乗車前の)端末代表交通手段」「(降車前の)端末代表交通手段」を設定する。なお、(乗車前・降車後の)端末交通手段は複数存在する場合は、その中でプライオリティが高いものを「端末代表交通手段」として設定する。

プライオリティの例

鉄道 > バス > 自動車 > 自転車 > 徒歩



1章 都市圏の現況

1. 人口動向

- 西遠都市圏では、2005年をピークに緩やかに人口減少傾向となっている。
- 65歳以上の割合は、年々増加しており、今後も増加すると予想されている。
- 地域別の人口分布は、各市町の市街地を中心に集まっている。

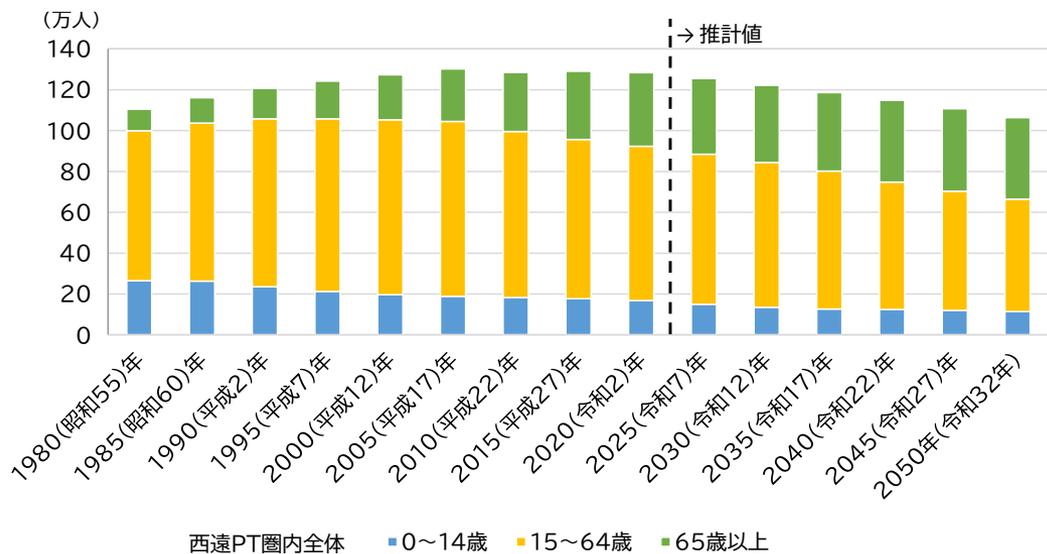


図 年齢階層別夜間人口の推移及び将来予測

資料：国勢調査及び 国立社会保障・人口問題研究所の地域別
将来推計人口（令和5（2023）年推計）より作成

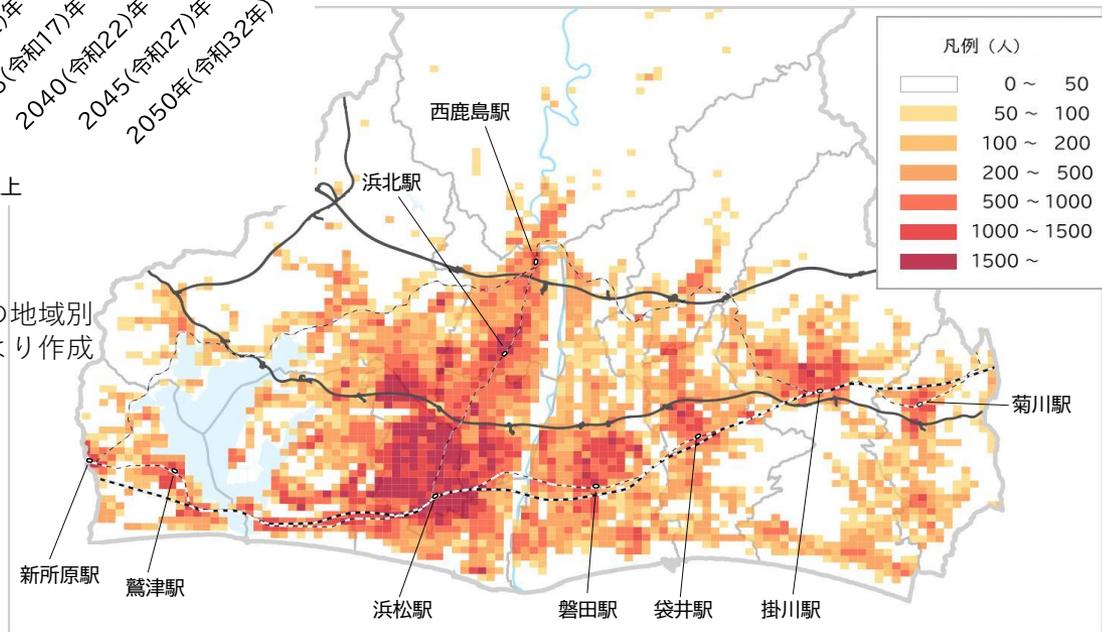


図 4次メッシュ別の夜間人口分布

資料：国勢調査より作成 10

1. 人口動向

- 西遠都市圏の世帯数は年々増加している。
- 3人以上の世帯は減少傾向である一方で、単身世帯が多くなっている。
- DID面積は年々増加しており、2005年以降も増加しているが、DID人口密度は2005年から減少傾向である。

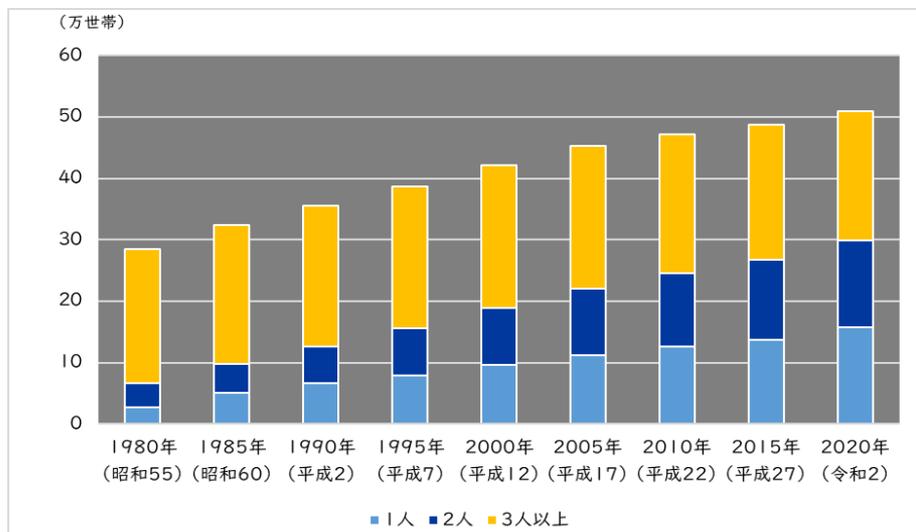


図 世帯構成の推移

資料：国勢調査より作成

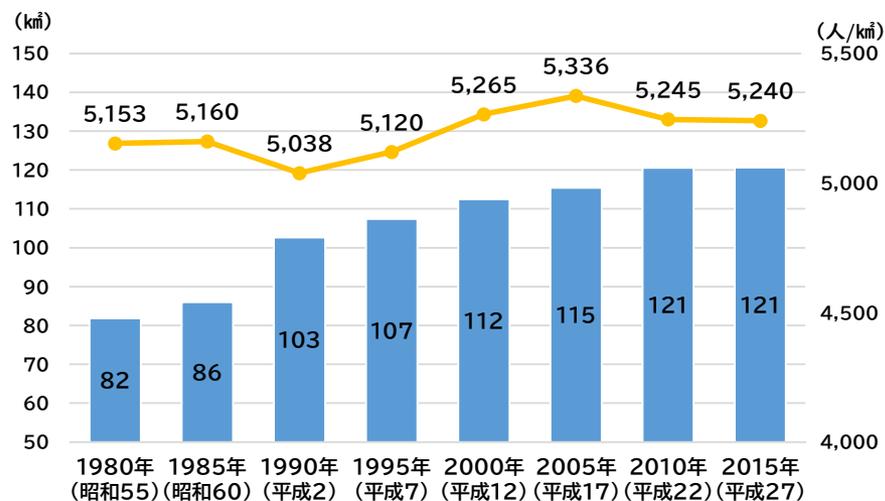


図 DID面積及びDID人口密度の推移

資料：国勢調査より作成

1. 人口動向

- 西遠都市圏では、約23万人の第二次産業の従業人口を抱えており、全体の約34%を占めている。
- 静岡県全体では、第二次産業の従業人口は約29%であることから、第二次産業従事者が多いことは西遠都市圏の特色。

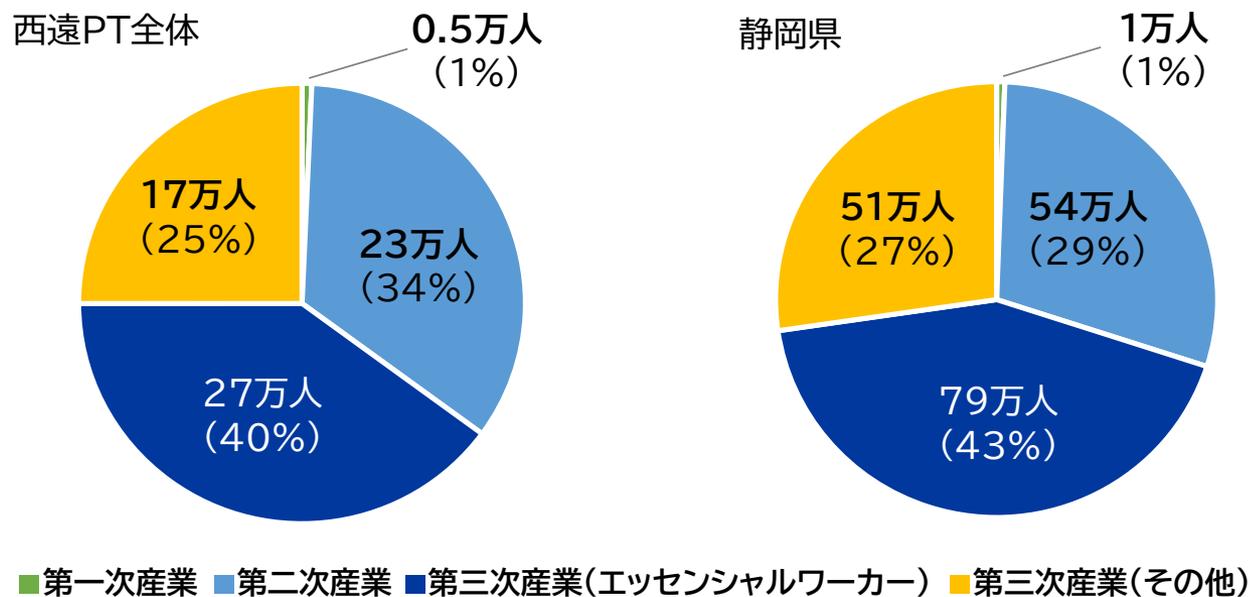


図 産業別の従業人口

資料：令和3年経済センサスより作成

2. 交通の現況

- 西遠都市圏内を運行する各路線の利用者は、2020年の新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少し、2021年には回復傾向が見えるものの、コロナ前の水準にはまだ届いていない。

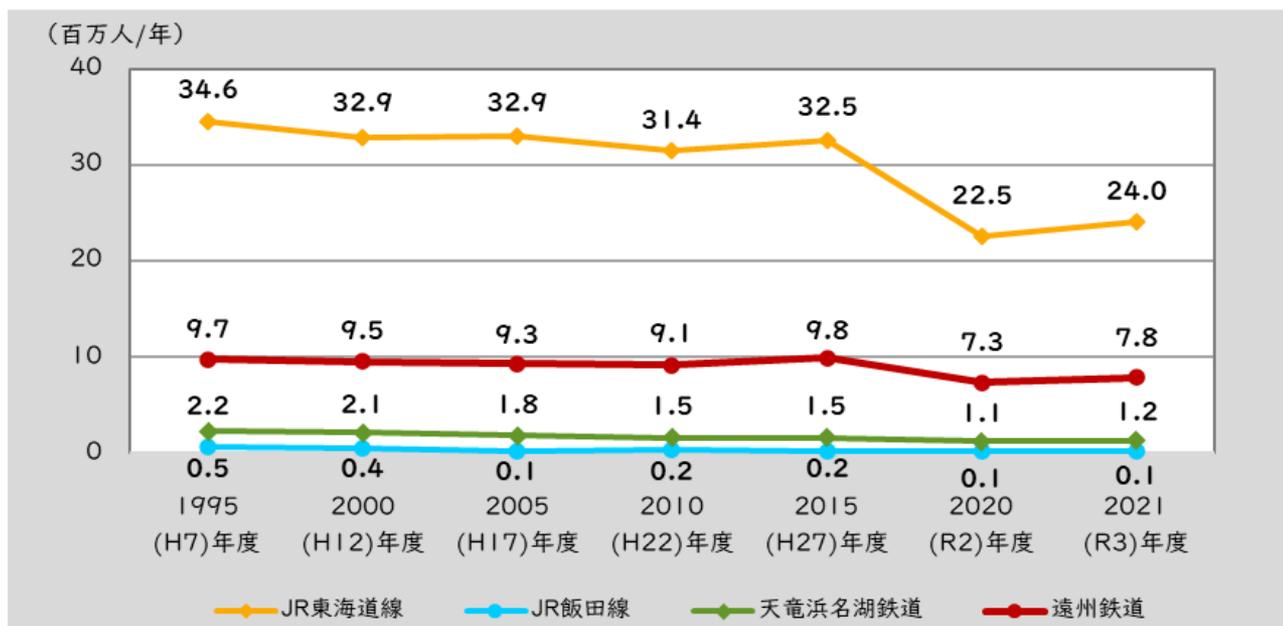


図 鉄道利用者数

2. 交通の現況

- 運転免許の返納者は、年々増加傾向であり、2020年には、年間約2万人が返納している。
- 今後も高齢化が進むことを踏まえると、さらに高まることが予想される。

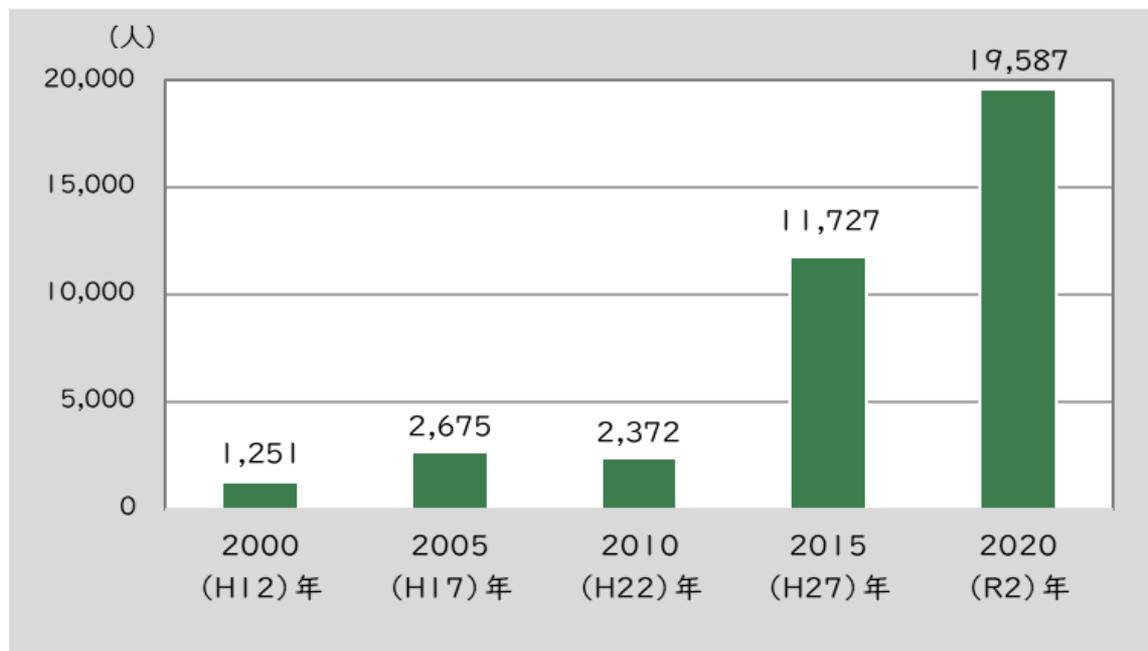


図 免許返納状況

3. 活動の現況

- スマートフォンやネットショッピングの普及などが、この10年間の間に進んでおり、移動をしなくともサービスを受けることができる環境の整備が進んでいる。

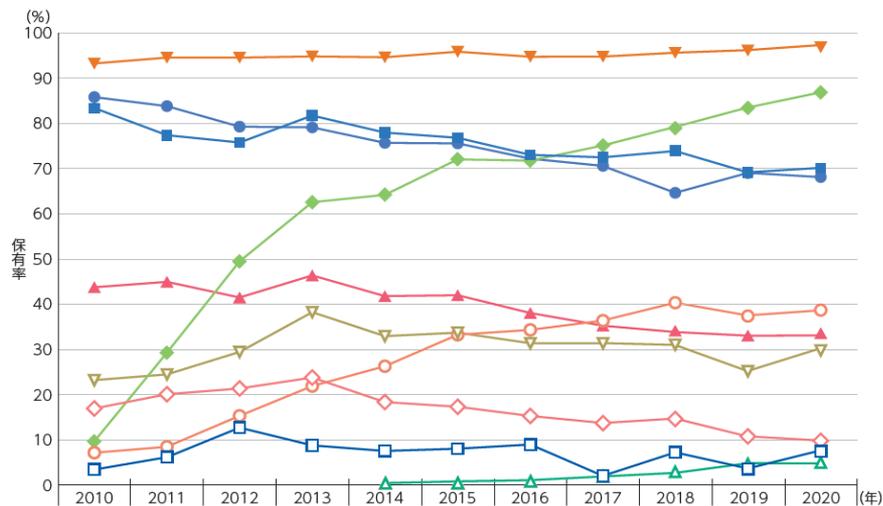


図 情報通信機器の世帯保有率の推移

出典：令和3年情報通信白書

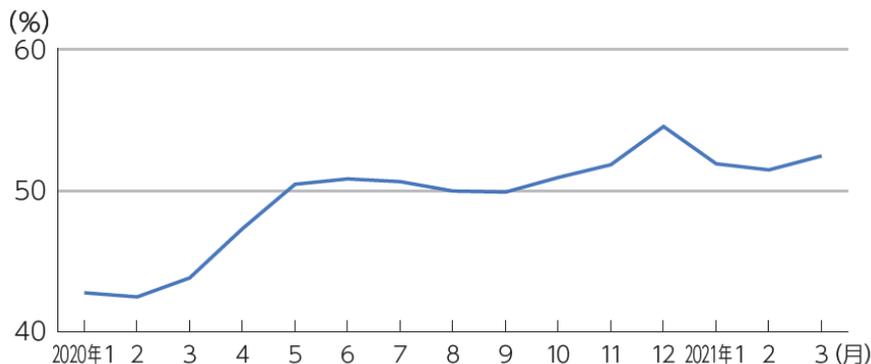


図 ネットショッピングの利用世帯割合

出典：令和3年情報通信白書

2 章 基礎集計分析

1 節 第5回調査の結果

1. 平日休日別の総トリップ数

- 総トリップ数は、休日は平日と比較して56万トリップ程度少なくなっている（約21%減）。
- 休日の内々トリップは平日と比較して少ないが、内外トリップは休日がわずかに多いしている。
- 所要時間ランク別に見ても51分以上の長距離トリップの量は平日と休日が同程度であり、休日は平日に比べて広域での活動の量は変わらないものの、生活圏内のような身近な空間での活動の量は少ないことが伺える。

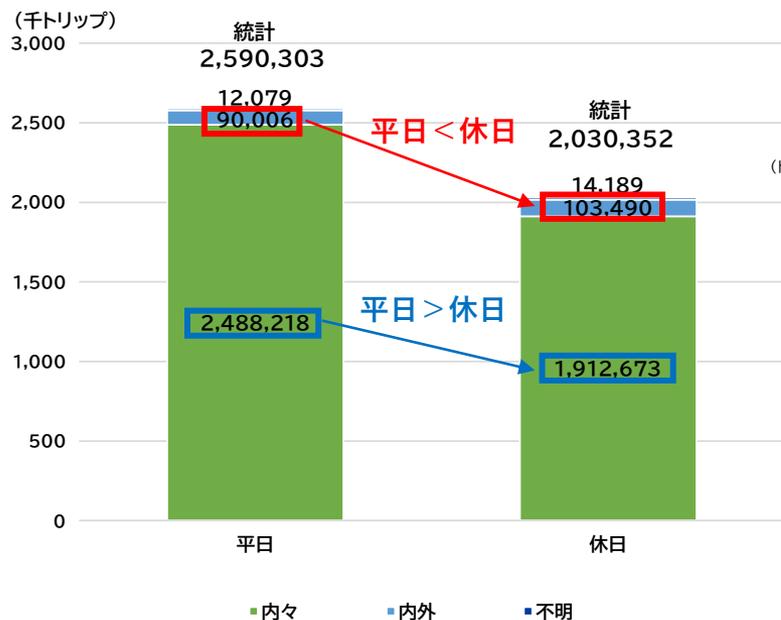


図 平日休日別の総トリップ数

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

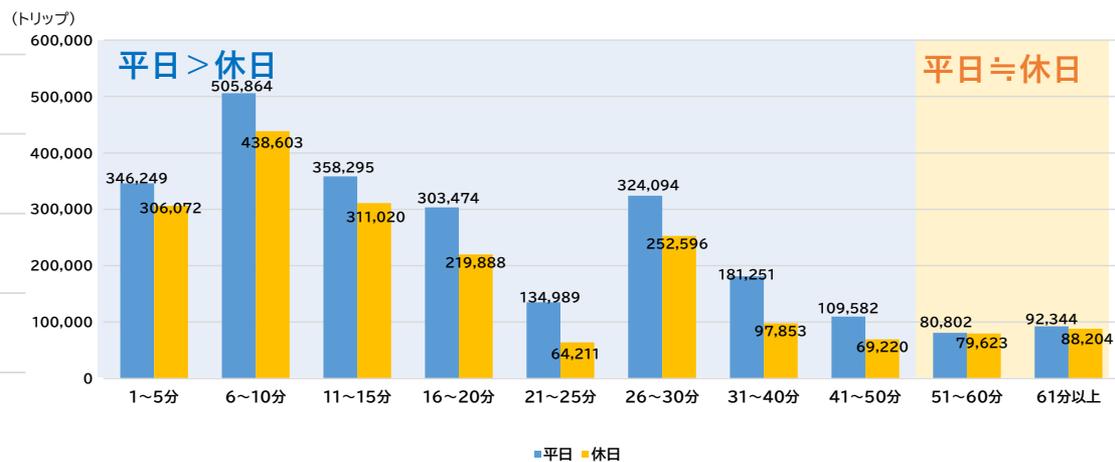


図 平日休日別の所要時間ランク別トリップ数

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

2. 外出率

- 外出率は平日74.4%、休日54.9%であり、平日の方が高い。
- 年齢階層別にみると、65歳以上にて低下傾向。
- 休日は、15~29歳の若い層で平均以下となっている。

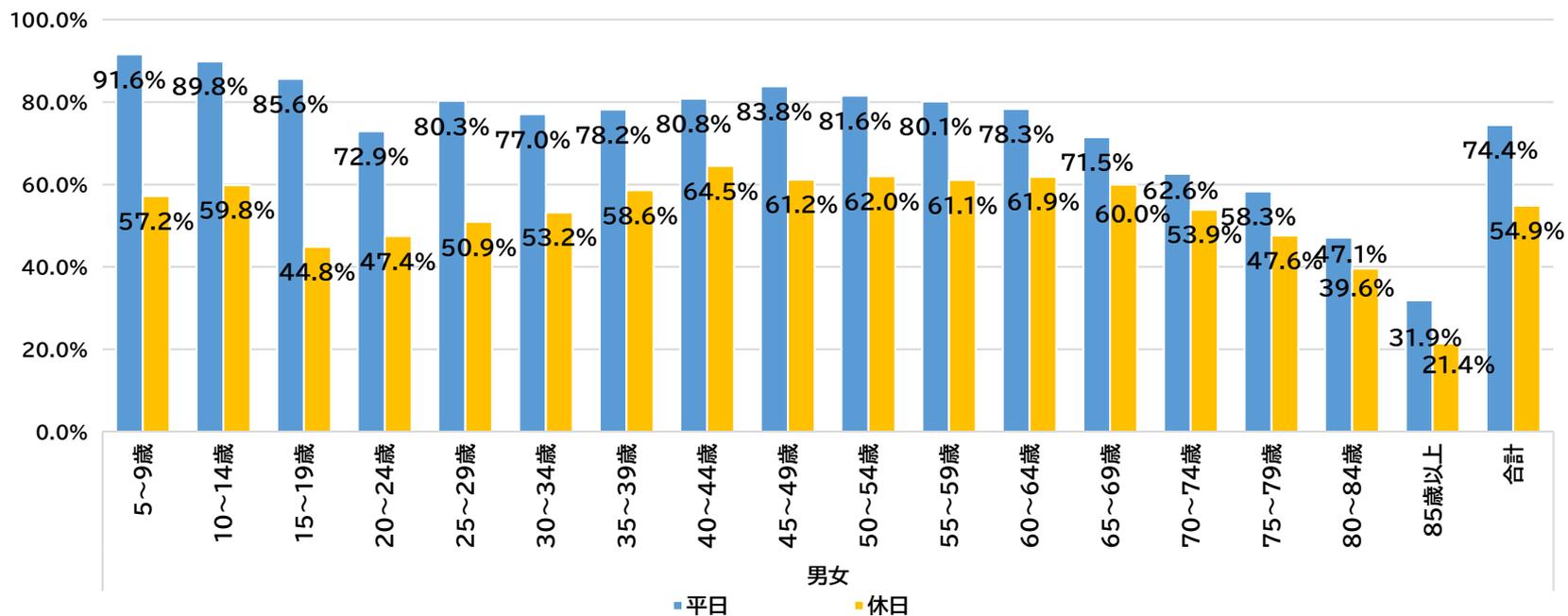


図 平日休日別の年齢階層(5歳階級)別外出率

3. ネット原単位

- ネット原単位は平日2.9トリップ/人、休日3.1トリップ/人で、休日の方が高くなっている。
- 休日は平日と比較して、35歳未満および45歳～64歳においてネット原単位が増加している。

※1人・1日あたりの平均トリップ数。外出した人と外出しなかった人の合計（全人口）で求めるグロス値、外出した人で求めるネット値がある。

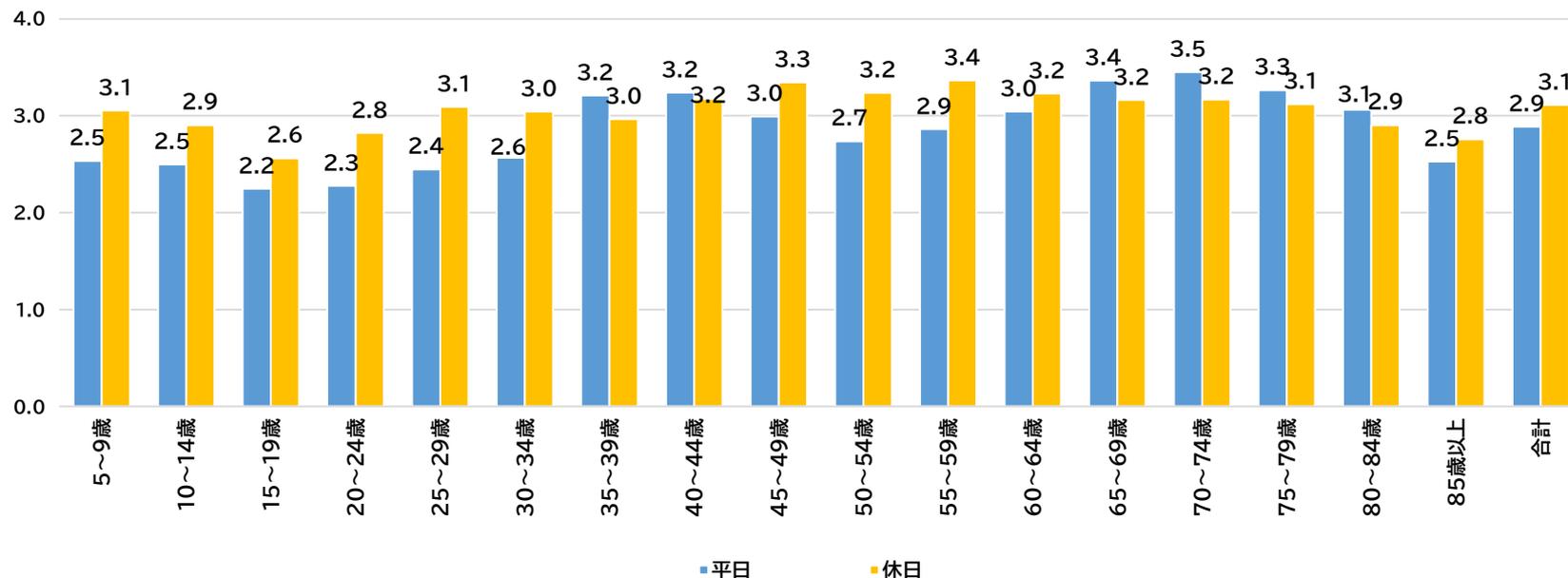


図 平日休日別の年齢階層(5歳階級)別ネット原単位

4. グロス原単位

- グロス原単位は平日2.1トリップ/人、休日1.7トリップ/人で、平日の方が高くなっている。
- 休日は平日と比較して、各性別・各年齢階層でグロス原単位の同程度の減少が見られる。

※1人・1日あたりの平均トリップ数。外出した人と外出しなかった人の合計（全人口）で求めるグロス値、外出した人で求めるネット値がある。

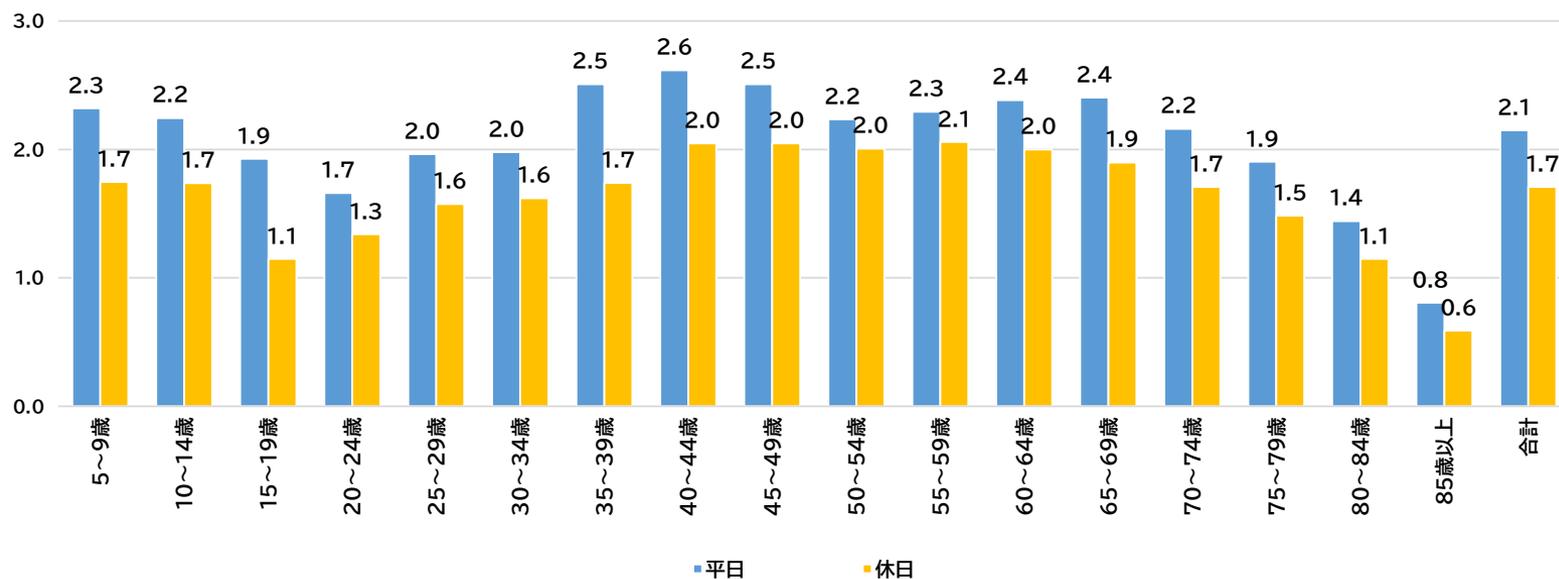


図 平日休日別の年齢階層(5歳階級)別グロス原単位

5. 代表交通手段分担率

- 代表交通手段分担率は、平日自動車約72%、休日自動車約81%となっている。
- 65歳以上の高齢者は、他の年齢階層と比べて平日も休日もやや徒歩の分担率が高い。
- 5～19歳を除き、平日も休日も自動車の分担率が高い。
- 5～19歳は、平日の徒歩の分担率が高いが、休日は自動車の分担率が高くなり、他の年齢階層との違いは見られない。

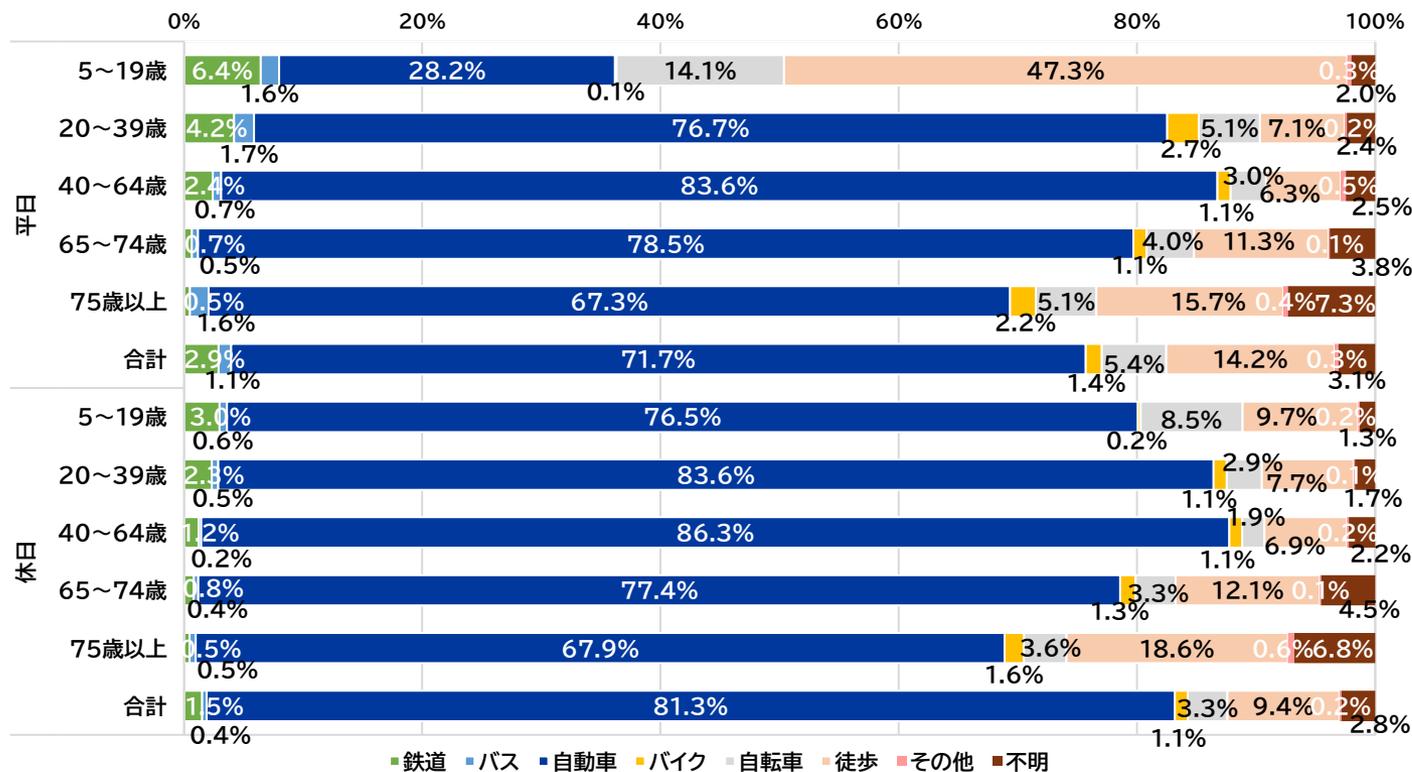


図 平日休日別の年齢階層(6区分)別代表交通手段分担率

5. 代表交通手段分担率

- 平日も休日も短時間トリップの自動車分担率が高い。
- 長時間トリップになると徐々に鉄道分担率が上がっていく。

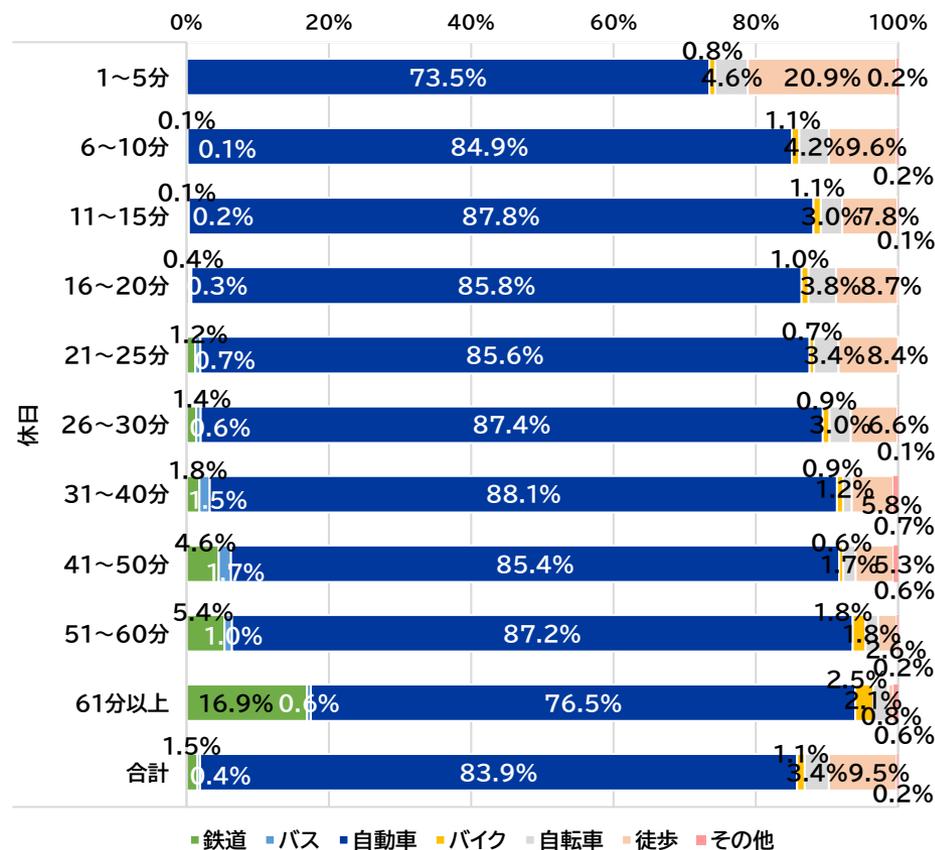
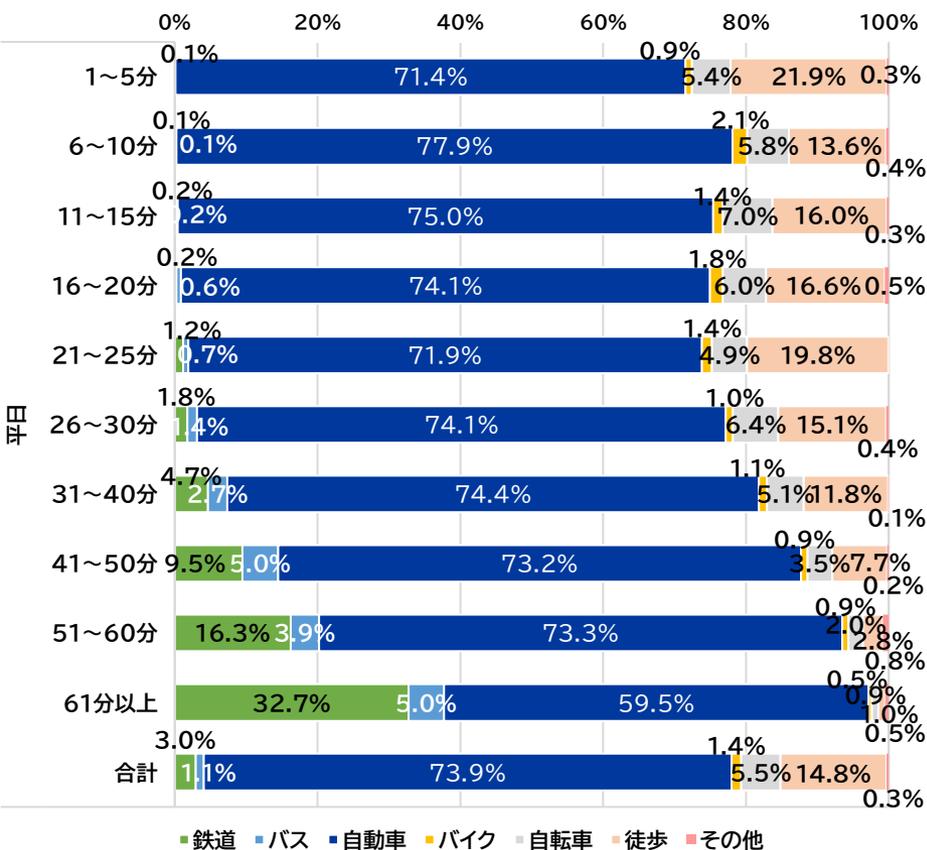


図 平日休日別の所要時間ランク別の代表交通手段分担率

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

6. 目的種類構成比

- 5～19歳の平日は通学の構成比が高いが、休日は私事が高くなる。
- 20～74歳の男性の平日は、通勤と業務の構成比が高いが、休日は私事の構成比が高くなる。
- 20～64歳の女性の平日は通勤の構成比が高いが、休日は私事の構成比が高くなる。

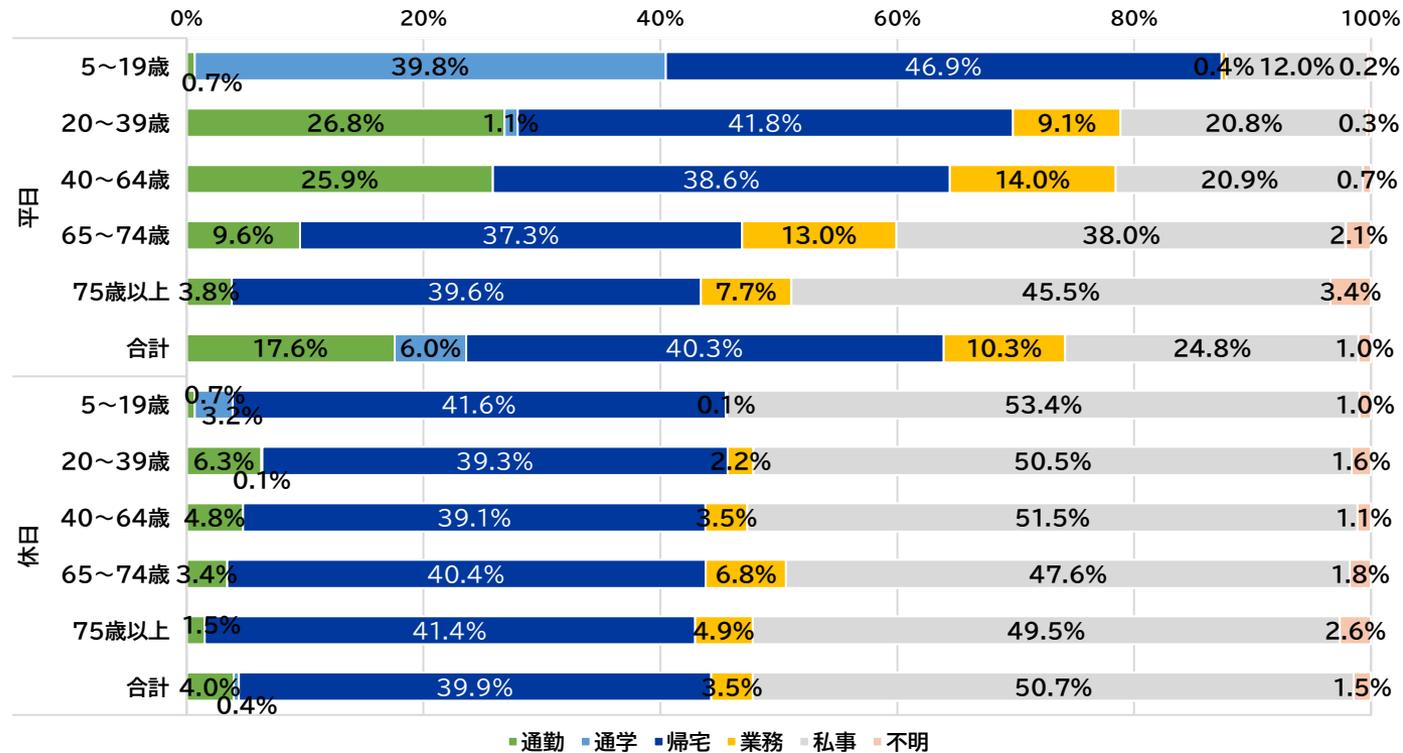


図 平日休日別の年齢階層(6区分)別目的種類構成比

7. トリップ集中率

- 平日のトリップ集中率は、7時台及び8時台に高い値となっている。
- 日中は値が低く、帰宅時間帯となる17時台に再び高まり、その後、減少する傾向にある。

【平日】

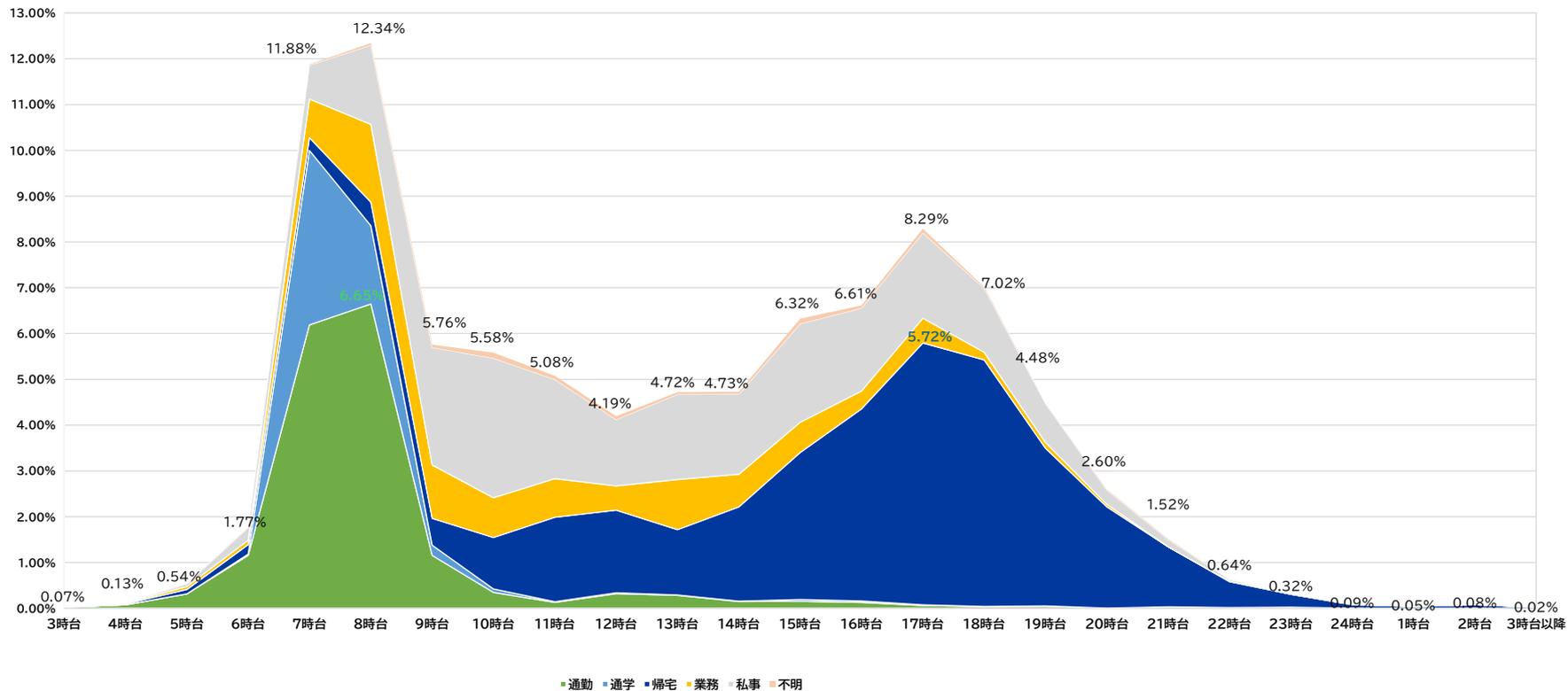


図 平日の着時刻別の目的種類別トリップ集中率

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

7. トリップ集中率

- 休日は、9時台から16時台でトリップ集中率が高くなっている。
- 平日と比べると日中に移動が集まっている。

【休日】

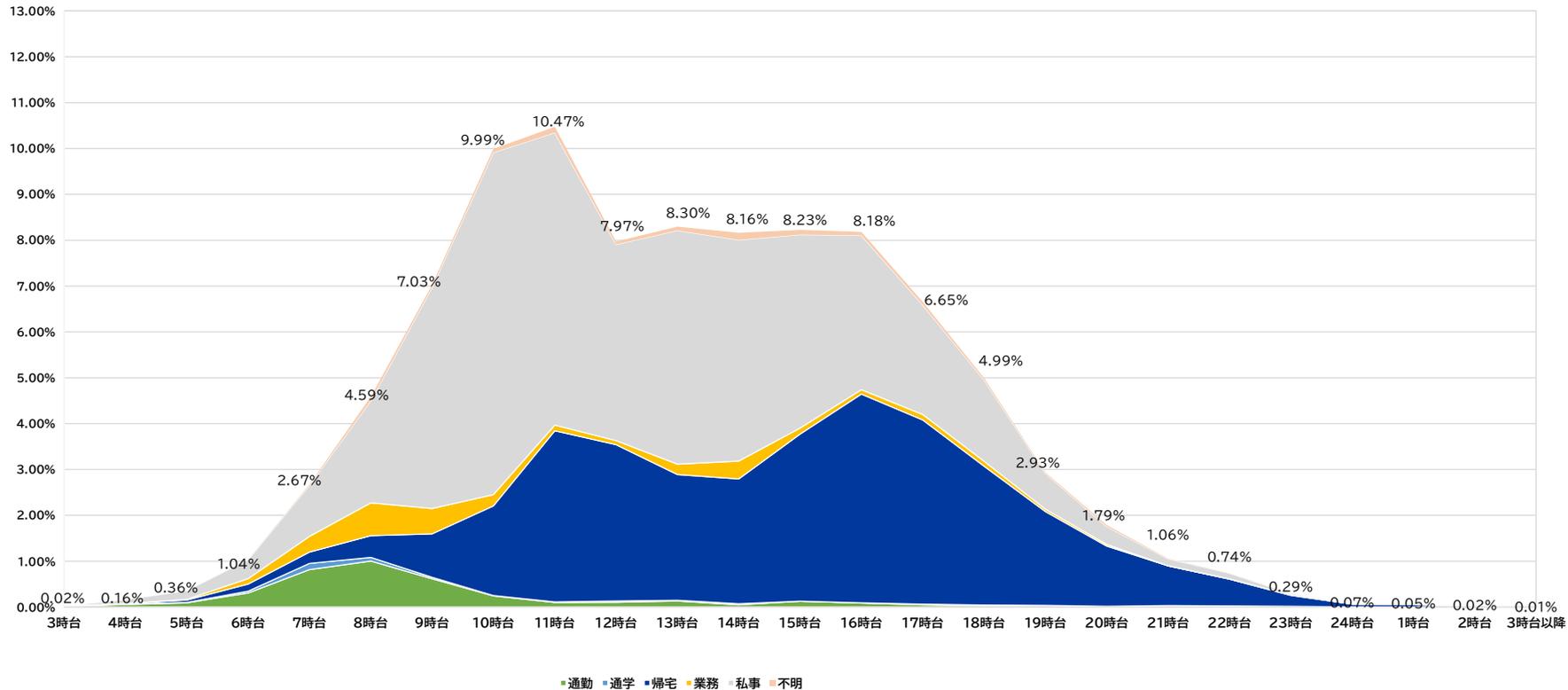


図 休日の着時刻別の目的種類別トリップ集中率

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

8. 発生集中量

- 平日の発生集中量は、浜松市の中央区および東海道線沿線にて多くなっている。
- 休日の発生集中量は、平日よりも範囲が限定的であり、浜松市の中心市街地や磐田駅・袋井駅の周辺部で多くなっている。

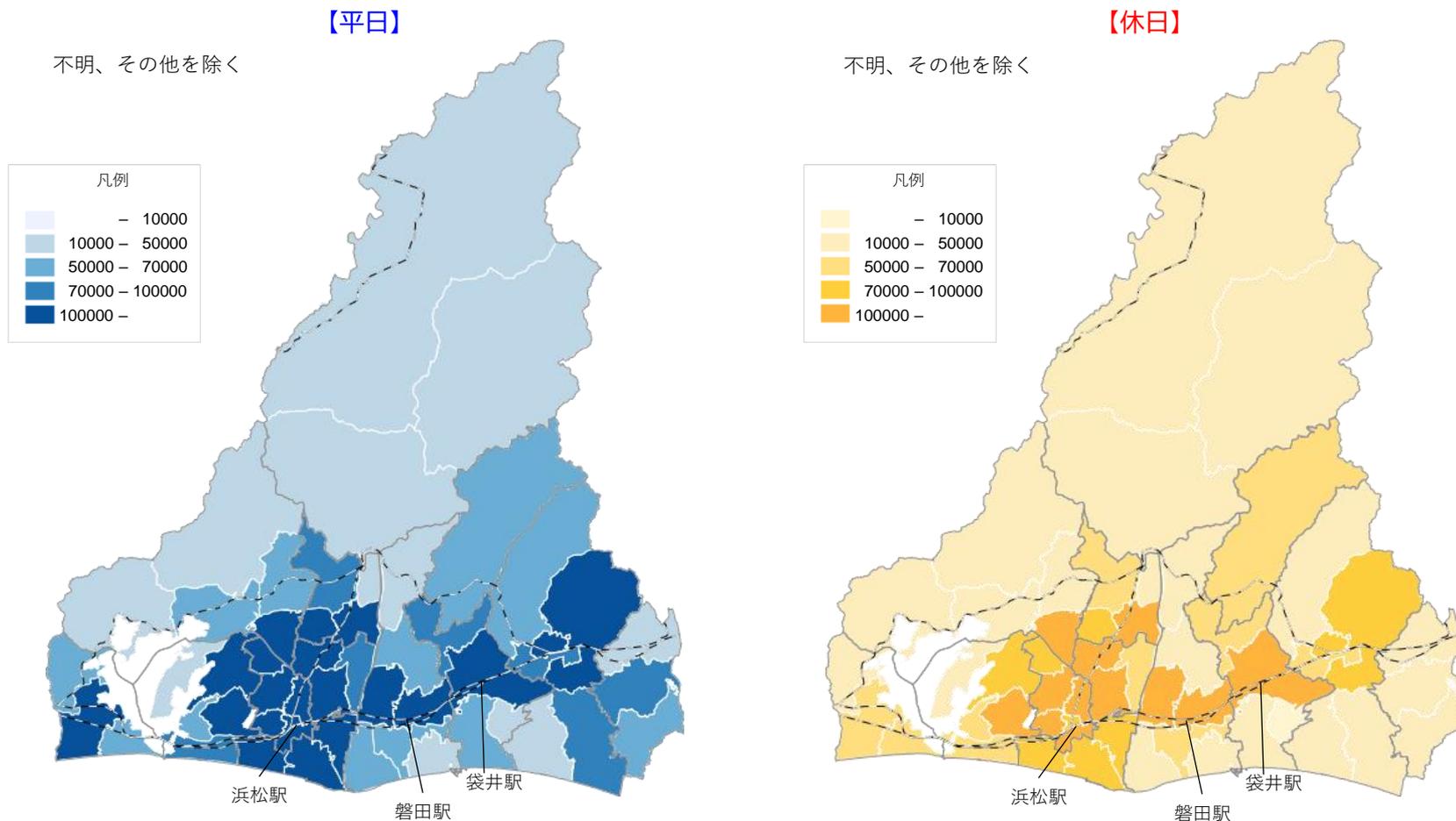
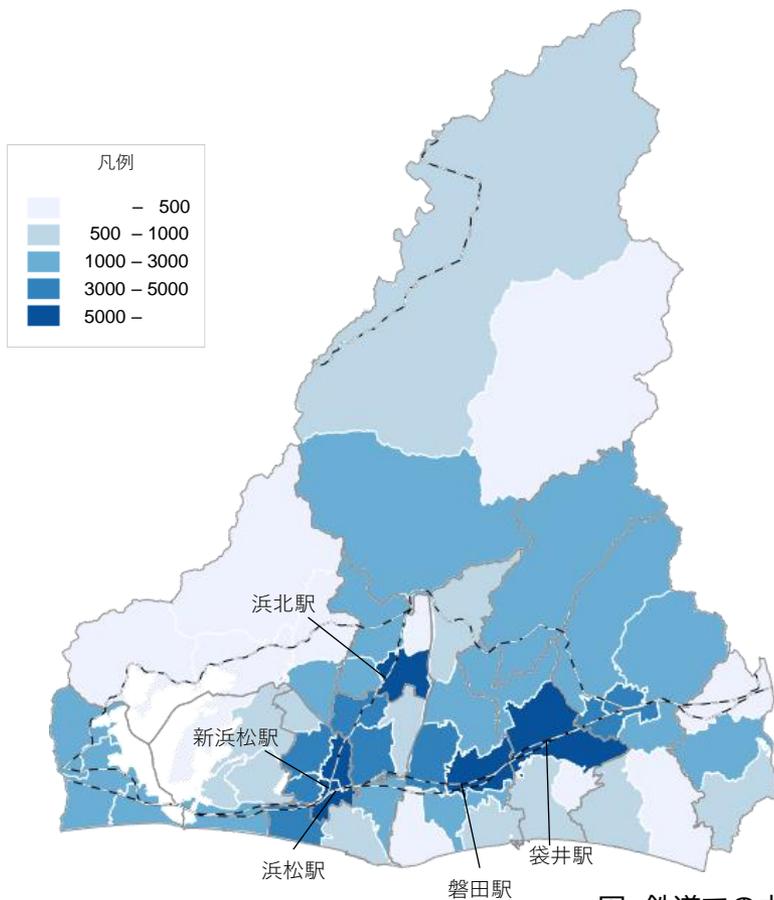


図 中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の鉄道での発生集中量は、浜松市の中心市街地や浜北駅周辺、磐田駅周辺、袋井駅周辺が多い。
- 休日の鉄道での発生集中量は、浜松駅・新浜松駅の東側が多い。

【平日】



【休日】

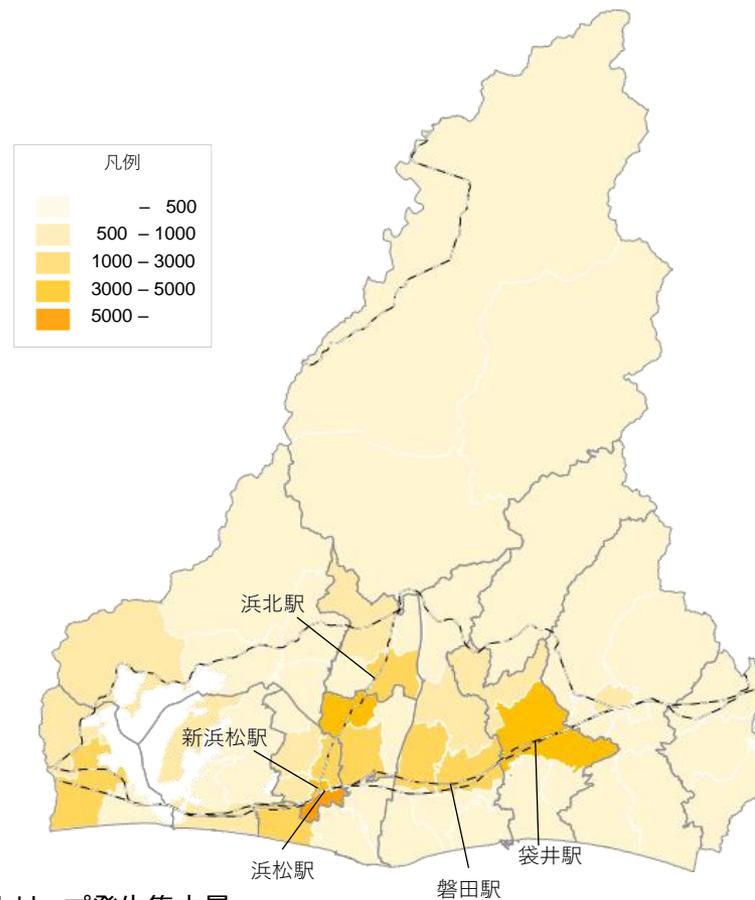
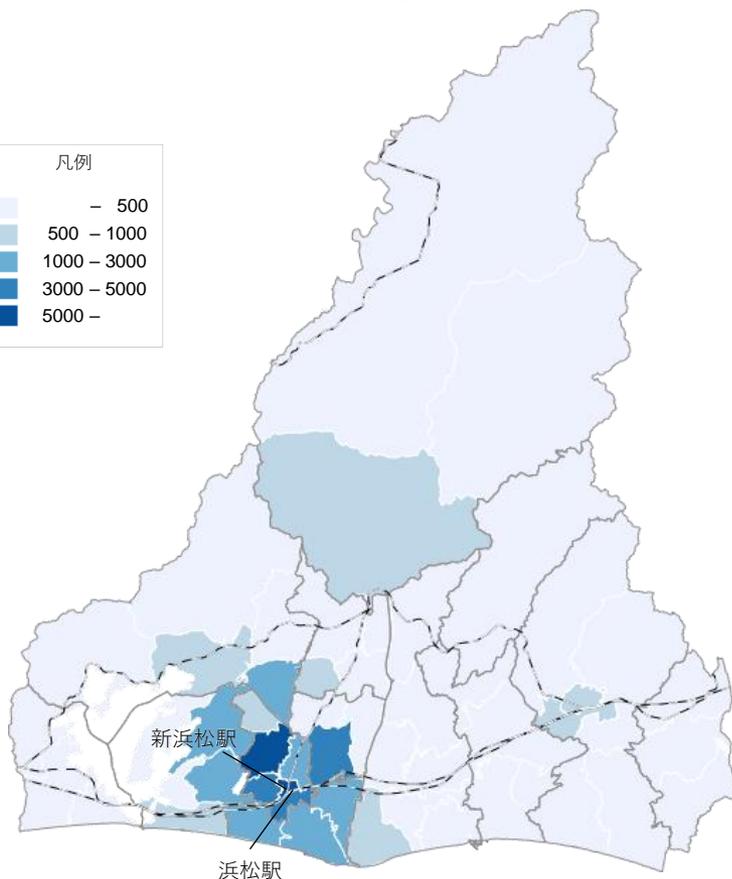
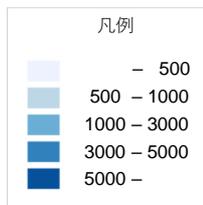


図 鉄道での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日のバスでの発生集中量は、多くが浜松市の南部に集まっており、特に浜松駅の周辺部で利用が多くなっている。
- 休日のバスでの発生集中量は、浜松駅・新浜松駅の周辺部で利用が多くなっている。

【平日】



【休日】

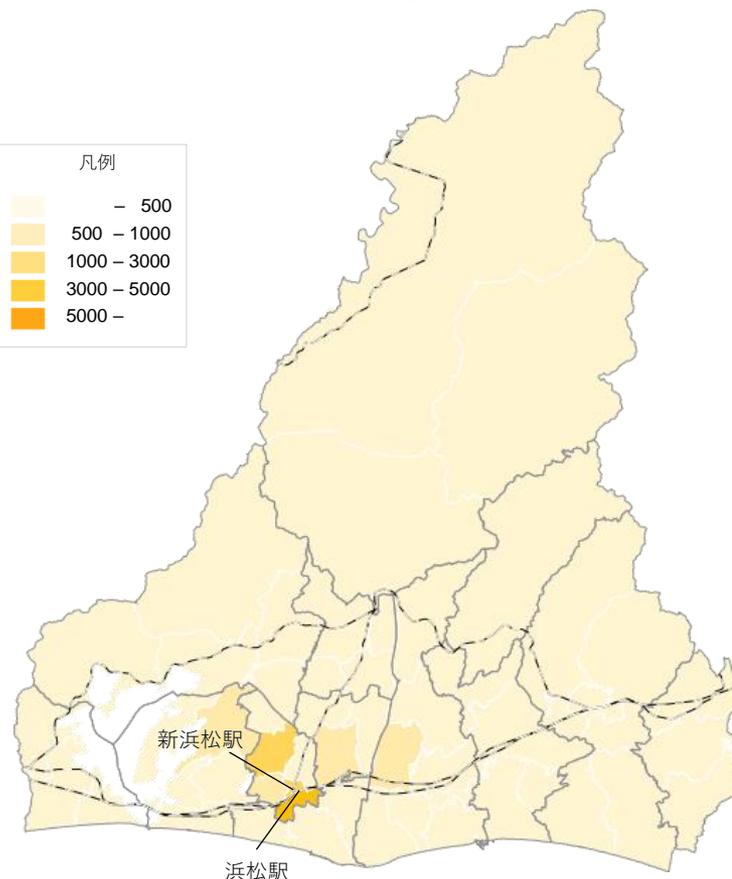


図 バスでの中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の自動車での発生集中量は、各市町の中心部で多くなっている。
- 休日の自動車での発生集中量も平日と同様の傾向にあり、各市町の中心部で多くなっている。

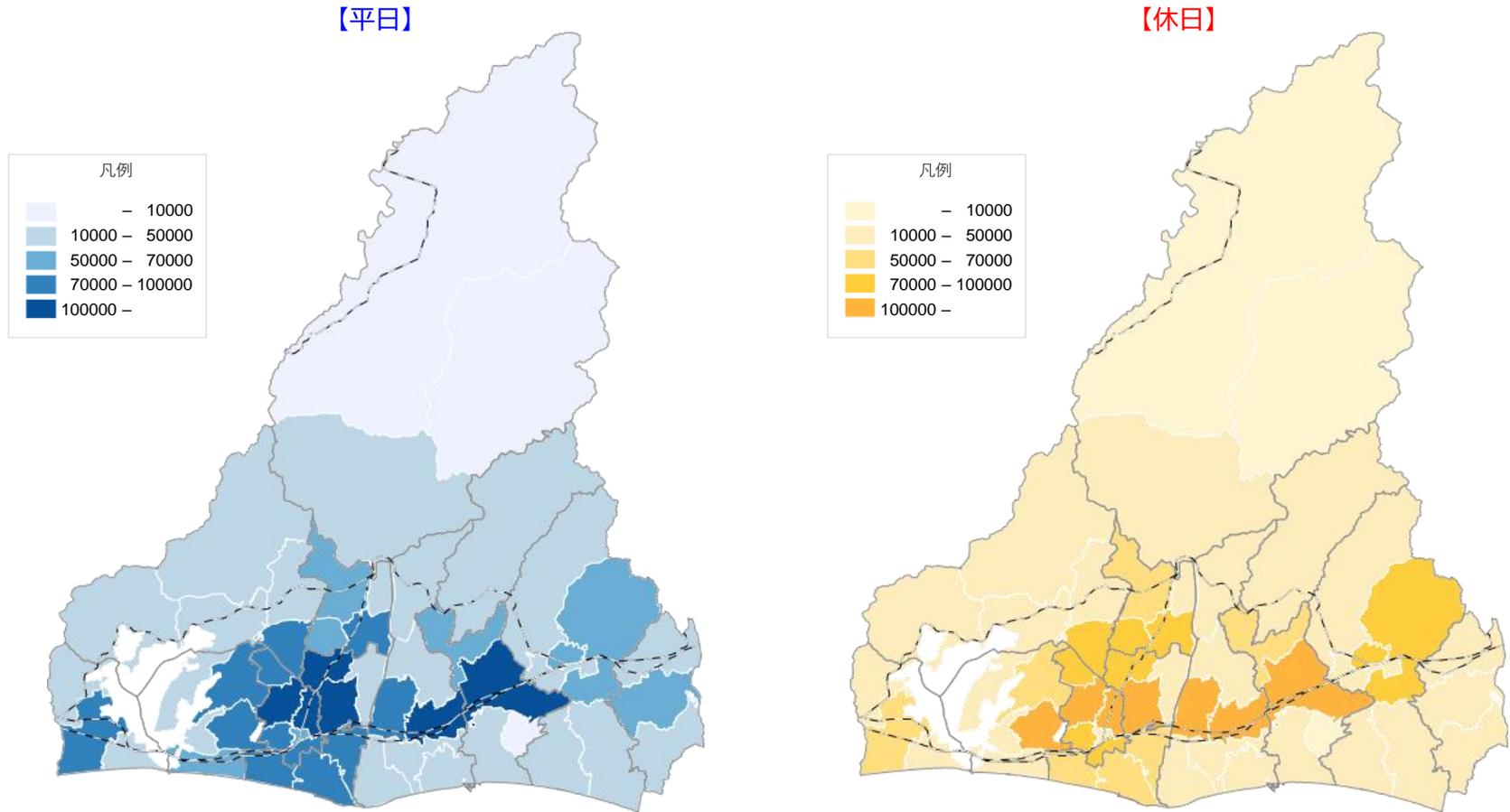


図 自動車での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日のバイクでの発生集中量は、浜松市及び磐田駅・掛川駅の周辺で多くなっている。
- 休日のバイクでの発生集中量は、浜松駅や掛川駅の周辺部で多くなっている。

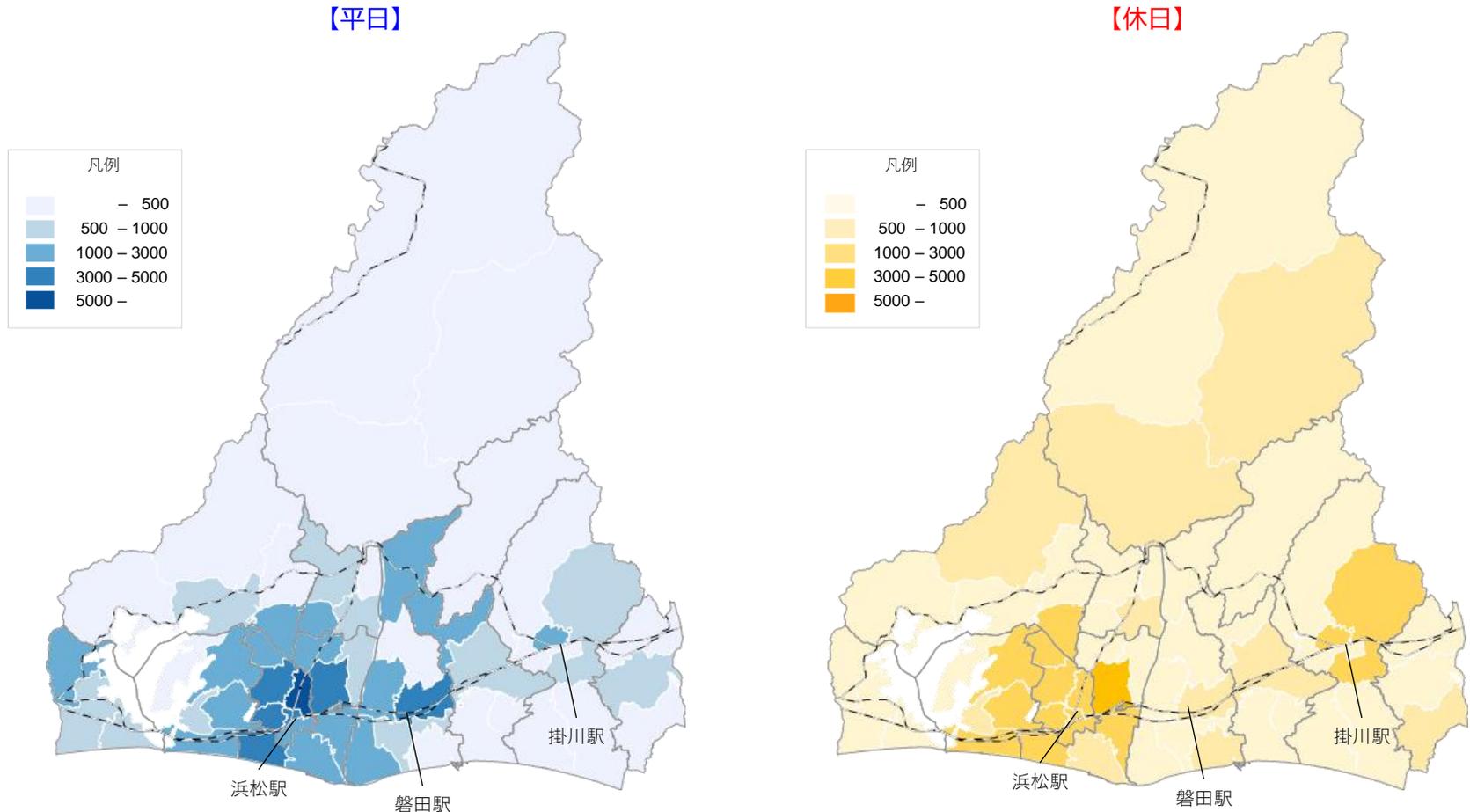


図 バイクでの中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の自転車での発生集中量は、浜松市及び磐田駅・袋井駅の周辺で多くなっている。
- 休日の自転車での発生集中量は、浜松駅の周辺部や磐田駅周辺で多くなっている。

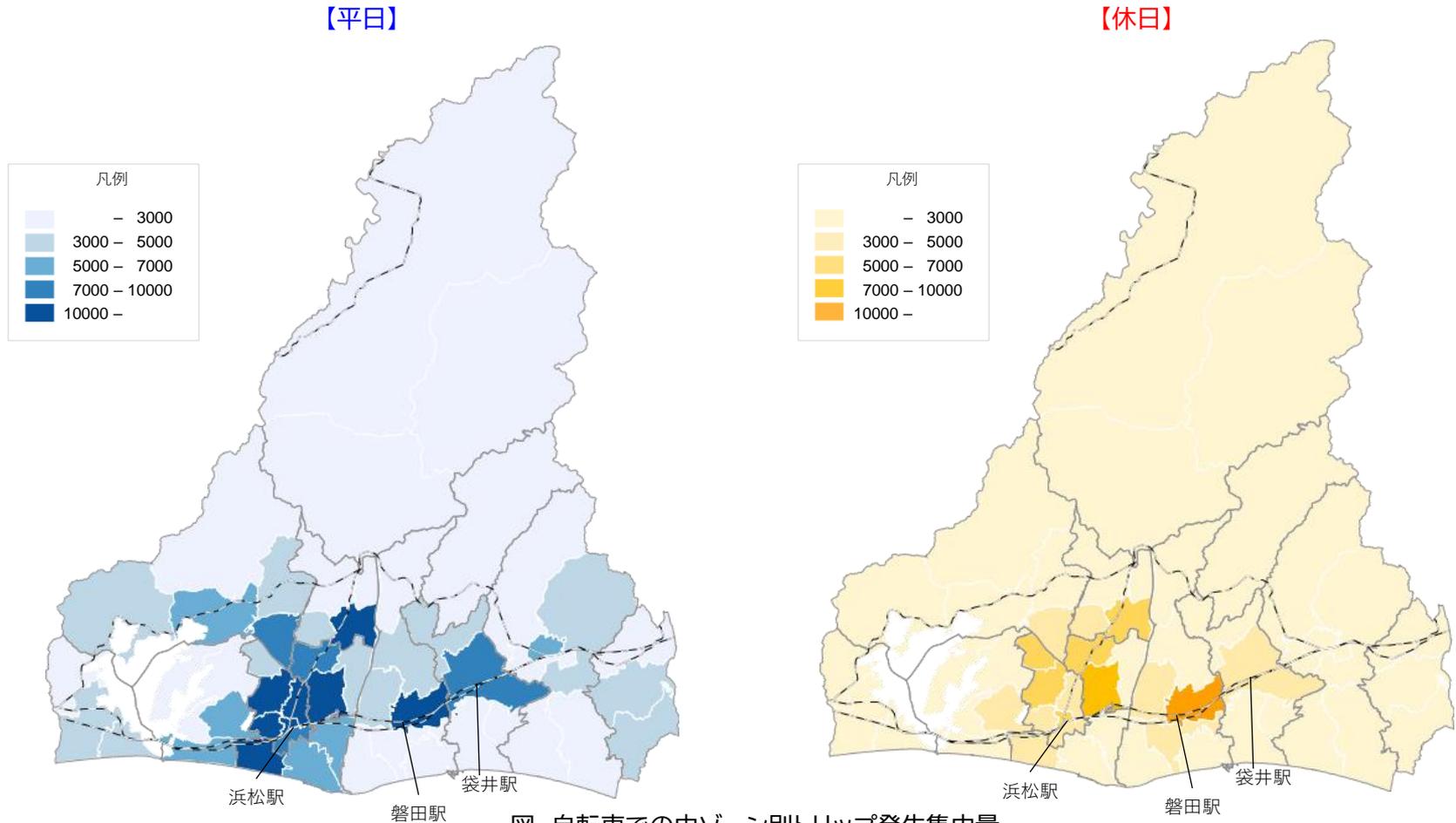


図 自転車での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の徒歩での発生集中量は、各市町の中心部で多くなっている。
- 休日の徒歩での発生集中量も浜松市の中心市街地で特に多くなっている。

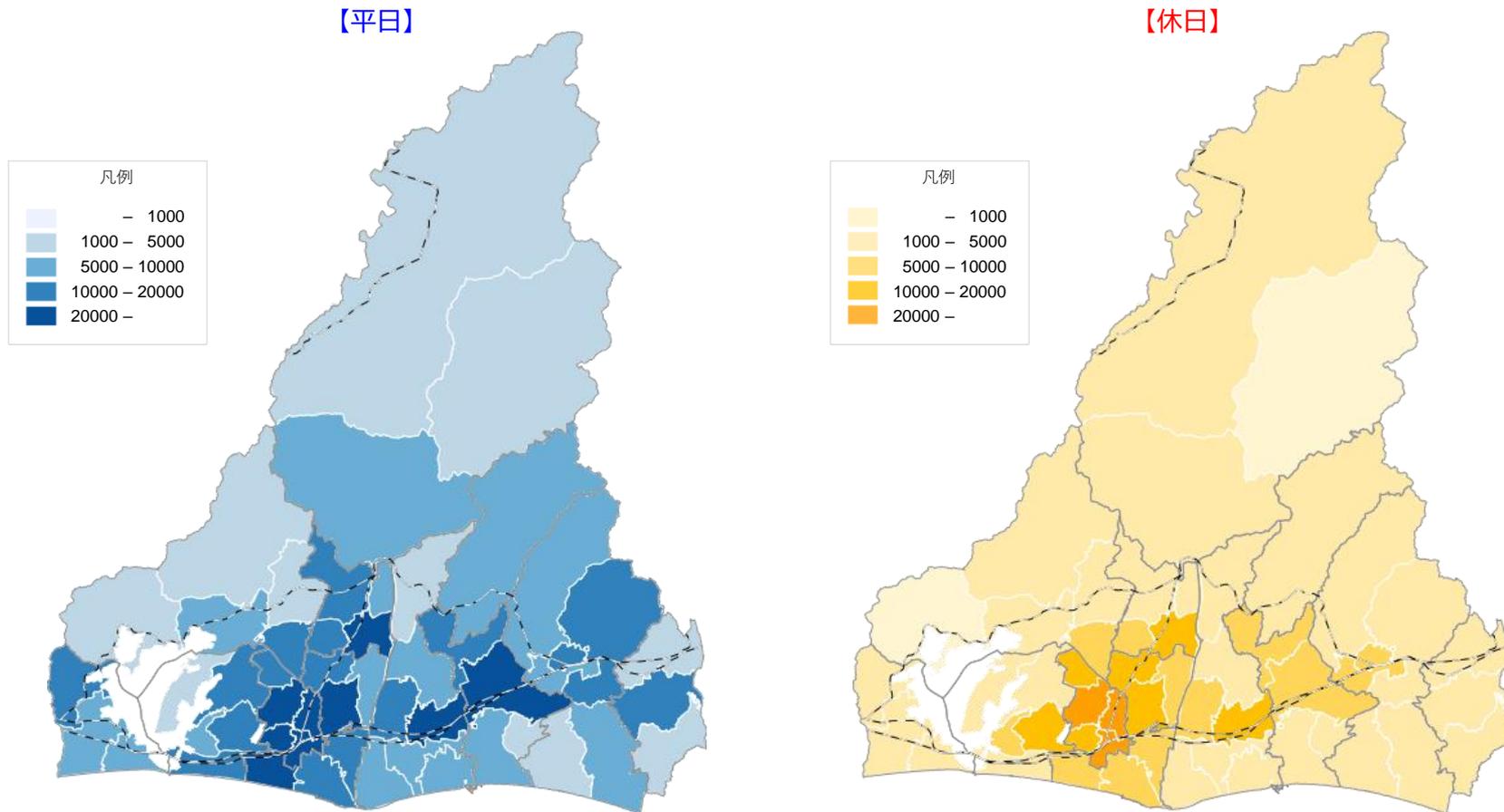


図 徒歩での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の通勤目的での発生集中量は、浜松駅の周辺部から都田方面への広く分布している。また、東海道線沿線に分布している。
- 休日の通勤目的での発生集中量も限定的である。

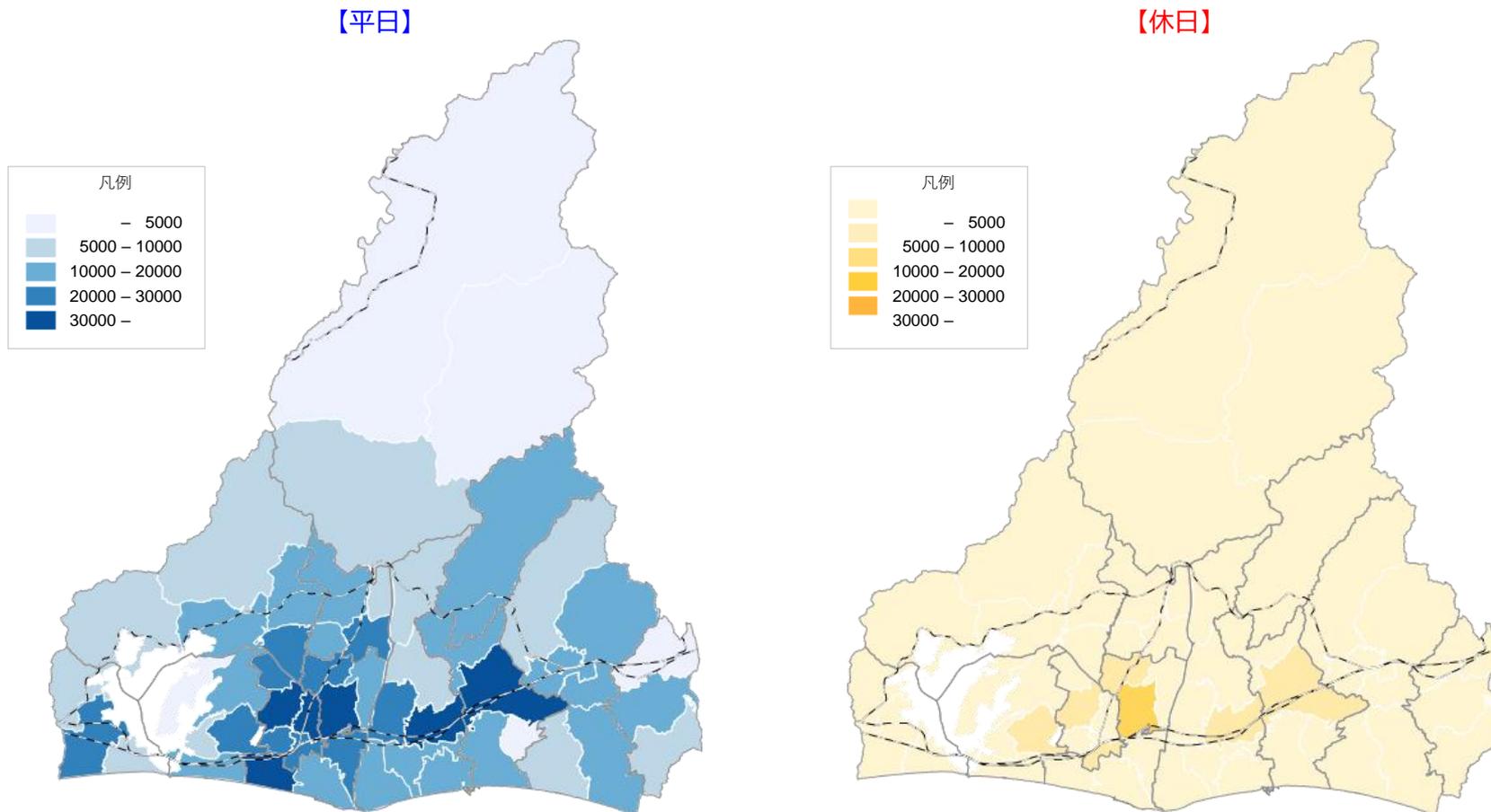


図 通勤目的での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量

- 平日の私事目的での発生集中量は、イオンモール浜松市野やららぽーと磐田の周辺で多くなっている。
- 休日の私事目的での発生集中量は、平日の箇所に加えて、イオンモール志都呂や袋井駅の周辺でも多くなっている。

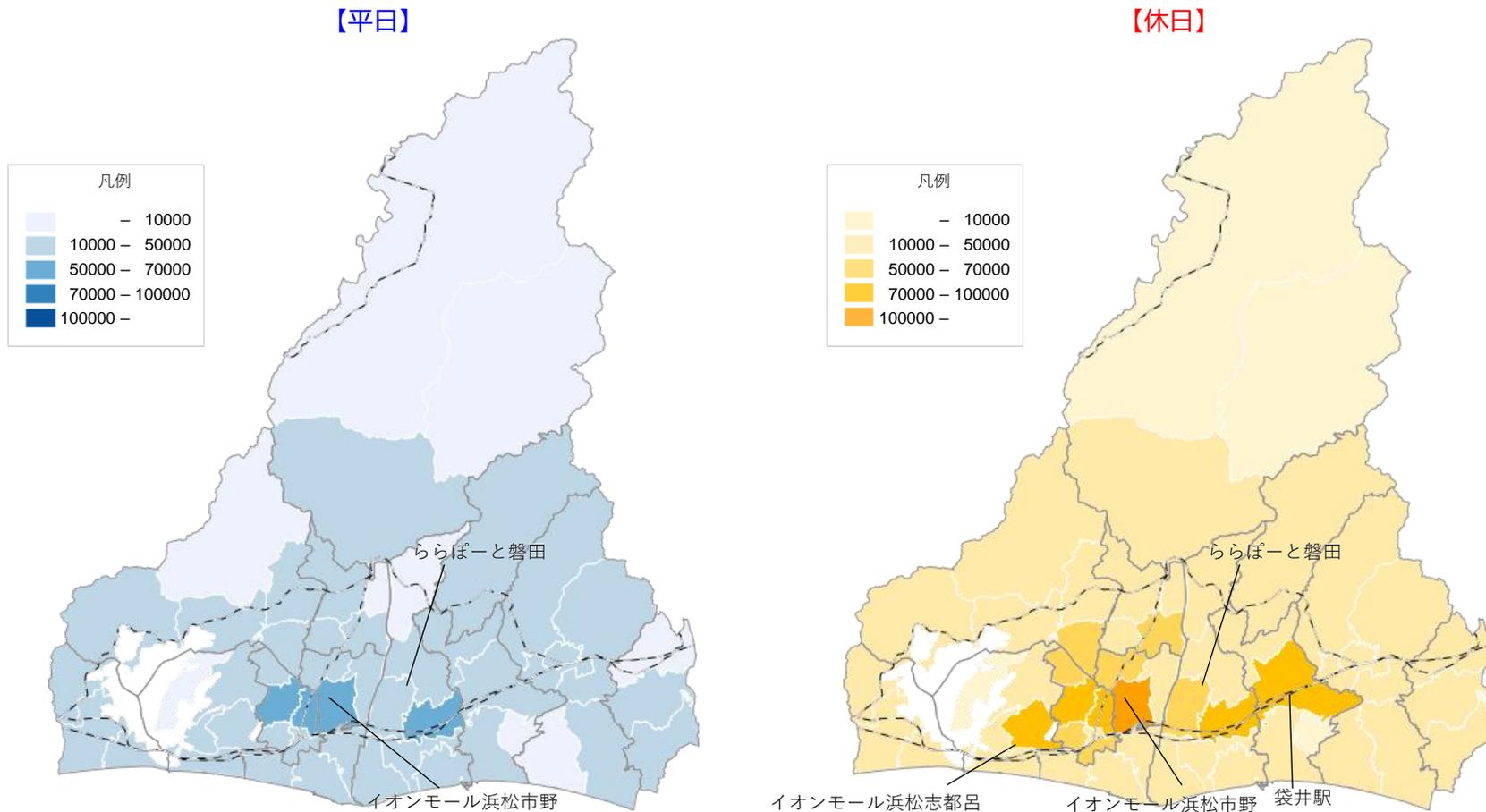
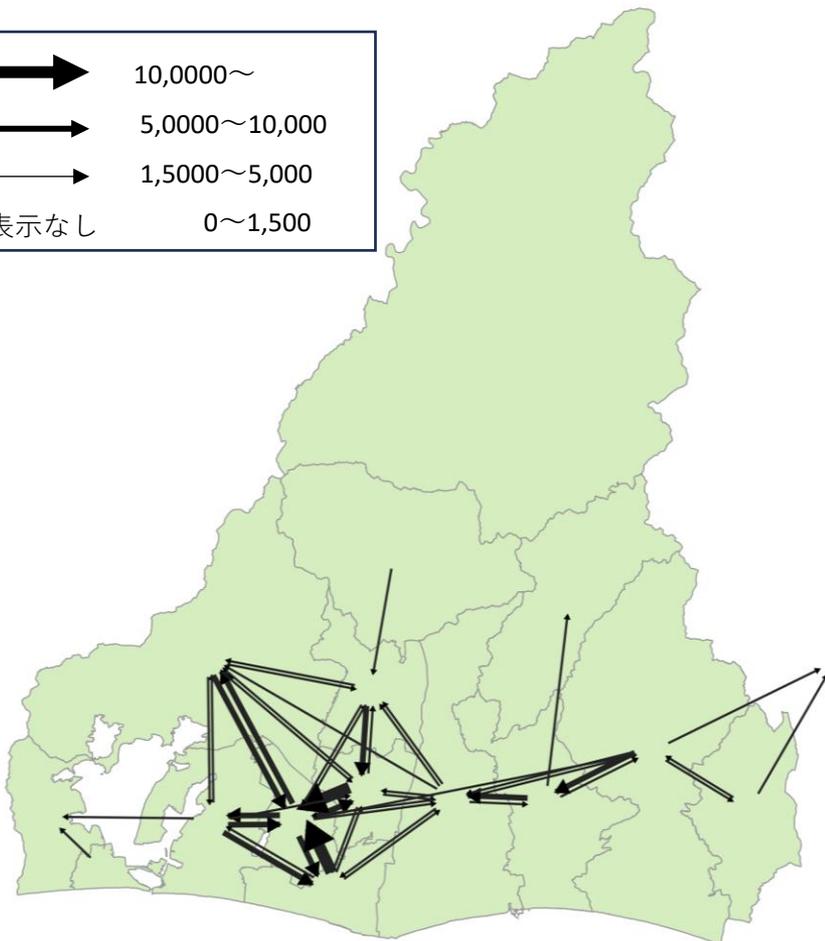
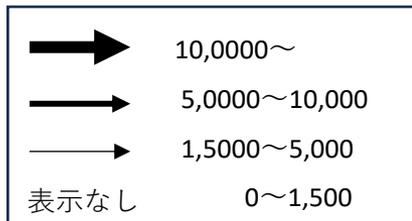


図 私事目的での中ゾーン別トリップ発生集中量

9. OD交通量

- 平日の通勤目的でのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧東区や旧南区との移動が多くなっている。
- 休日の通勤目的でのOD交通量は平日に比べると少ないものの、浜松市の旧中区を中心に移動が集まっている。

平日・通勤



休日・通勤

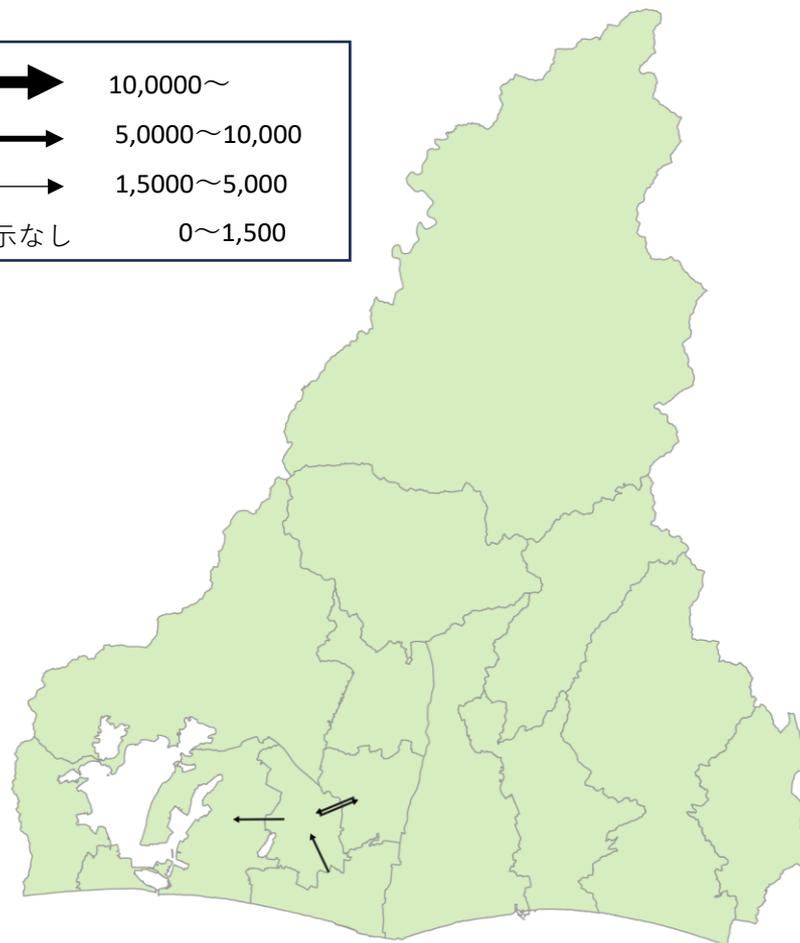
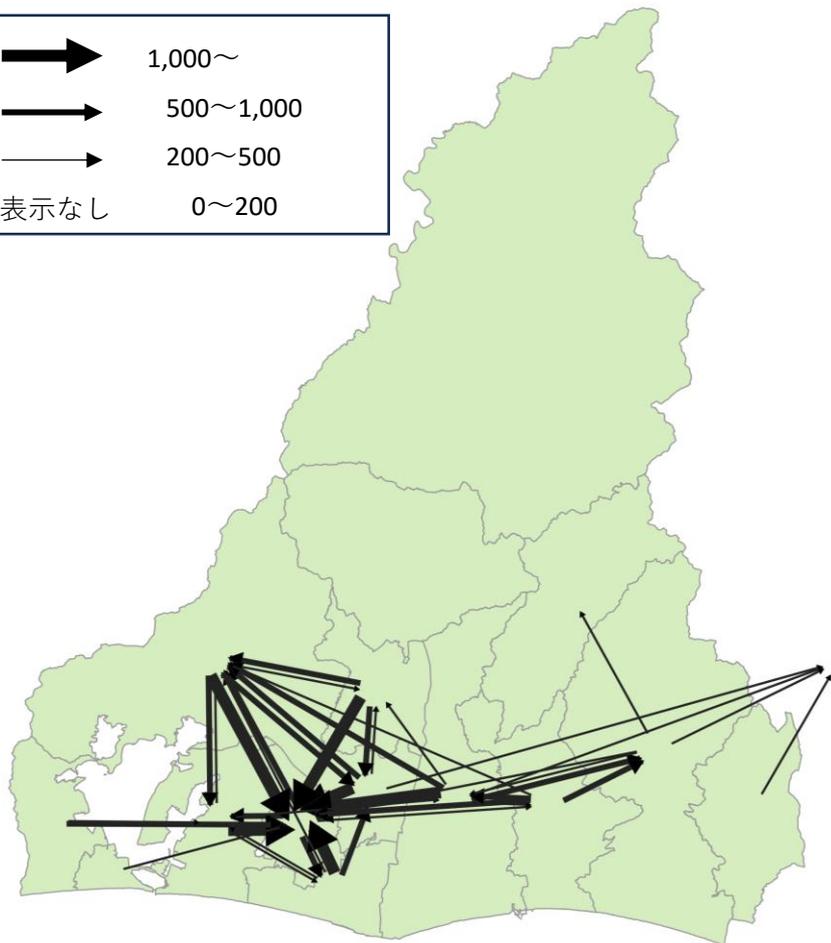
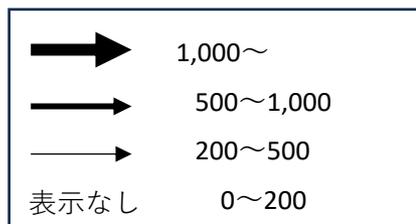


図 平日休日別・通勤目的の大ゾーン間OD

9. OD交通量

- 平日の通学目的でのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧浜北区や旧北区、磐田市との移動が多くなっている。
- 休日の通学目的でのOD交通量は、平日に比べると少ないものの、浜松市の旧中区と磐田市との移動が多くなっている。

平日・通学



休日・通学

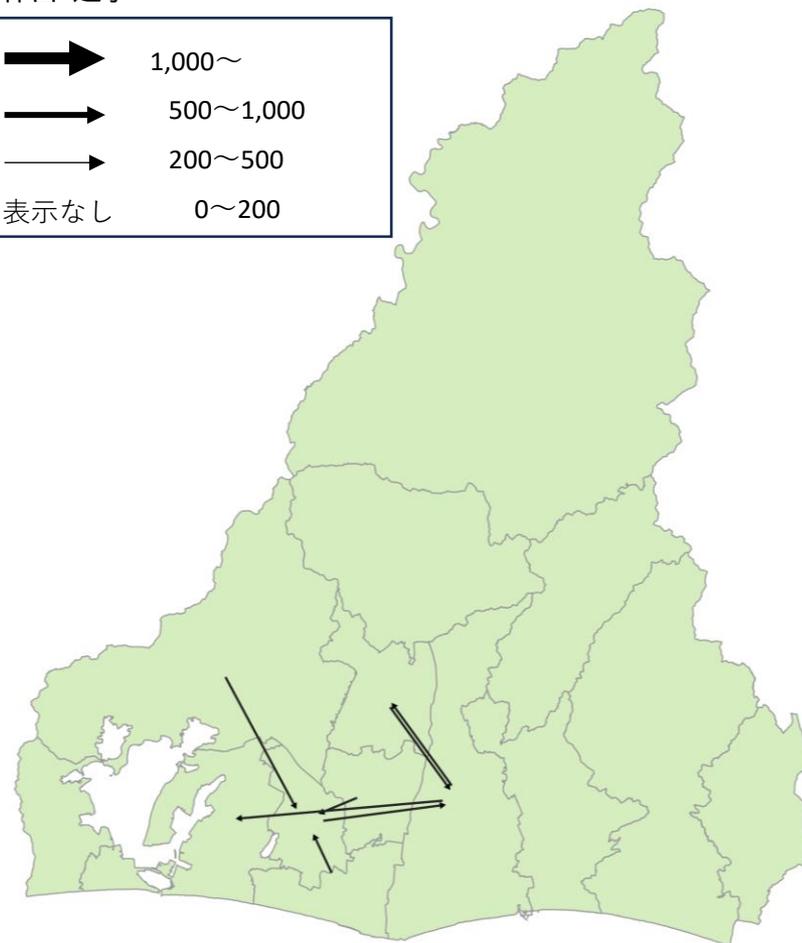


図 平日休日別・通学目的の大ゾーン間OD

9. OD交通量

- 平日の業務目的でのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧南区、磐田市と袋井市などで移動が多くなっている。
- 休日の業務目的でのOD交通量は、平日に比べると少ないものの、掛川市と菊川市との移動が多くなっている。

平日・業務



休日・業務

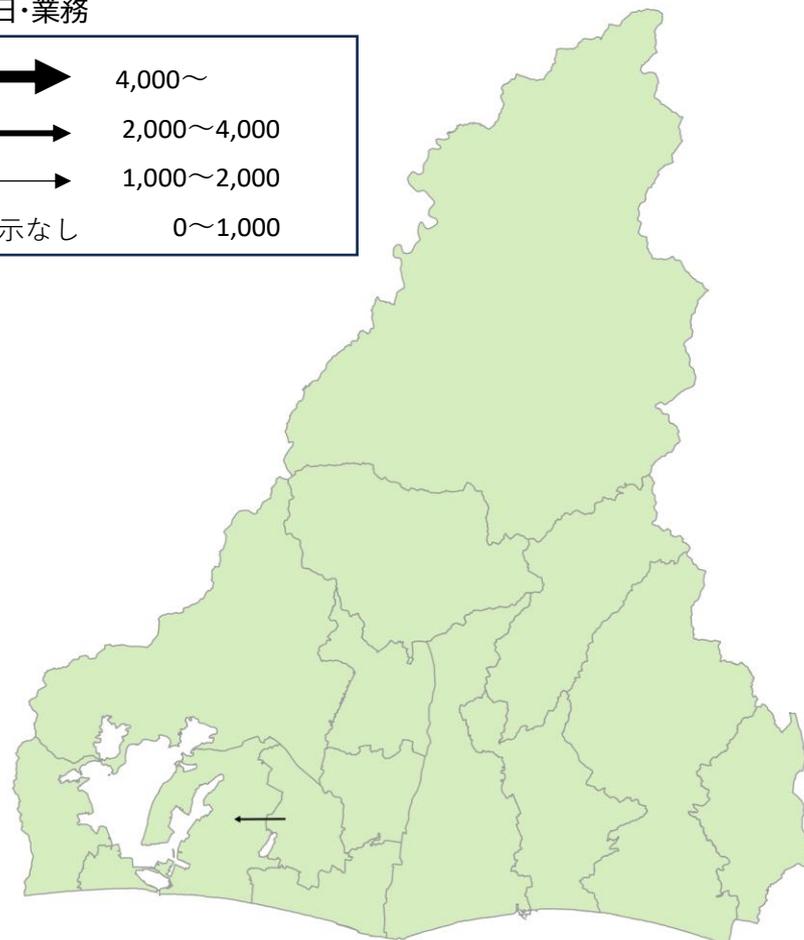
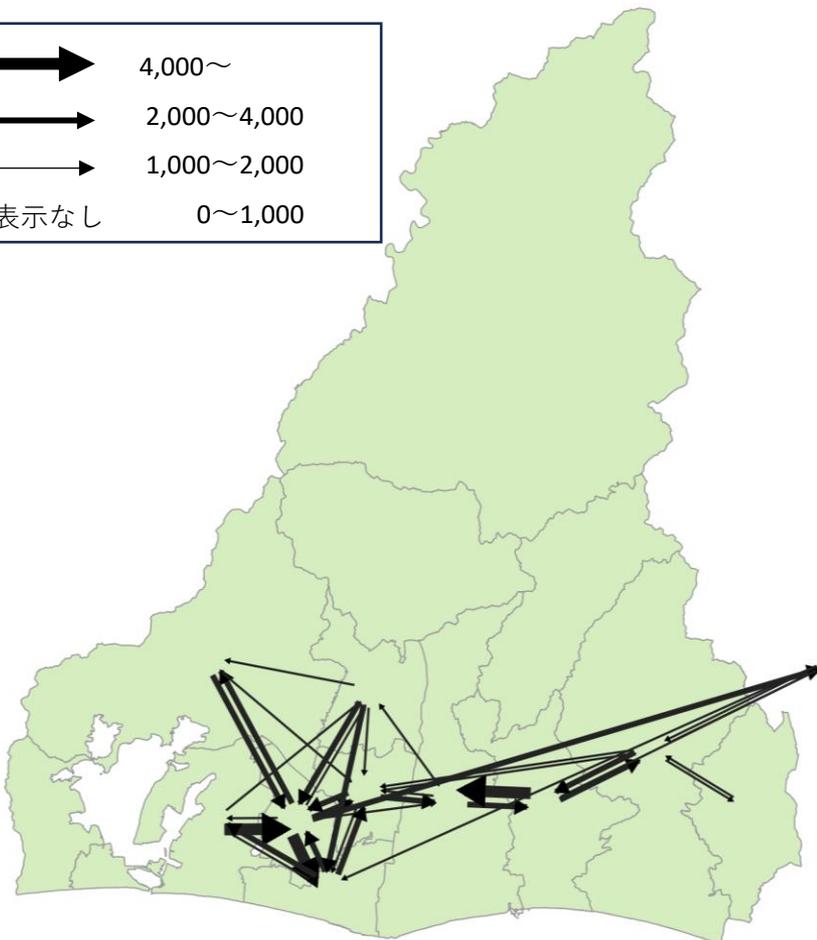
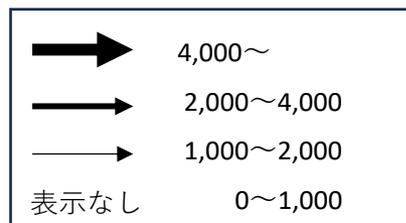
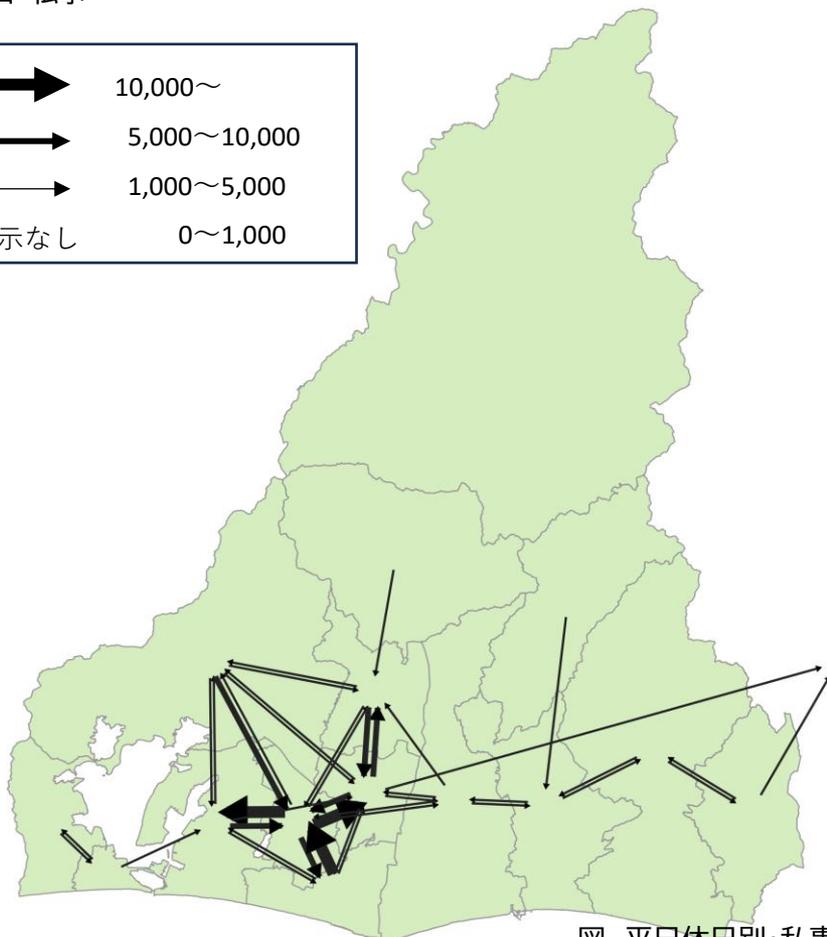
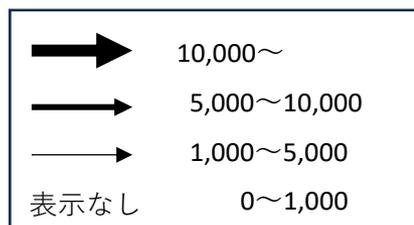


図 平日休日別・業務目的の大ゾーン間OD

9. OD交通量

- 平日の私事目的でのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧東区や旧西区、旧南区との移動が多くなっている。
- 休日の私事目的でのOD交通量は、平日より多く、浜松市の旧中区と旧西区、旧東区、旧北区との移動が多くなっている。

平日・私事



休日・私事

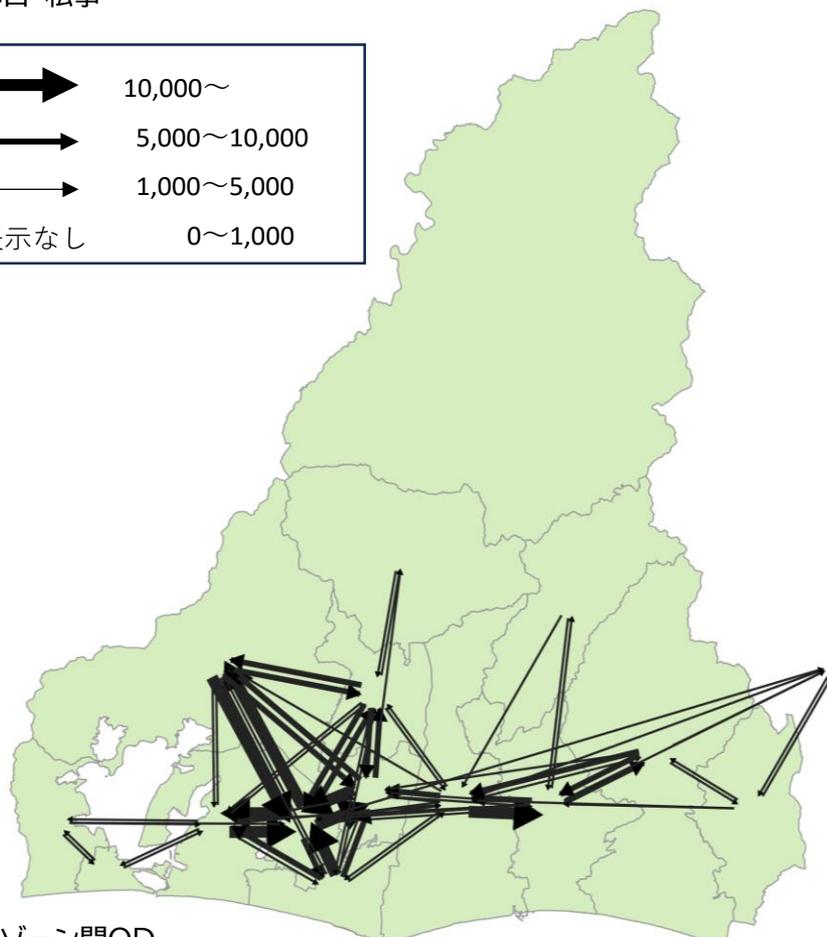
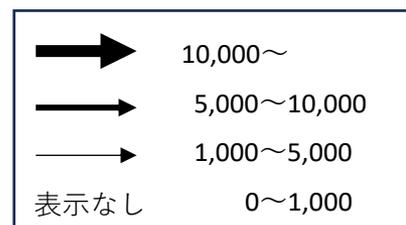
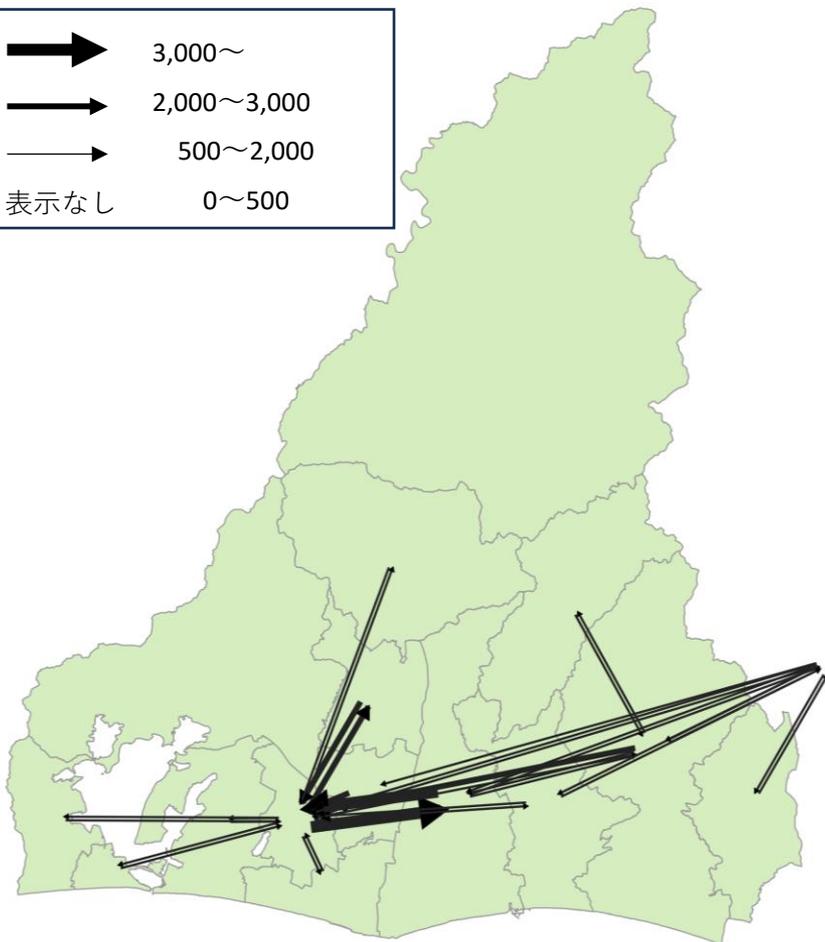
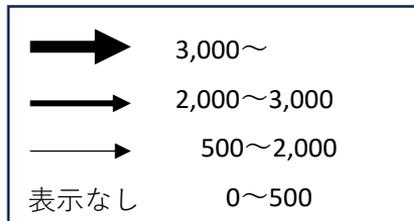


図 平日休日別・私事目的の大ゾーン間OD

9. OD交通量

- 平日の鉄道でのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧浜北区、磐田市との移動が多くなっている。
- 休日の鉄道でのOD交通量は、域外への移動が多く、浜松市と磐田市、磐田市と域外からの移動が特に多くなっている。

平日・鉄道



休日・鉄道

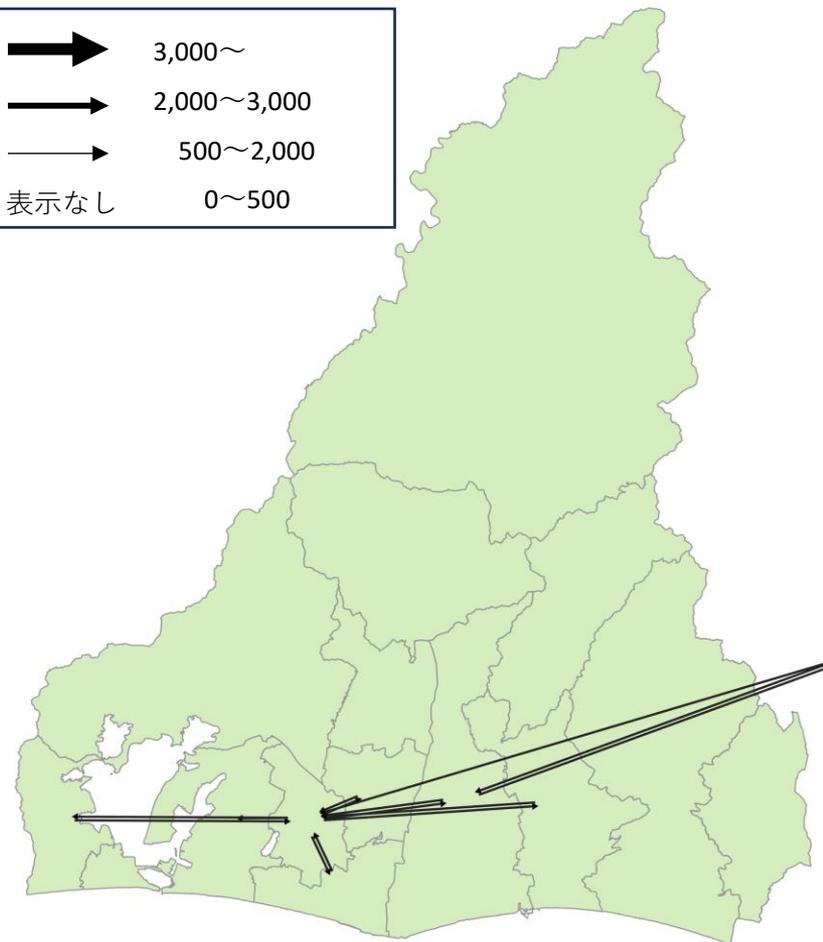
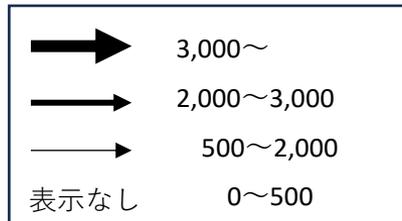
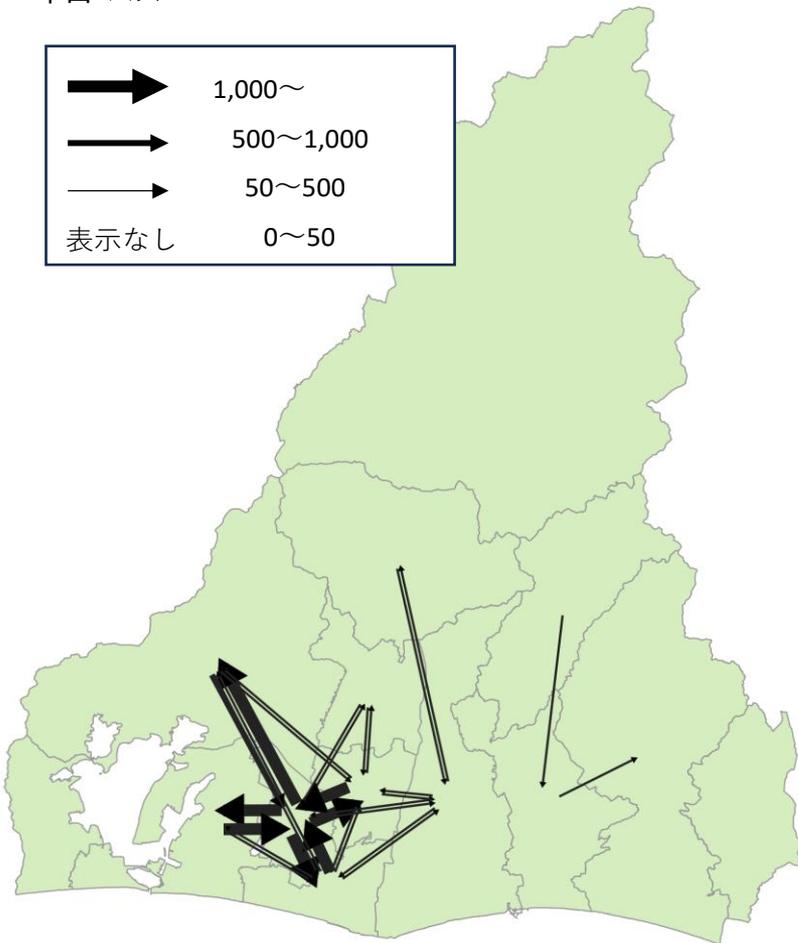
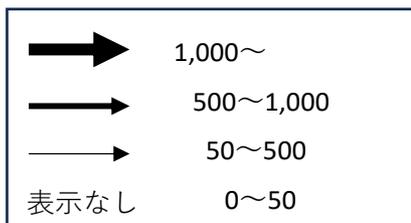


図 平日休日別・鉄道利用での大ゾーン間OD 資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

9. OD交通量

- 平日のバスでのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧東区や旧北区、旧西区、旧南区との移動が多くなっている。
- 休日のバスでのOD交通量は、浜松市の旧中区と旧西区、旧南区との移動が多くなっている。

平日・バス



休日・バス

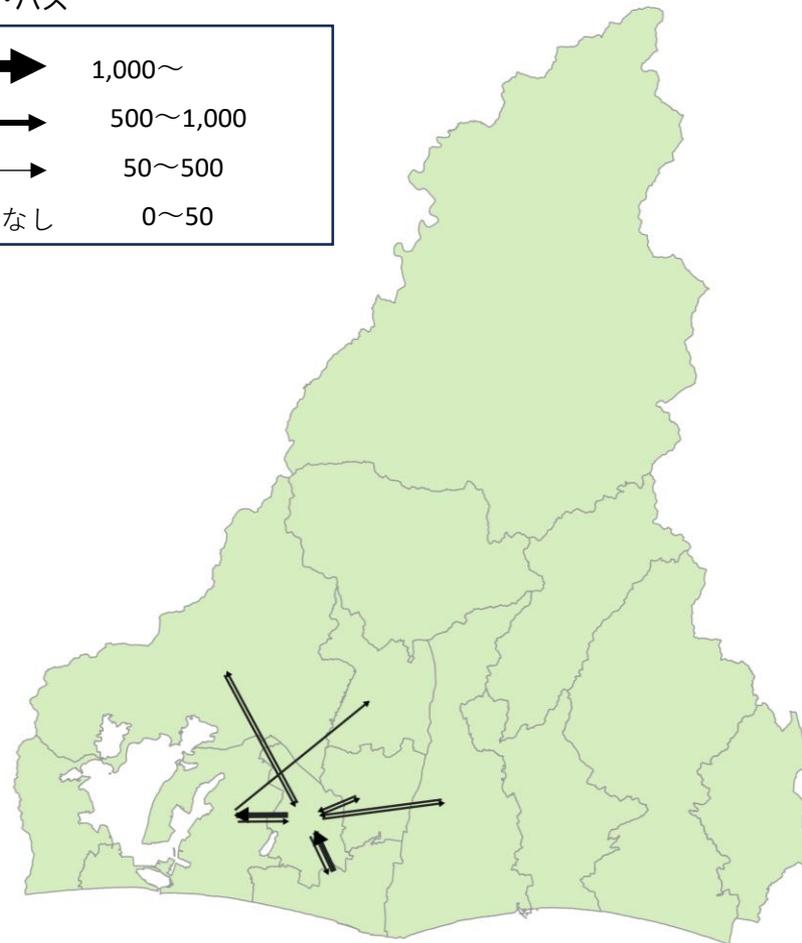
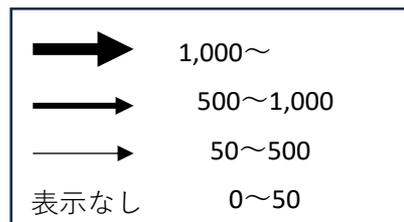
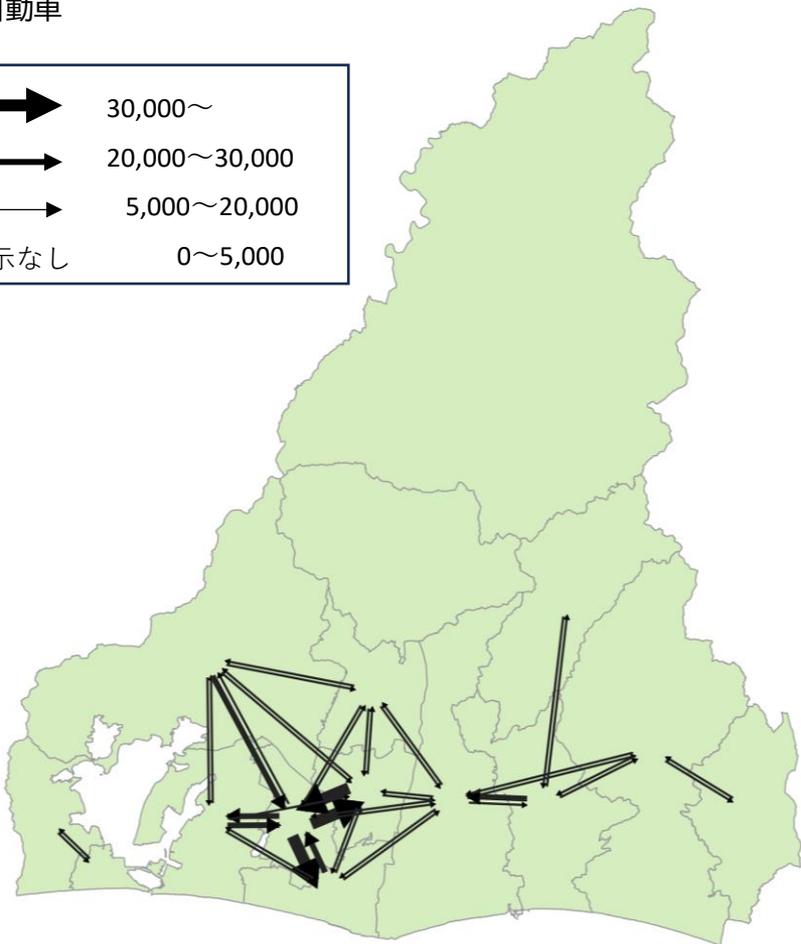


図 平日休日別・バスでの大ゾーン間OD

9. OD交通量

- 平日の自動車でのOD交通量は、隣接する市区との移動が多くなっている。
- 休日の自動車でのOD交通量は、平日と同様に隣接する市区との移動が多くなっている。

平日・自動車



休日・自動車

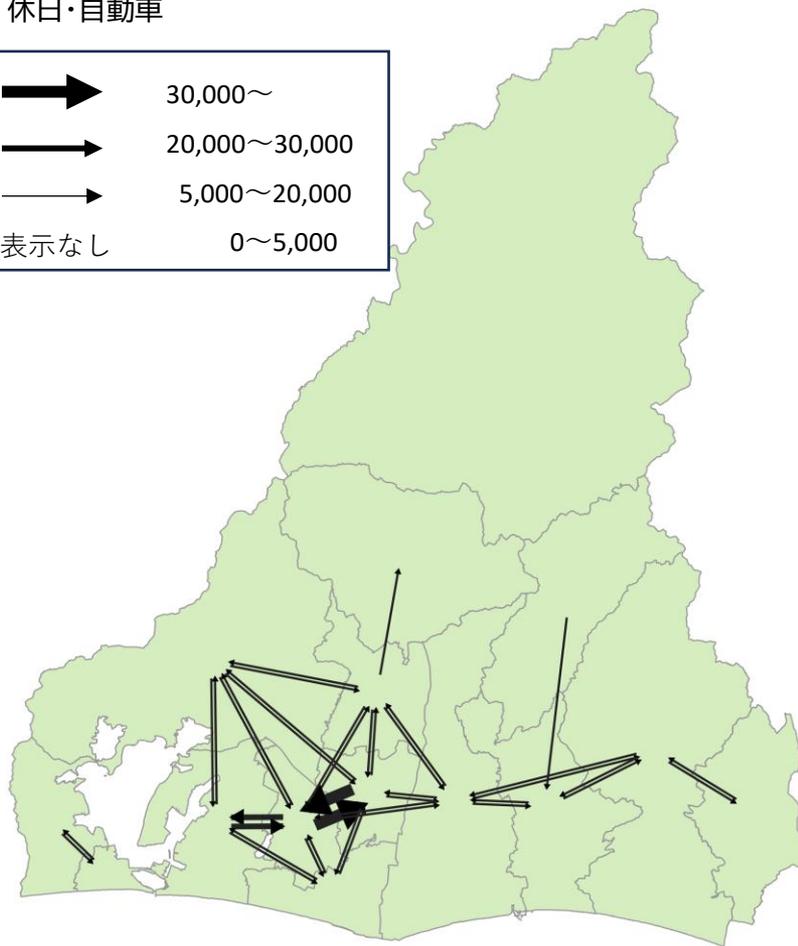
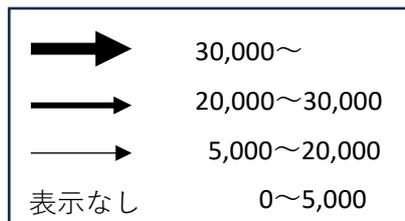
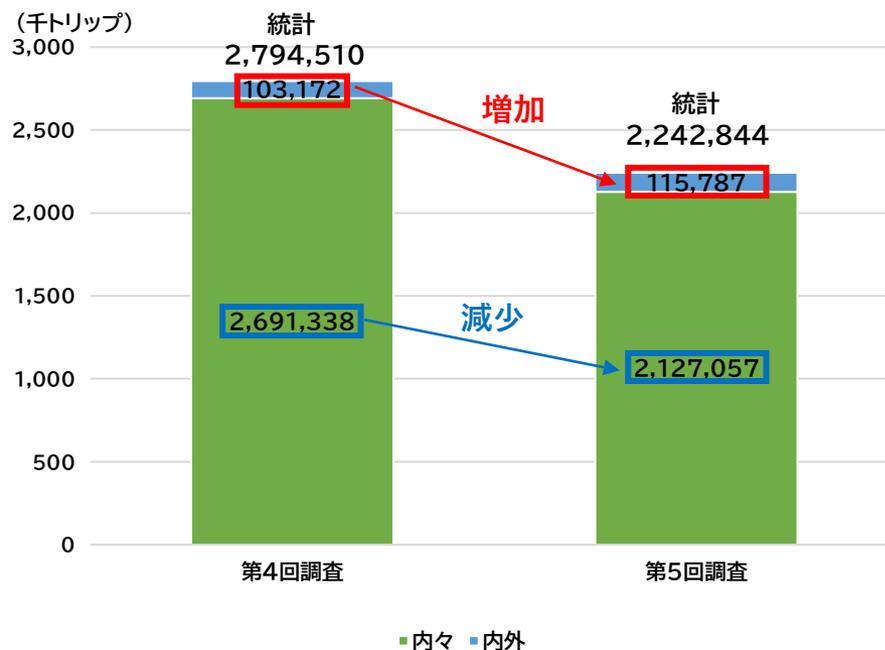


図 平日休日別・自動車での大ゾーン間OD

2節 第4回調査との比較

1. 総トリップ数の推移

- 総トリップ数は、第4回調査から第5回調査にかけて55万トリップ（約20%）程度減少している。
- 内外トリップは約10%程度増加しているものの、内々トリップで約20%減少している。



※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している

※四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

図 総トリップ数の推移

2. 所要時間ランク別のトリップ数の推移

- 所要時間ランク別のトリップ数は、20分未満での移動が大きく減少している一方で、40分以上の移動は微増している。
- 生活圏内のような身近な空間での活動の量は減少しているものの、広域的な活動は微増しており、活動量の減少と広域化の傾向が見受けられる。

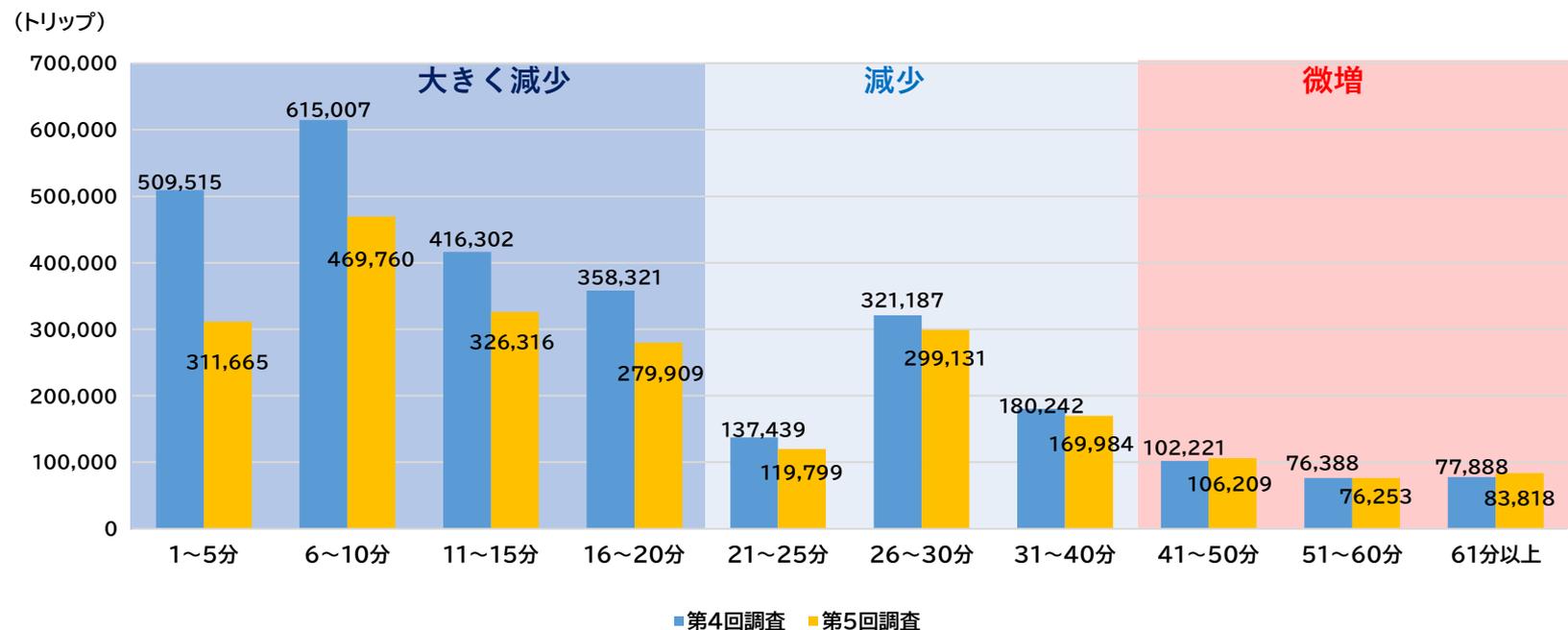


図 所要時間ランク別のトリップ数

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

2. 所要時間ランク別のトリップ数の推移

<参考> 短時間トリップの大幅な減少について

- 短時間トリップにおいては、20分以下の業務目的と10分以下の私事目的のトリップの減少が大きい。
- 私事目的のトリップの減少について細目を確認すると、「買物へ」、「食事・社交・娯楽へ」、「通院・リハビリ・デイサービスへ」のトリップの減少が大きい。

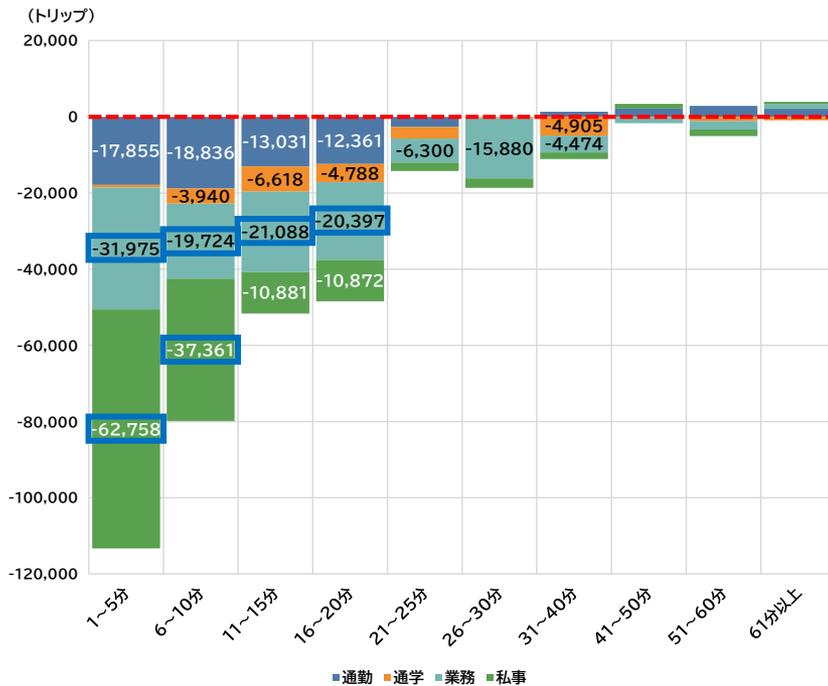


図 トリップ所要時間ランク別、目的種類別のトリップ数の差分
(第5回調査の結果－第4回調査の結果)

※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している
 ※第4回調査について、都都市圏内の出発または到着の確認できないトリップは除外

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

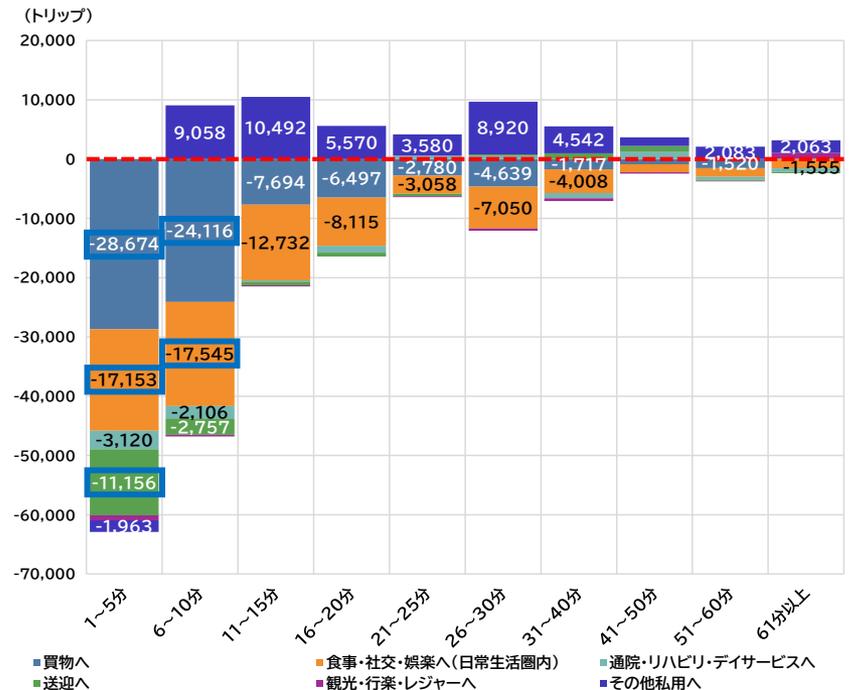


図 トリップ所要時間ランク別、私事系着目的種類別のトリップ数の差分
(第5回調査の結果－第4回調査の結果)

※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している
 ※第4回都都市圏を出発または到着の確認できないトリップは除外
 ※第4回調査と第5回調査において着目的名称が完全に一致していないことに留意
 ※第5回調査の着目的を一部集約して比較
 ※表中の着目的の名称は第5回調査の名称を使用、集約後の着目的の場合、第4回調査の名称を使用

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査46

2. 所要時間ランク別のトリップ数の推移

<参考> 在宅勤務による通勤トリップの減少

- テレワークの普及により、西遠都市圏では、通勤トリップの約2%が在宅へとなり、トリップが減少していると想定される
- 在宅勤務の割合は、40歳未満の人の方は、利用割合が高い傾向にある。

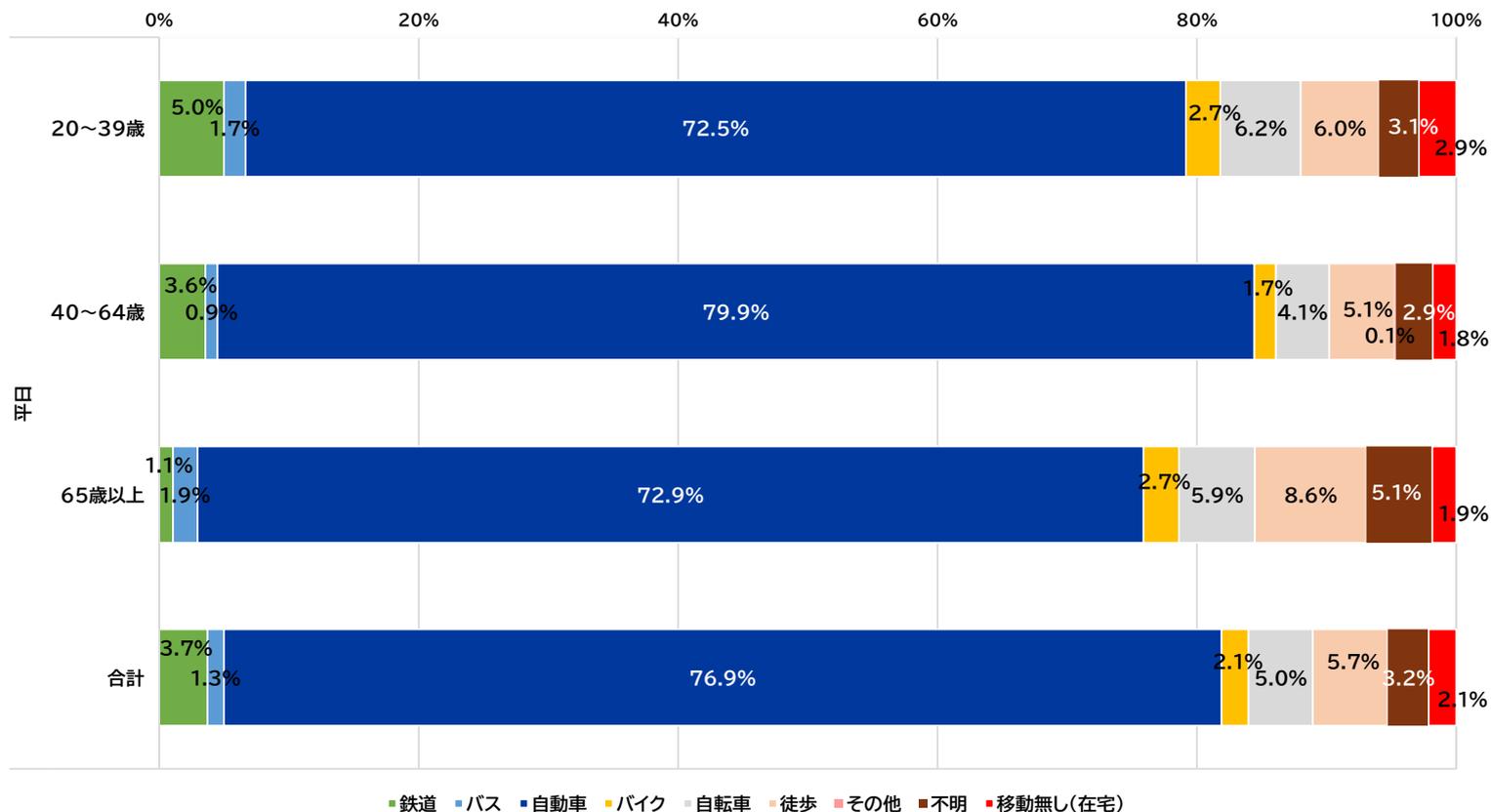


図 平日の通勤手段構成比

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

3. 外出率の推移

- 外出率は、75歳以下の全ての年齢階層で減少傾向となっている。
- 特に20～39歳の若い層で減少している。

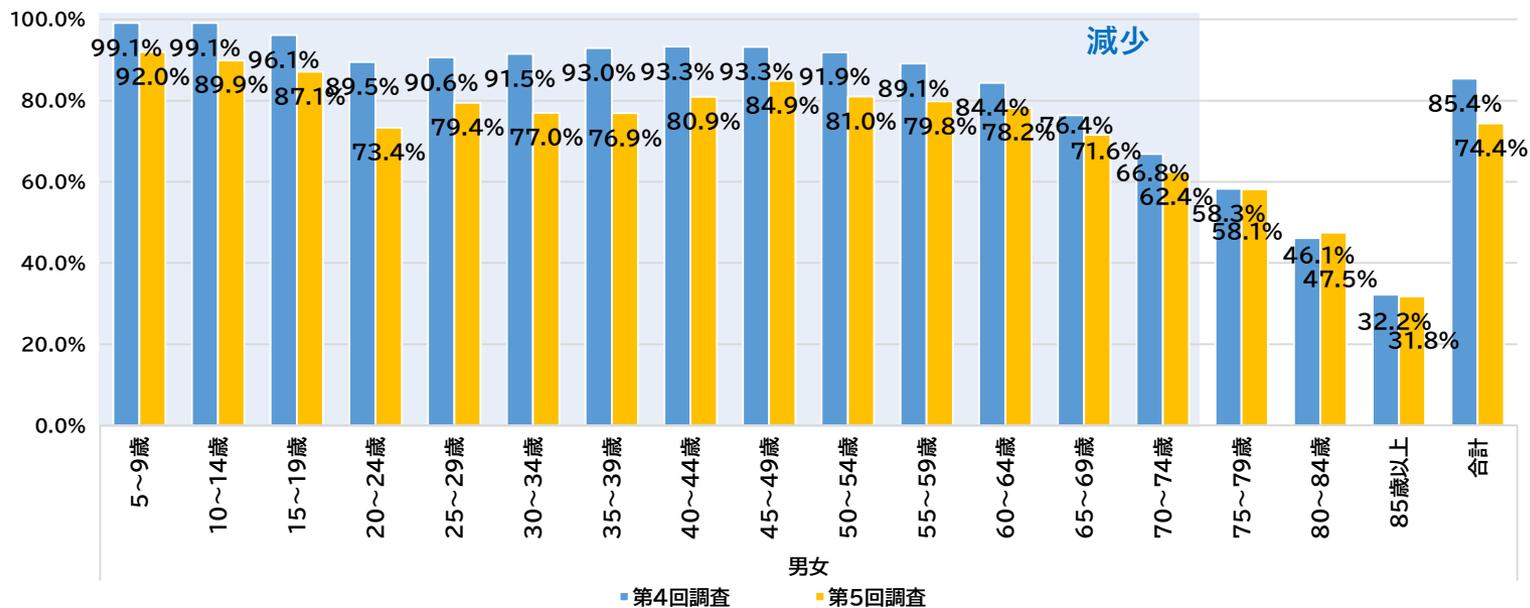


図 年齢階層(5歳階級)別の外出率

4. ネット原単位の推移

- ネット原単位は、70歳未満で減少傾向となっている。
- 特に30~34歳での減少が大きい。

※1人・1日あたりの平均トリップ数。外出した人と外出しなかった人の合計（全人口）で求めるグロス値、外出した人で求めるネット値がある。

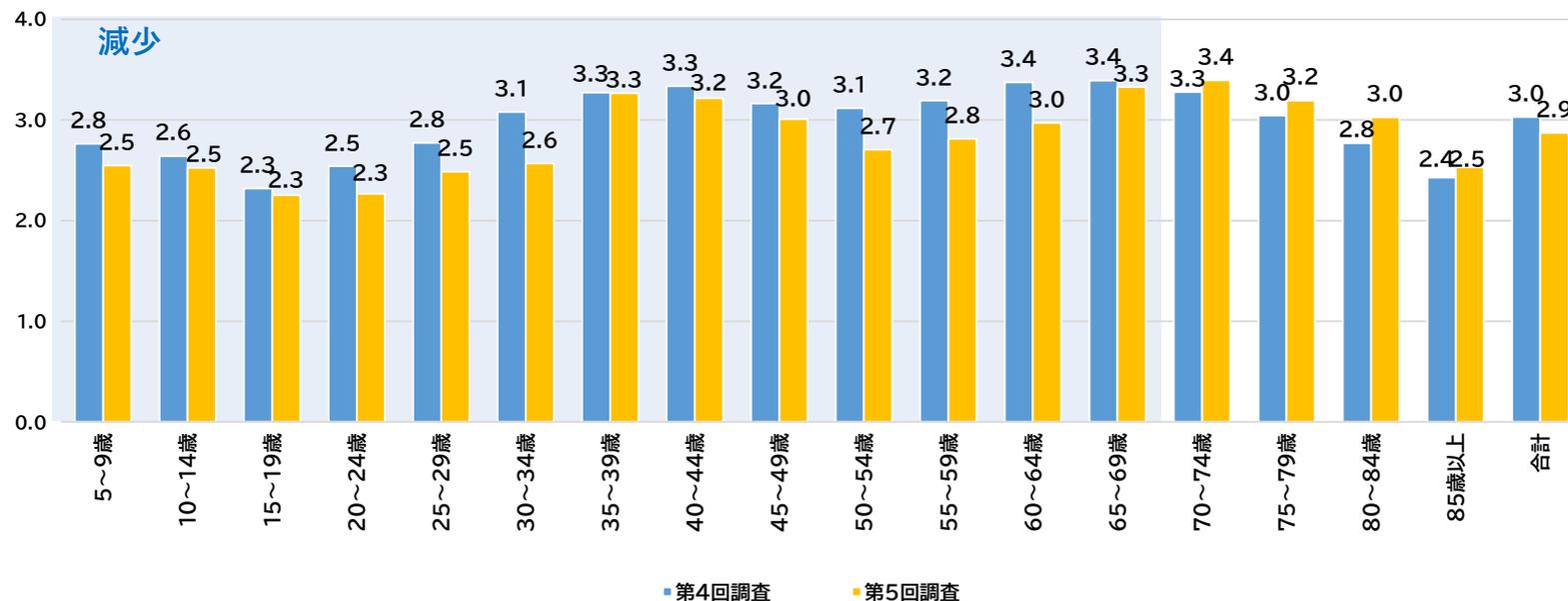


図 年齢階層(5歳階級)別のネット原単位

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

5. グロス原単位の推移

- グロス原単位は、外出率と同様に75歳以下の全ての年齢階層で減少傾向となっている。

※1人・1日あたりの平均トリップ数。外出した人と外出しなかった人の合計（全人口）で求めるグロス値、外出した人で求めるネット値がある。

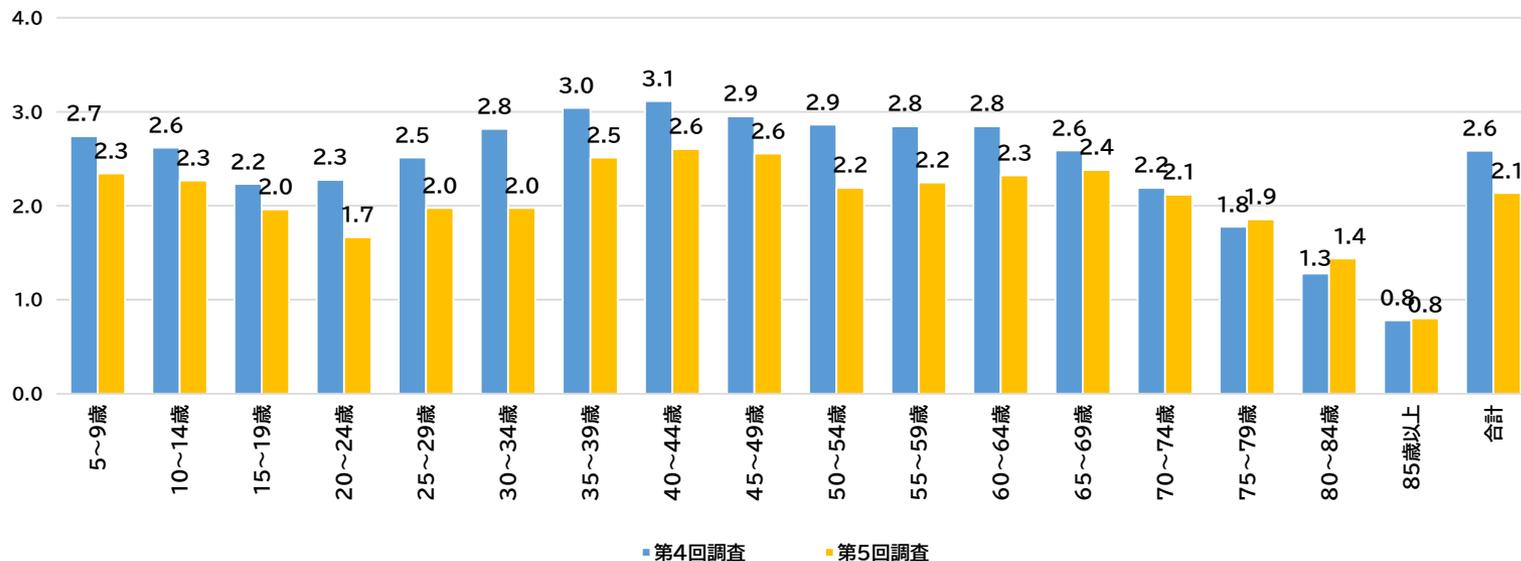


図 年齢階層(5歳階級)別のグロス原単位

6. 平日の代表交通手段分担率の推移

- 代表交通手段分担率は、第4回と比べて、自動車分担率が増加傾向であり、バイクや自転車での移動が減少傾向
- 年齢階層別にみると、39歳以下の若い層で鉄道の実担率が高まっている。

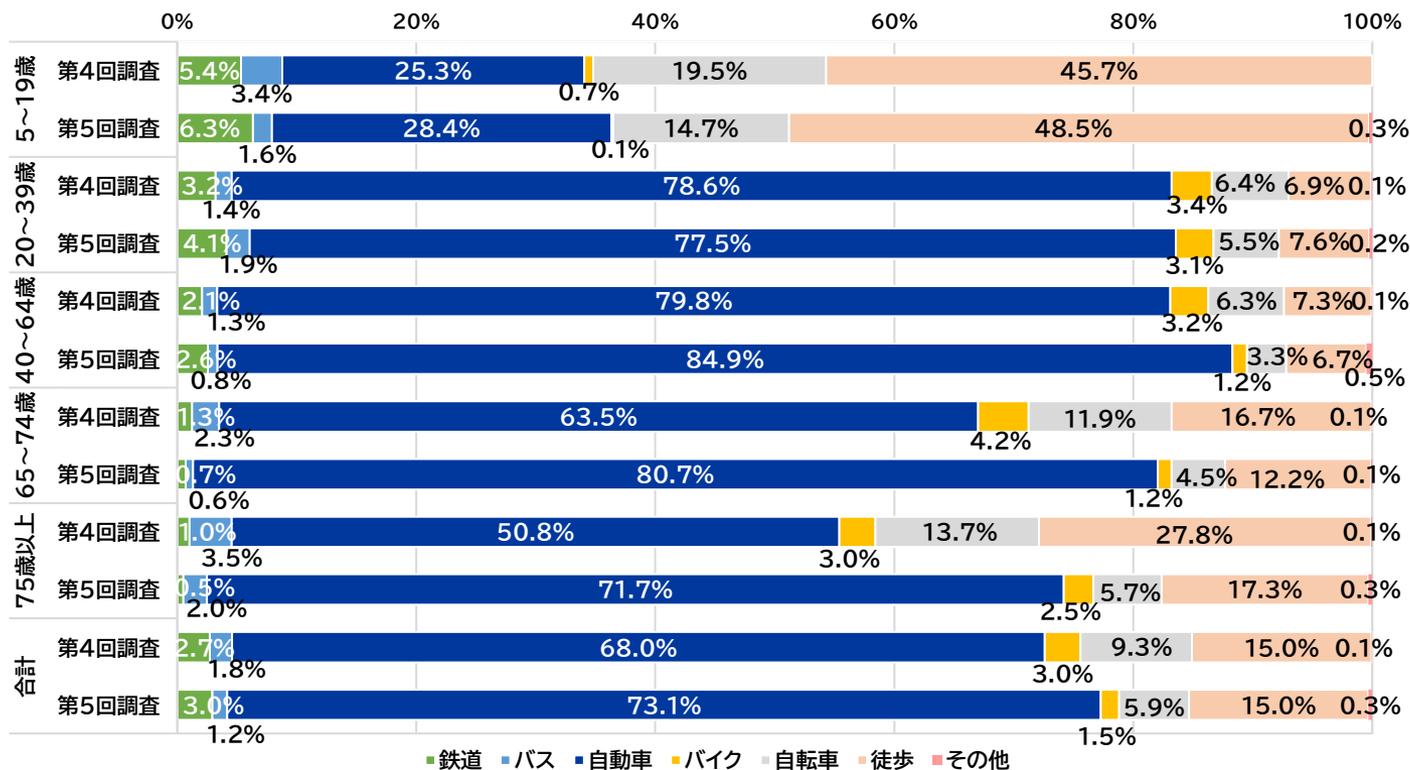


図 年齢階層(6区分)別の代表交通手段分担率

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

7. 目的種類構成比の推移

- 目的種類構成比は、前回調査から業務目的での移動の割合が減少している。
- 業務目的での移動は、全ての年齢階層で減少している。
- また、65歳以上の通勤目的での移動が増加している。（高齢者がより、働くようになっている）

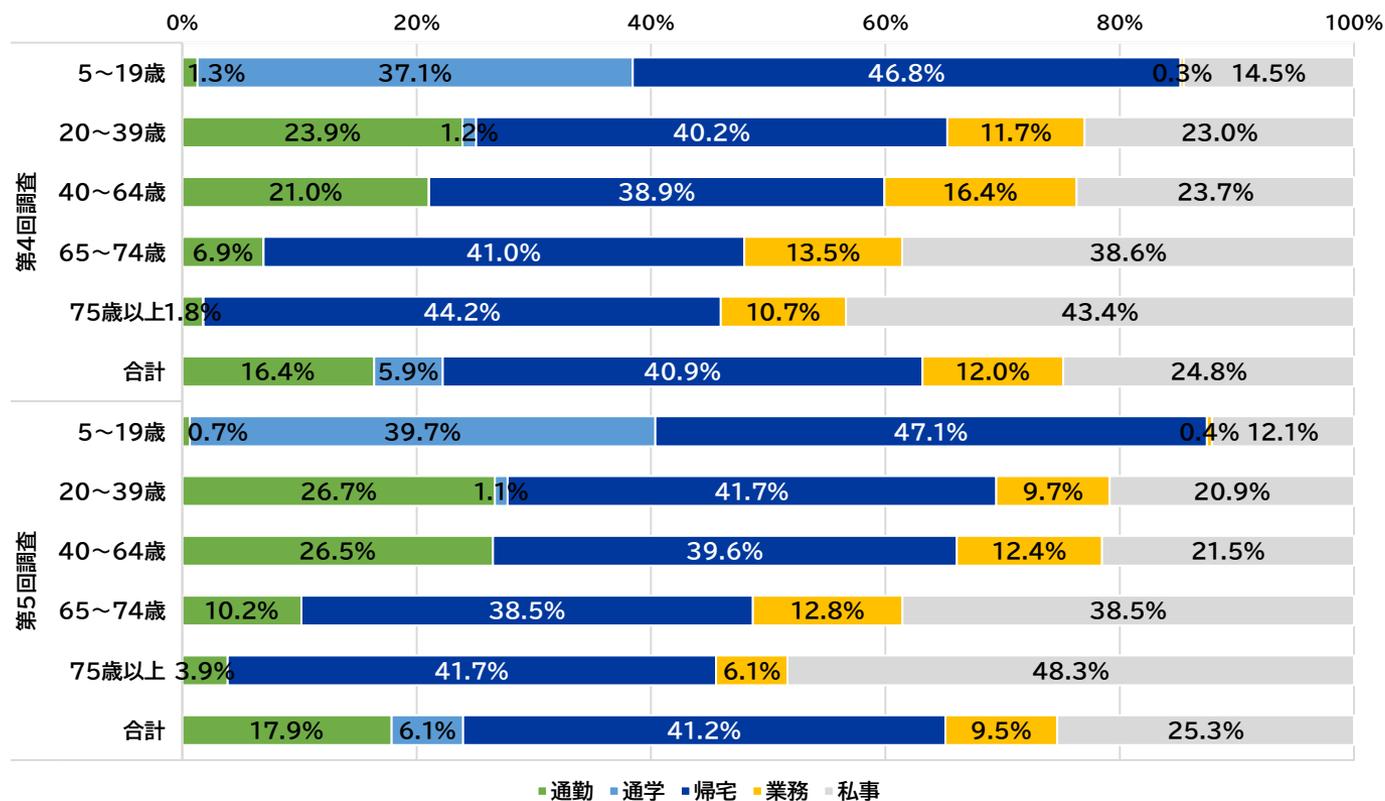


図 年齢階層(6区分)別の目的種類構成比

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

8. 発生集中量の推移

- 発生集中量は、浜松駅周辺や磐田駅周辺を除き、減少傾向である。

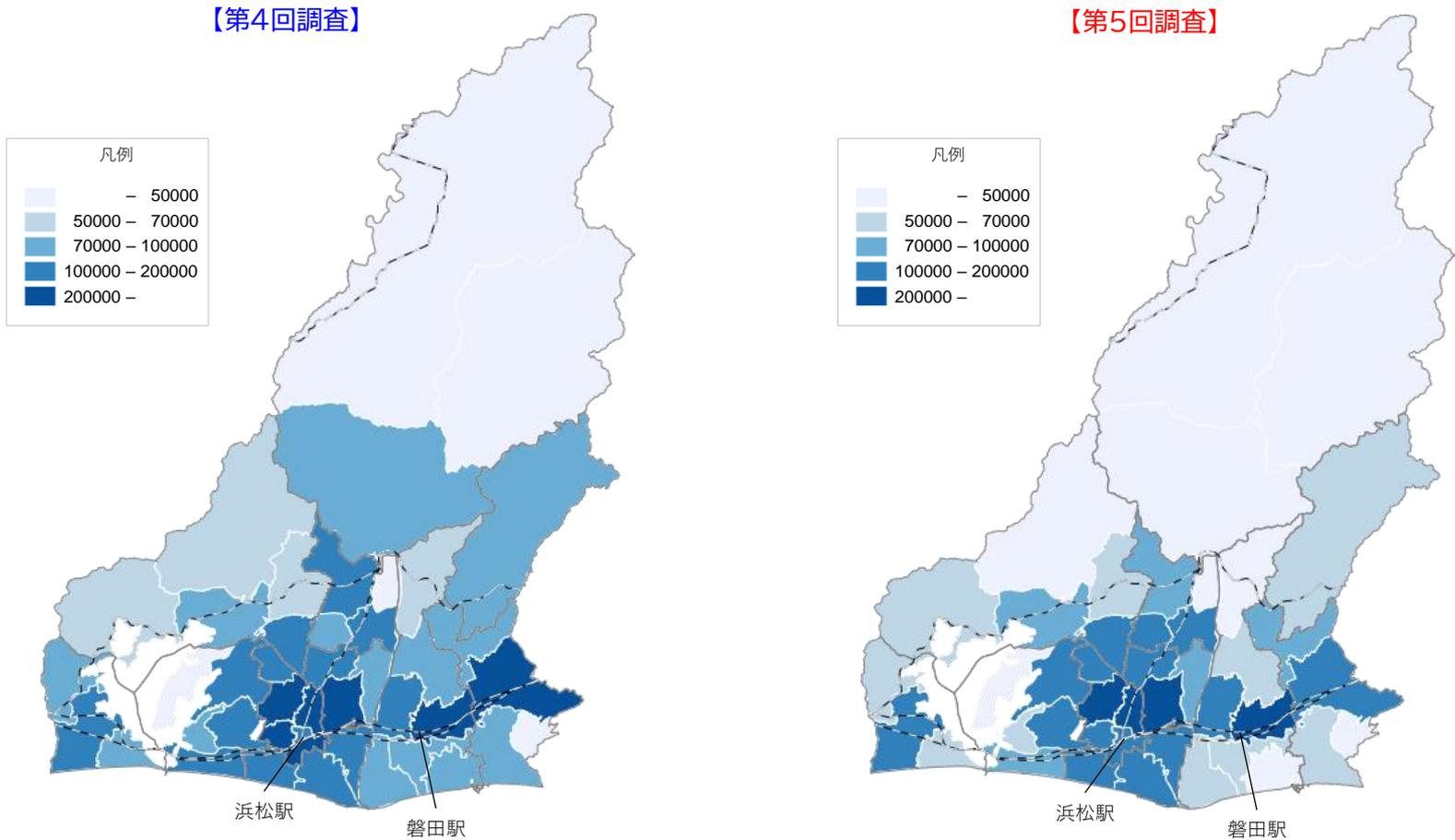
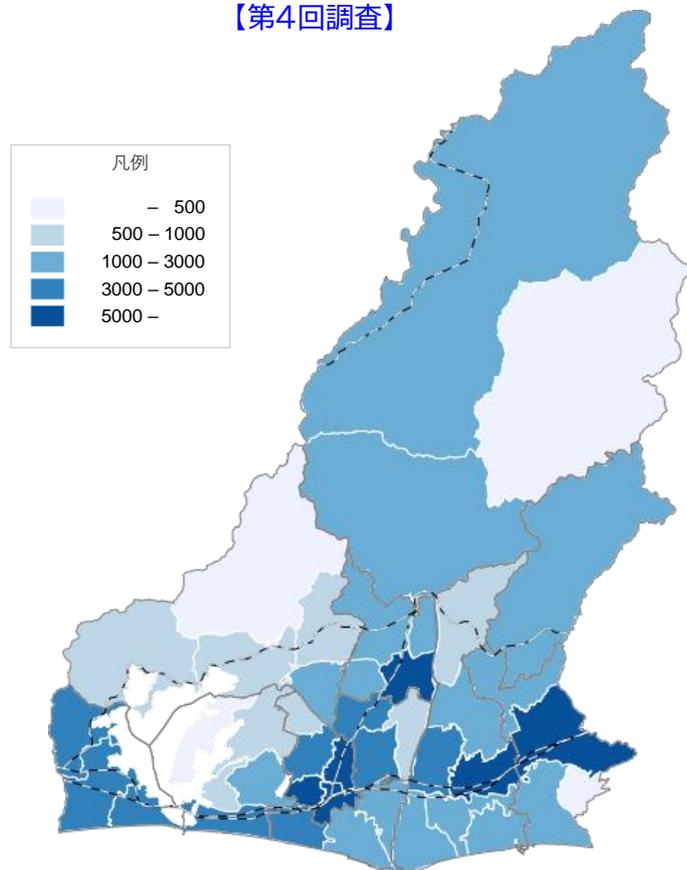


図 中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 鉄道での発生集中量は、全域的に減少傾向である。

【第4回調査】



【第5回調査】

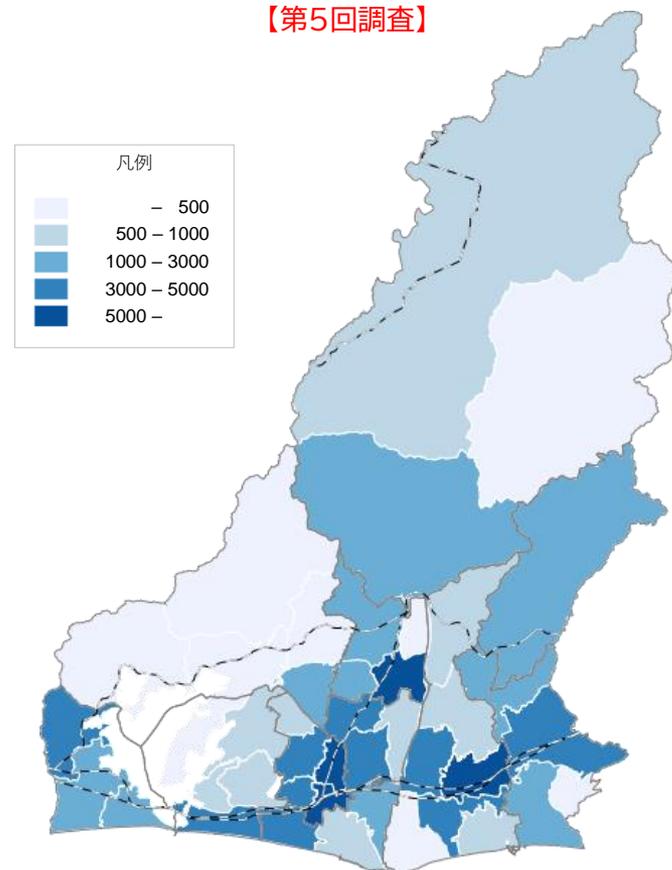


図 鉄道での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- バスでの発生集中量は浜松駅周辺部にて、特に減少傾向となっている。

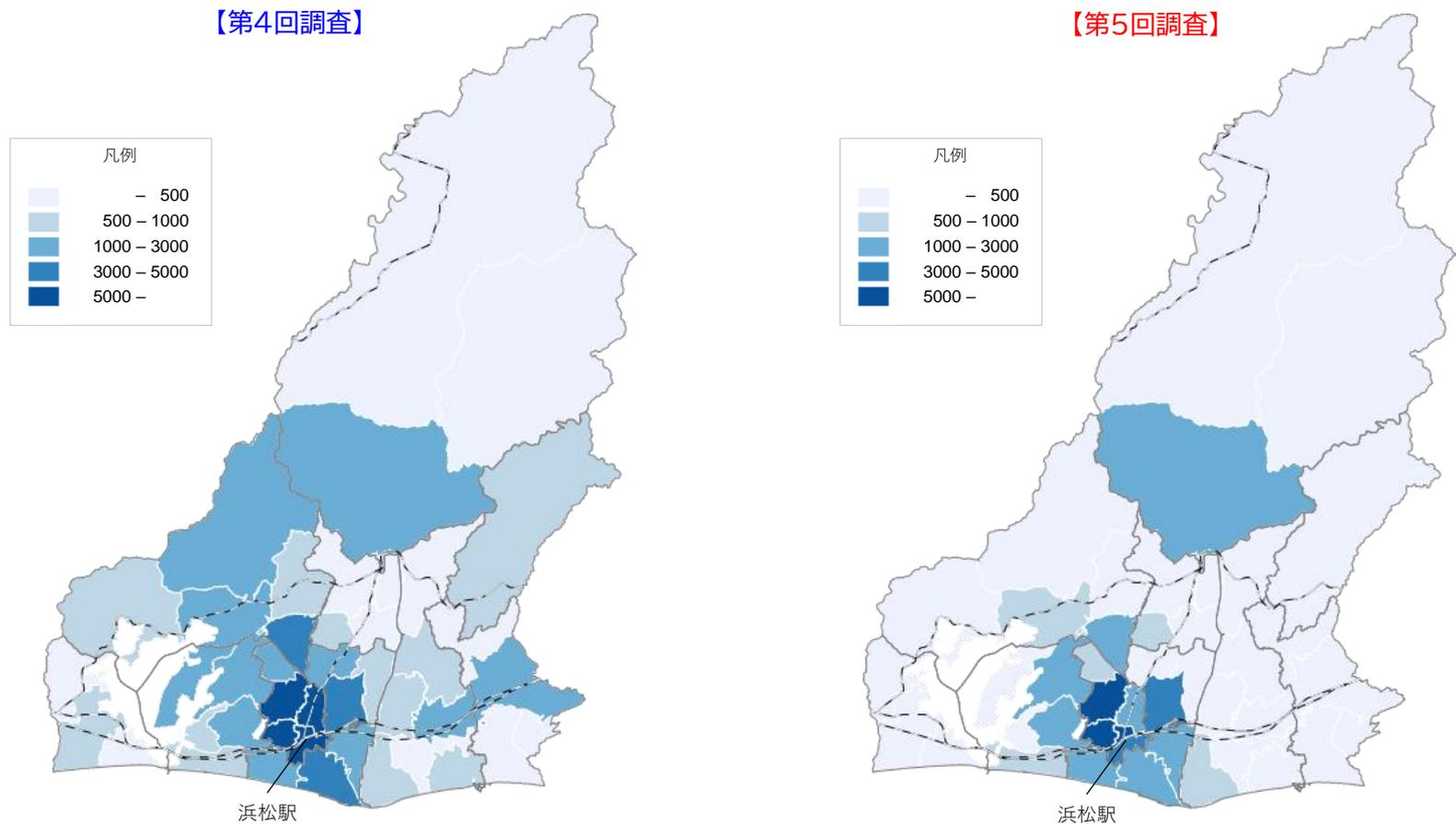


図 バスでの中ゾーン別トリップ発生集中量

四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

8. 発生集中量の推移

- 自動車での発生集中量は、西遠都市圏の南部を中心に減少傾向である。

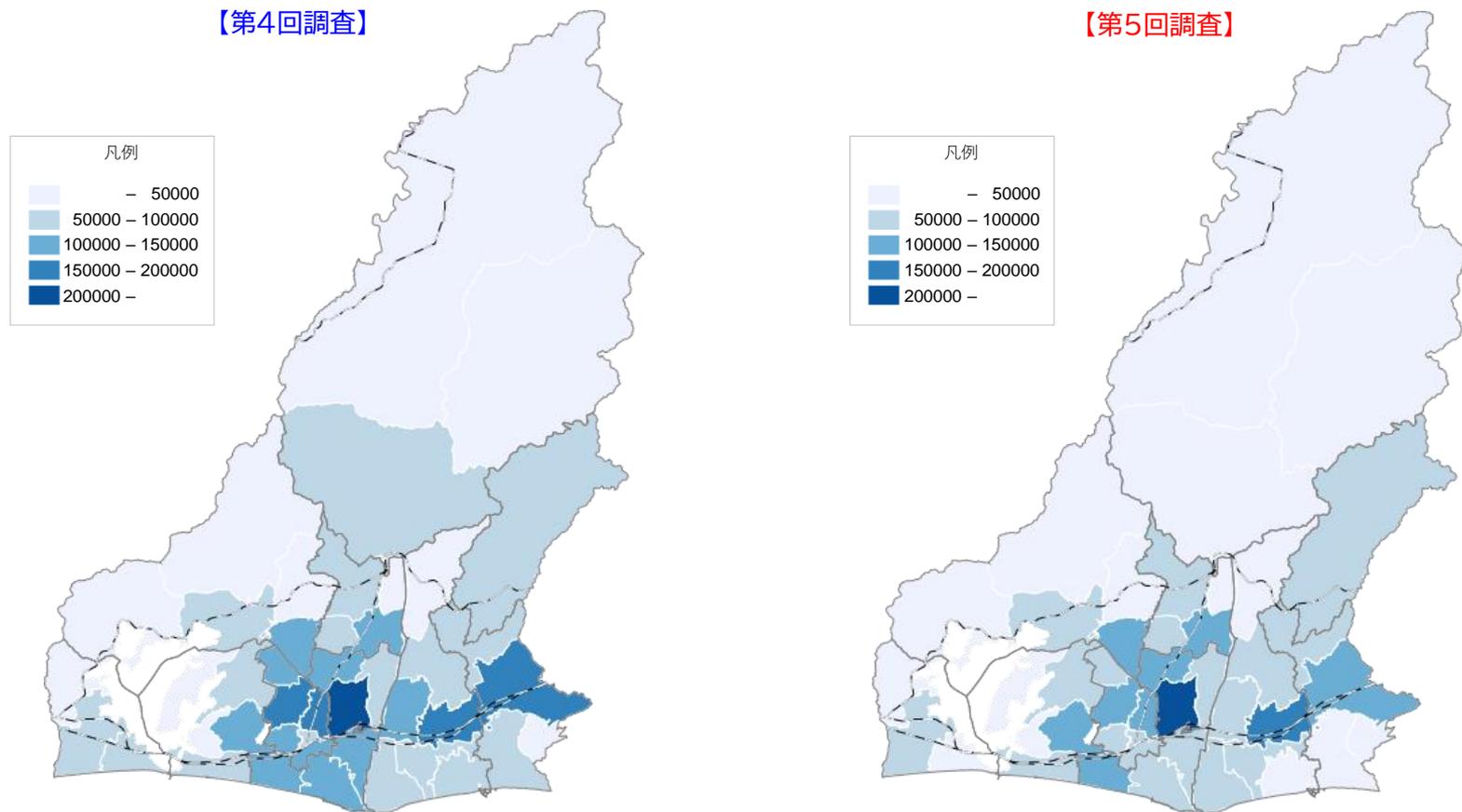
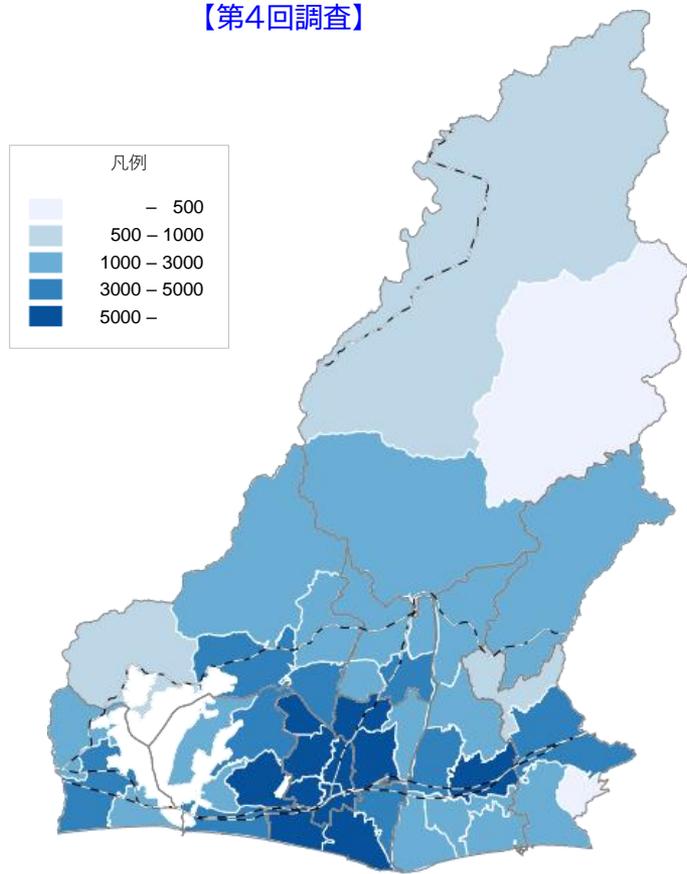


図 自動車での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- バイクでの発生集中量は、都市圏の広い範囲で減少傾向である。

【第4回調査】



【第5回調査】

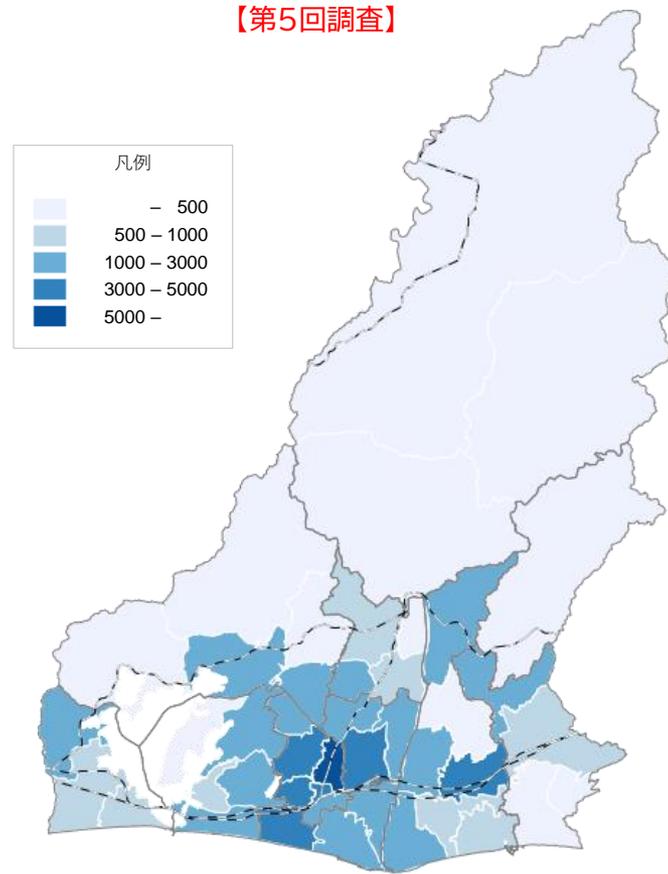


図 バイクでの中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 自転車での発生集中量は、主要駅の周辺を除き、減少傾向である。

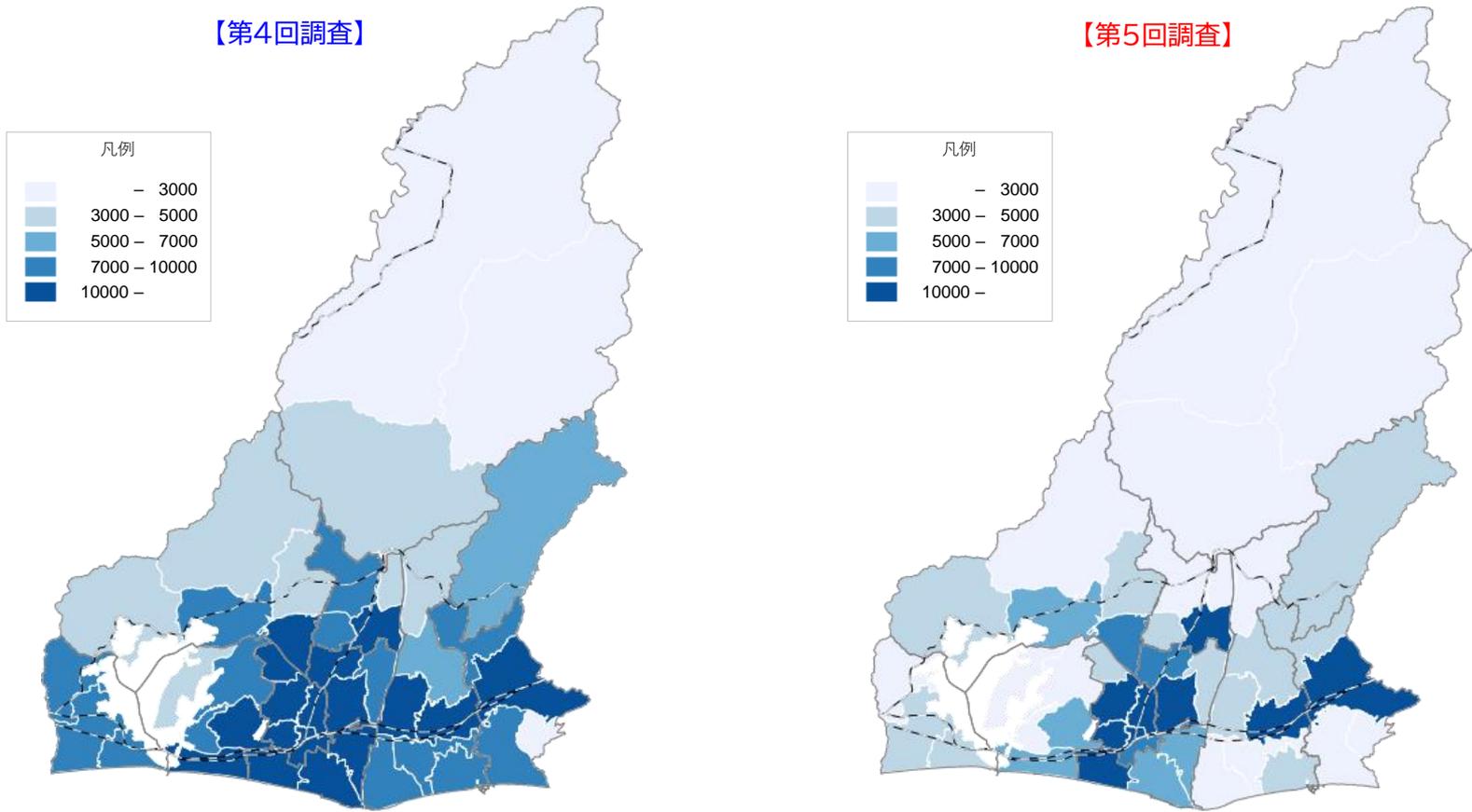


図 自転車での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 徒歩での発生集中量は、浜松駅周辺や磐田駅周辺を除き、減少傾向である。

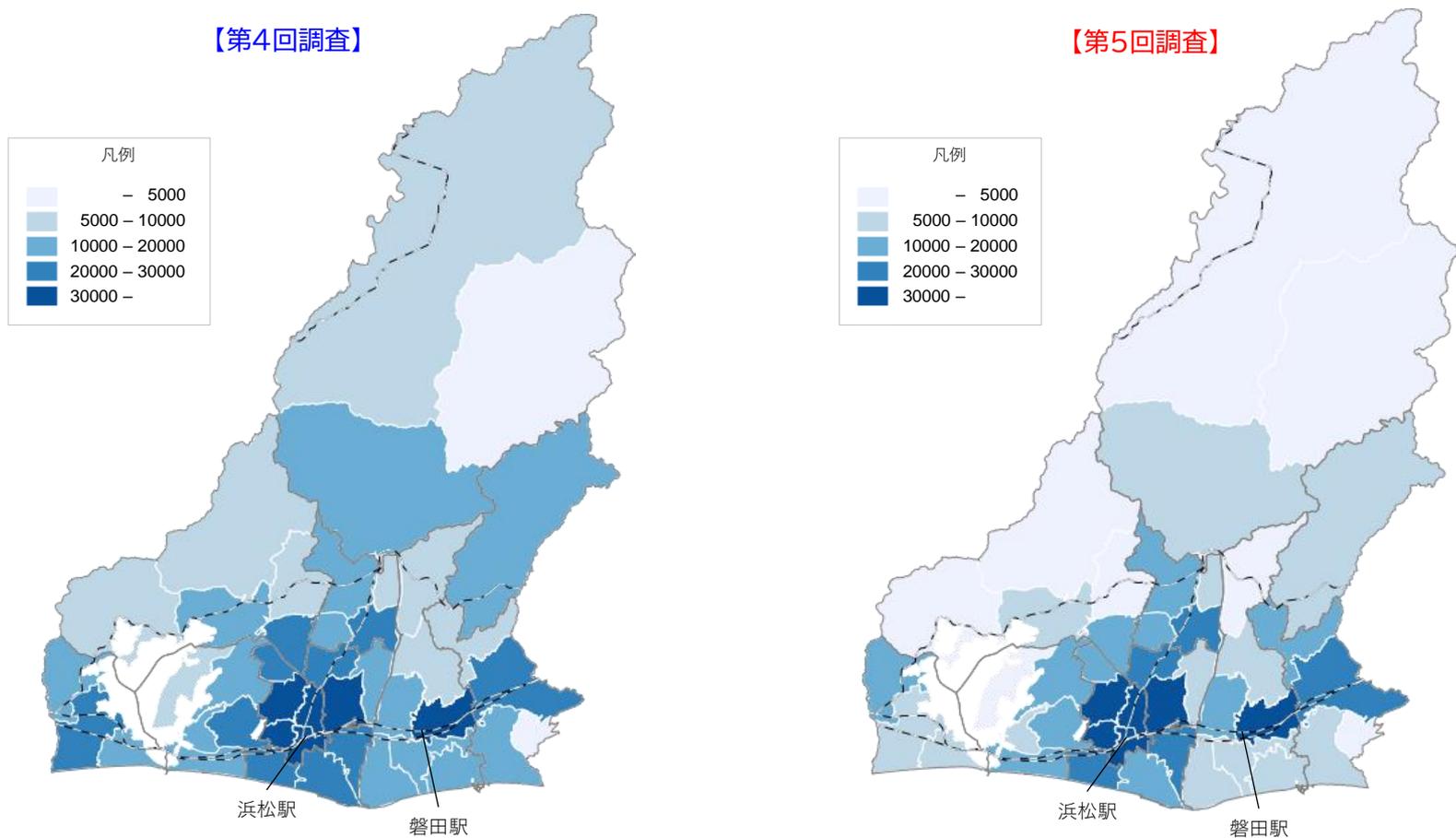


図 徒歩での中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 通勤目的での発生集中量は、大きな変化は見受けられない。

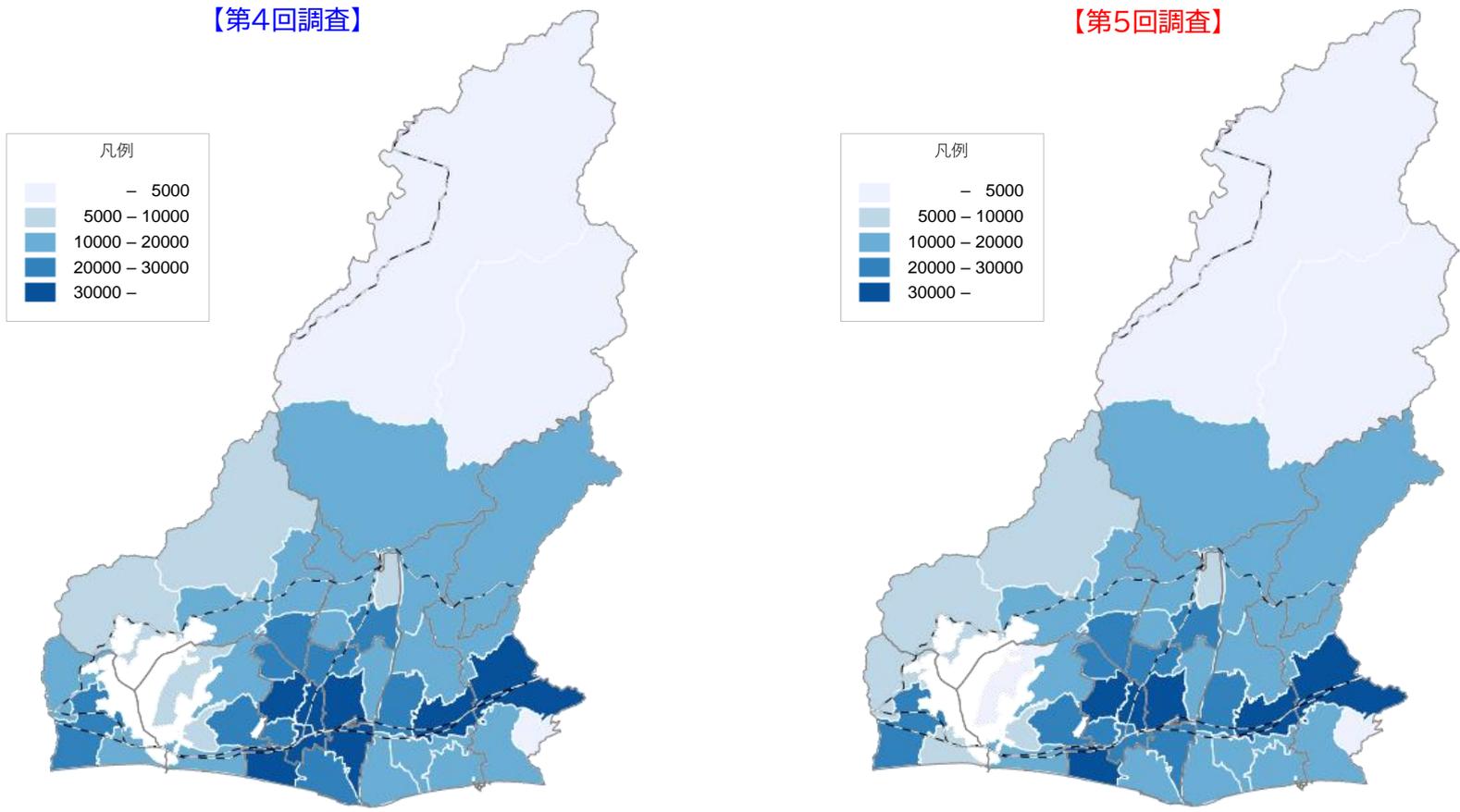


図 通勤目的の中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 通学目的での発生集中量は、都市圏の全域で減少傾向である。

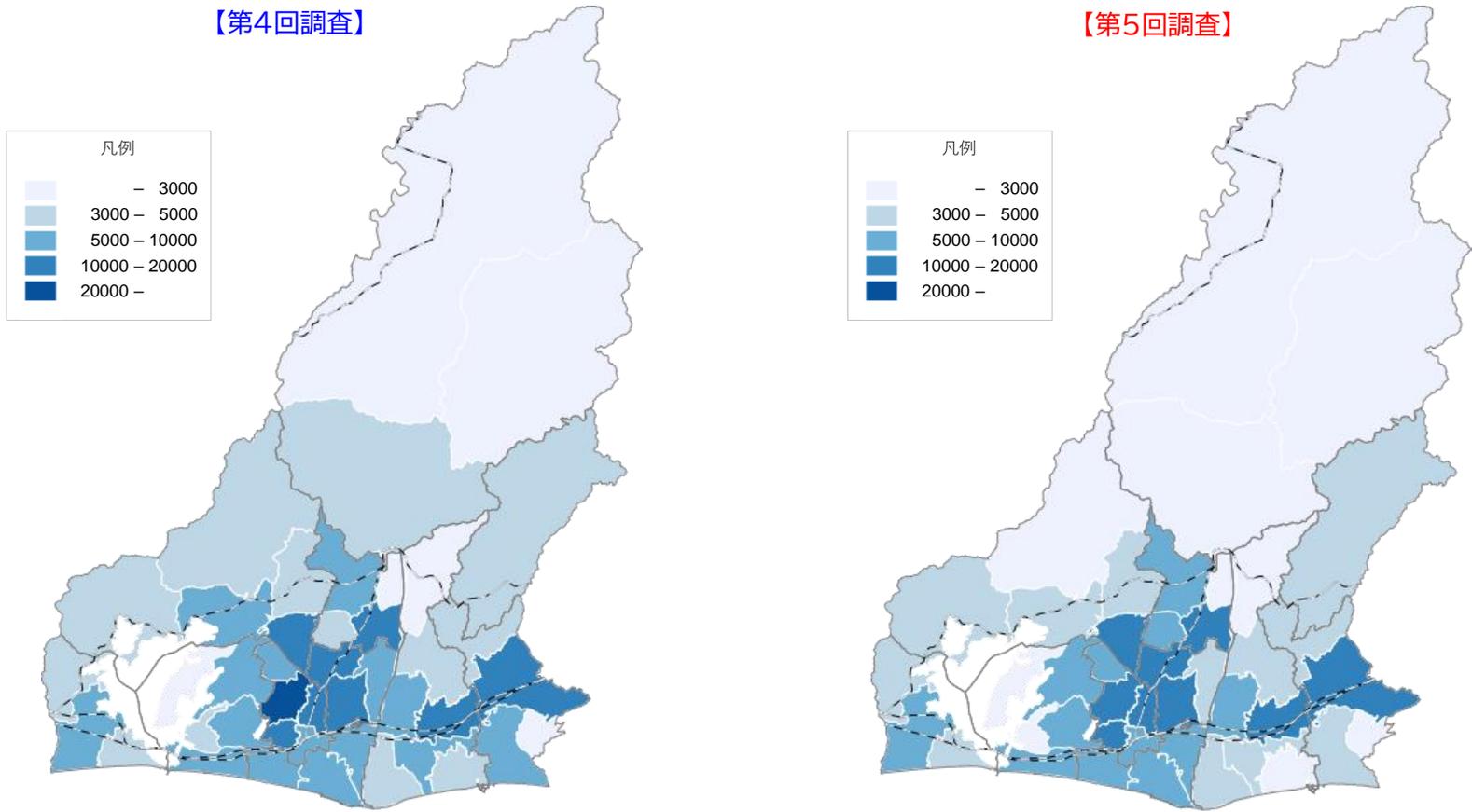


図 通学目的の中ゾーン別トリップ発生集中量

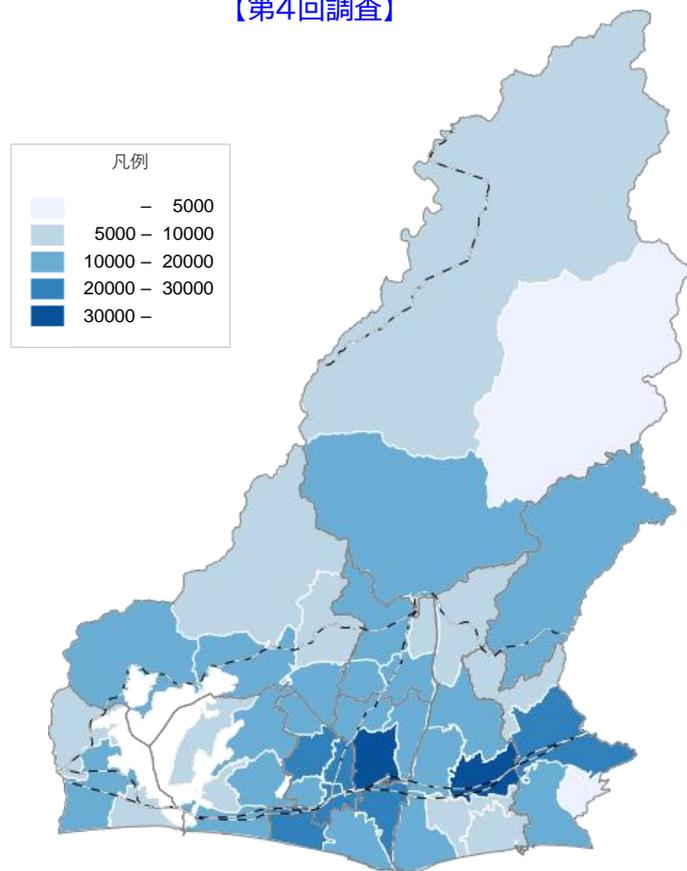
四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

8. 発生集中量の推移

- 業務目的での発生集中量は、まちなかを中心に減少傾向である。

【第4回調査】



【第5回調査】

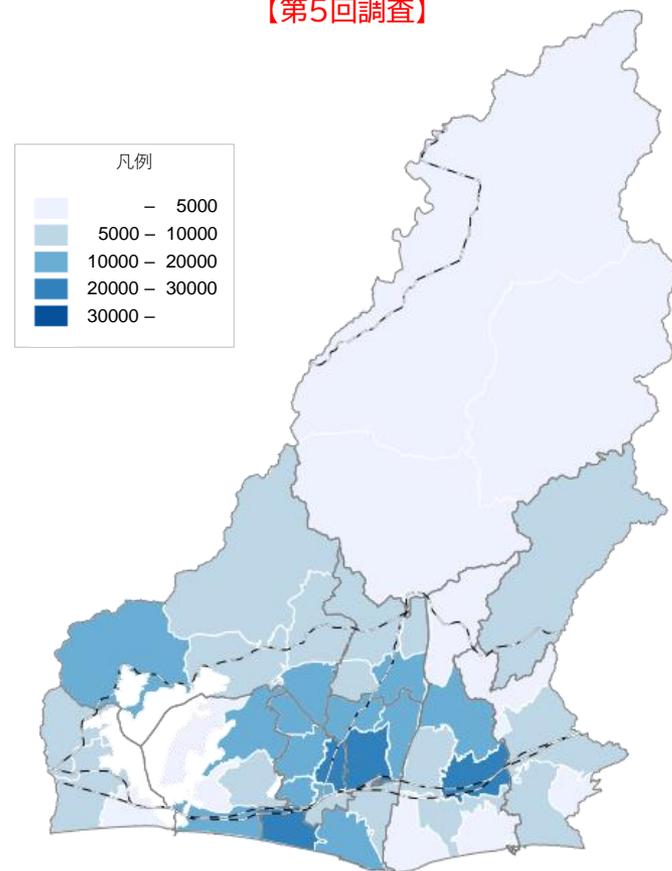
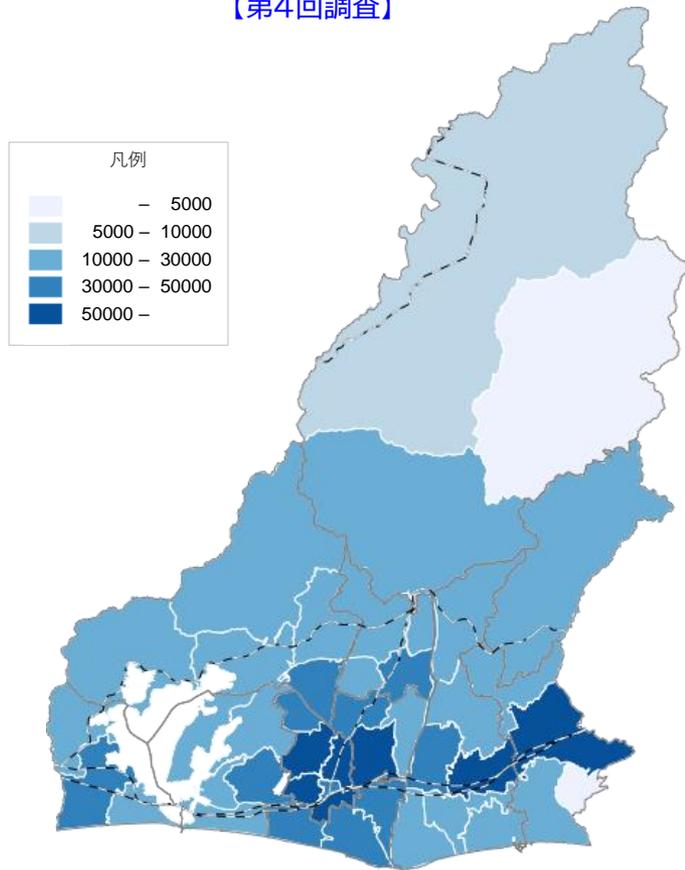


図 業務目的の中ゾーン別トリップ発生集中量

8. 発生集中量の推移

- 私事目的での発生集中量は、湖西市や旧北区、旧天竜区などで減少傾向である。

【第4回調査】



【第5回調査】

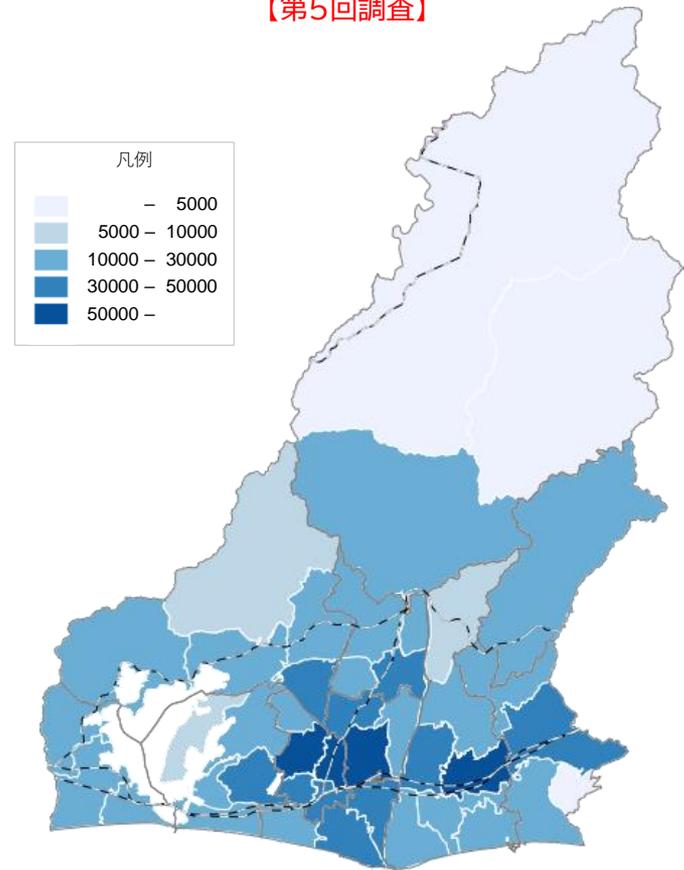
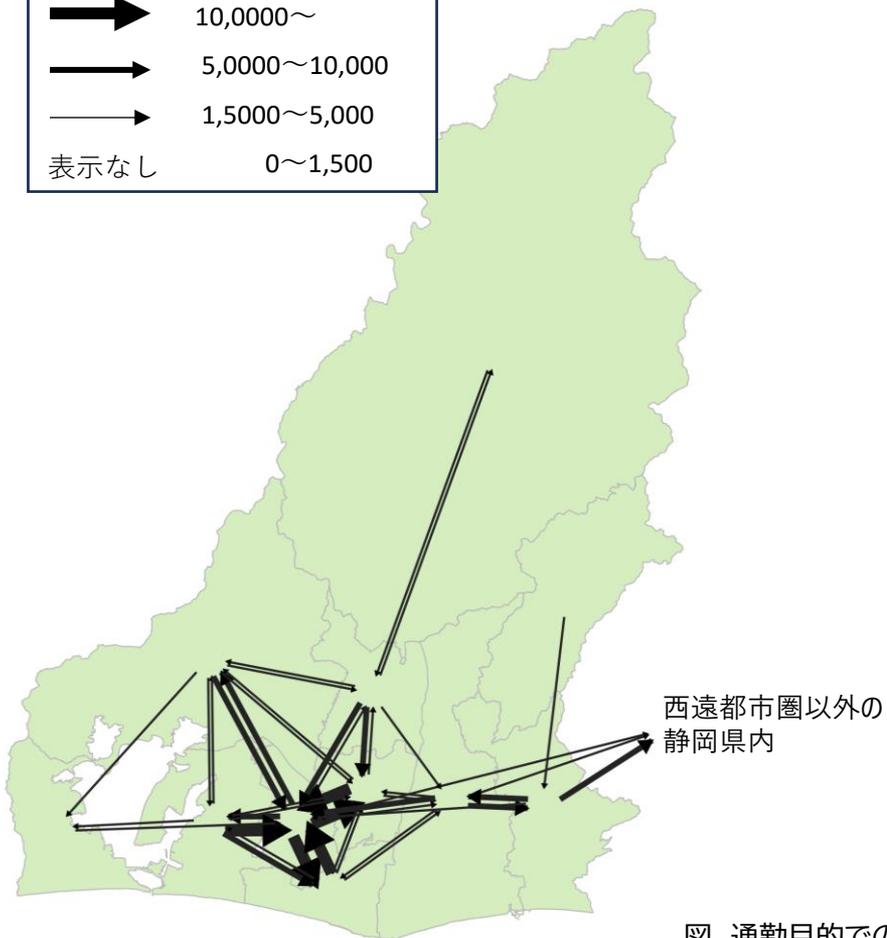
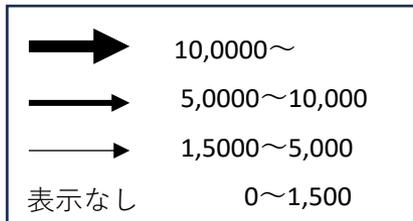


図 私事目的の中ゾーン別トリップ発生集中量

9. OD交通量の推移

- 通勤目的での移動は、大きな変化は見受けられない。

【第4回調査】



【第5回調査】

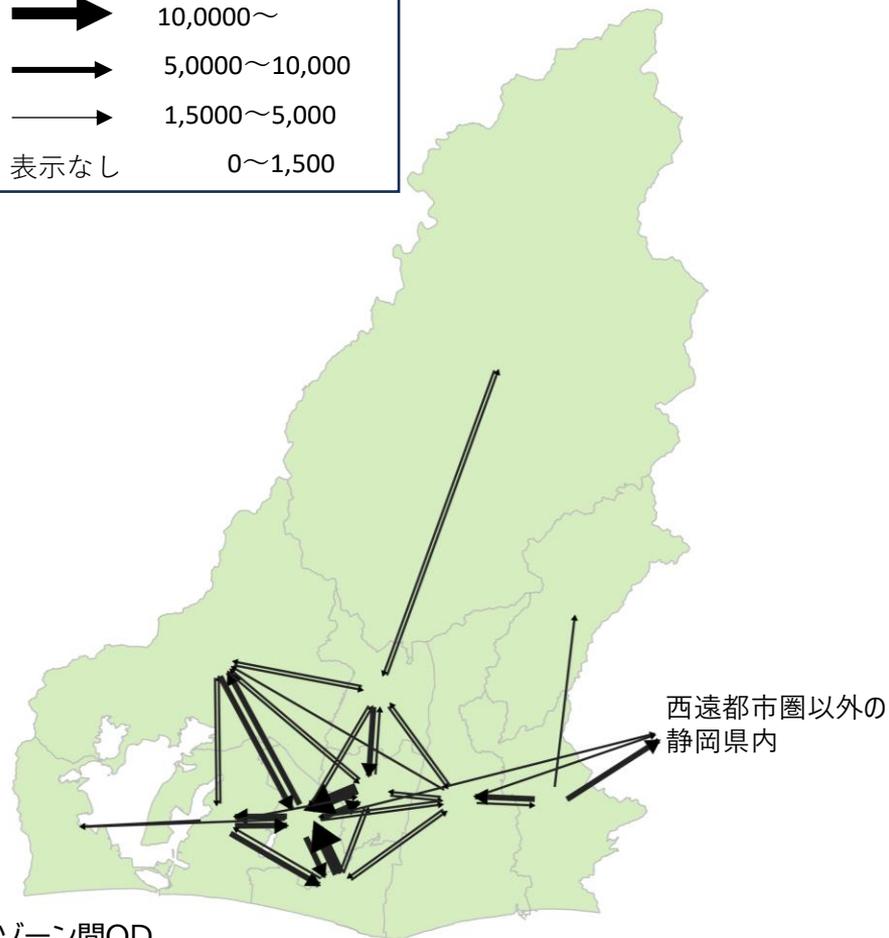
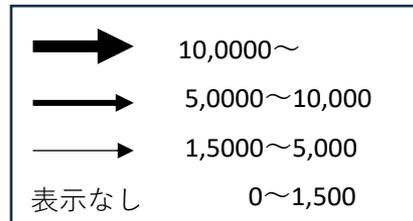
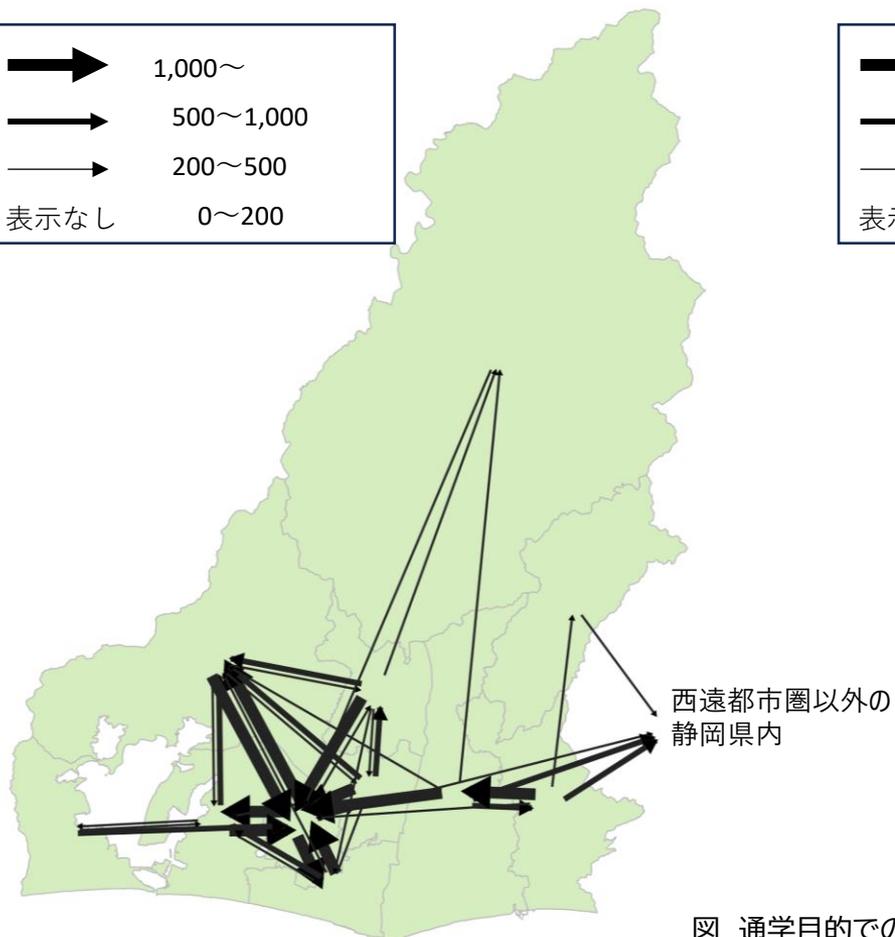
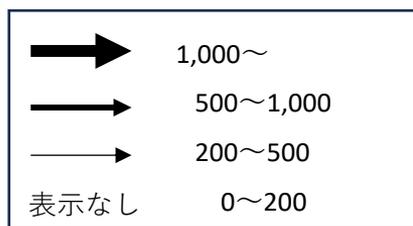


図 通勤目的での大ゾーン間OD

9. OD交通量の推移

- 通学目的での移動は、浜松市内への移動や袋井市から磐田市への移動が減少傾向している。
- 一方で、湖西市から浜松市旧中区への移動が増加している。

【第4回調査】



【第5回調査】

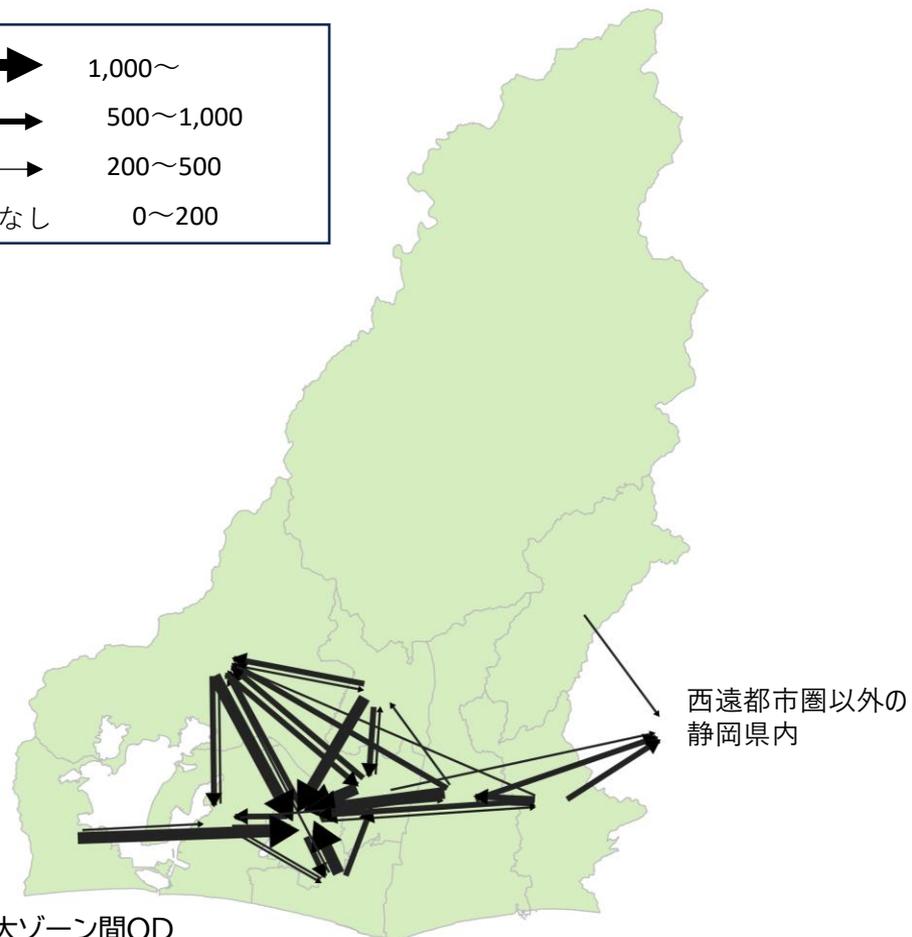
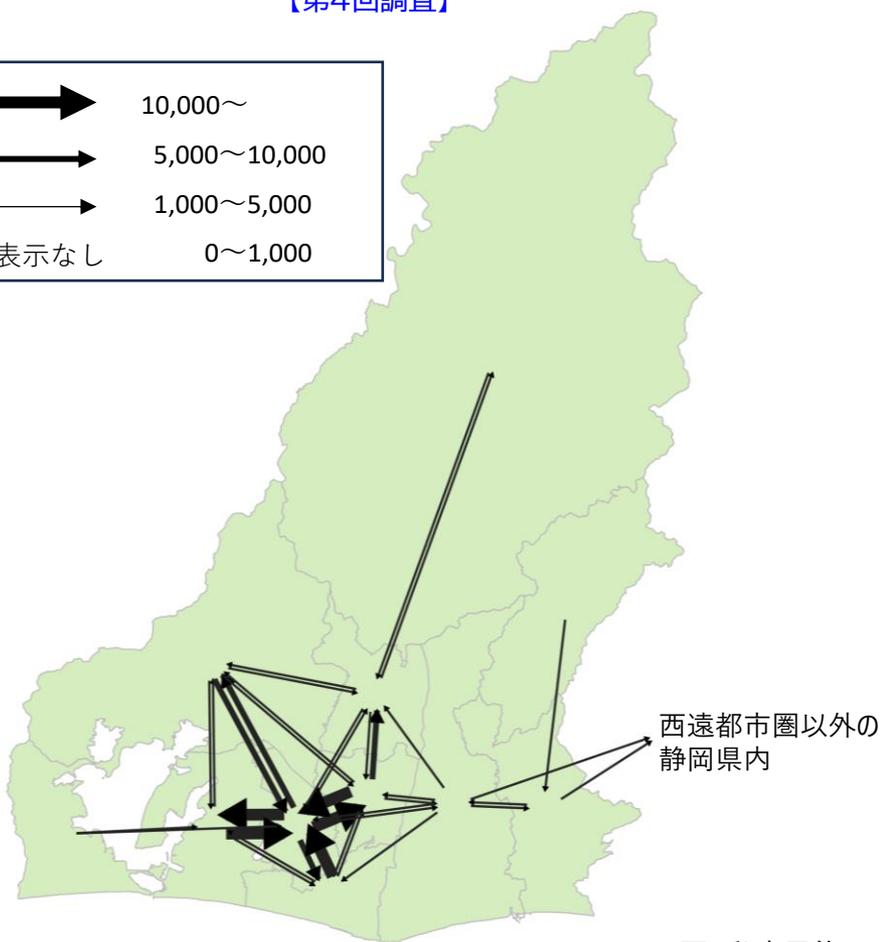
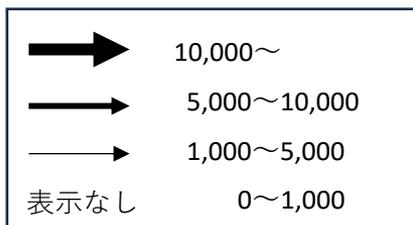


図 通学目的での大ゾーン間OD

9. OD交通量の推移

- 私事目的での移動は、大きな変化は見受けられない。

【第4回調査】



【第5回調査】

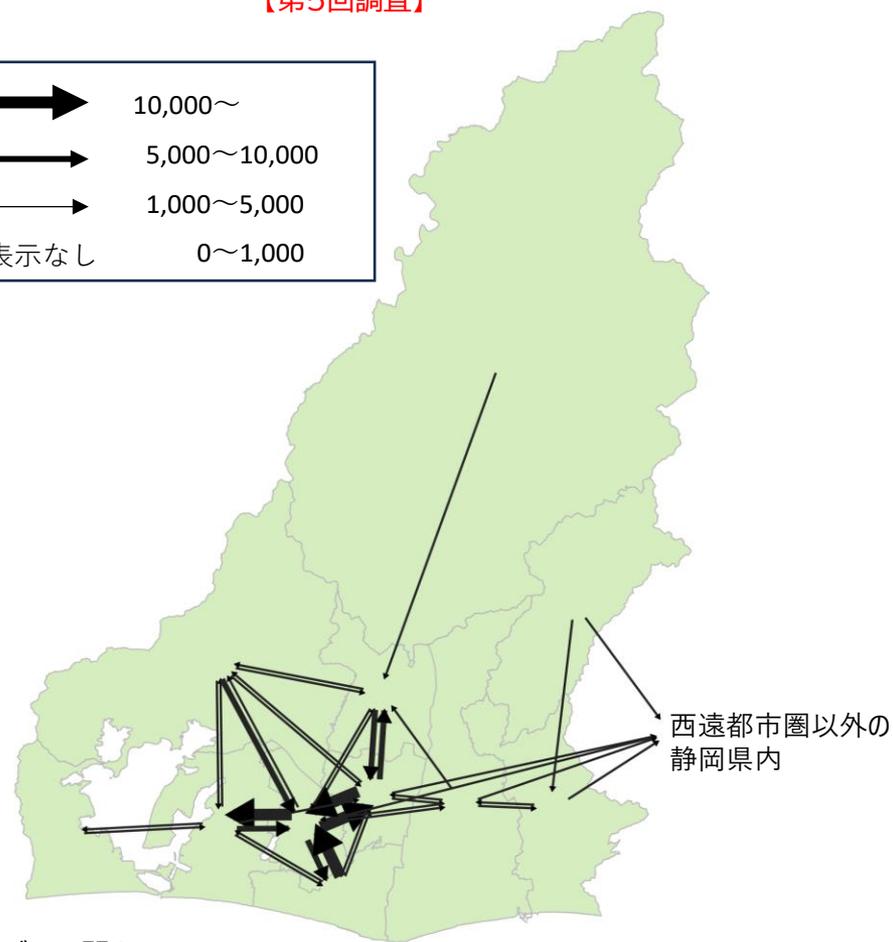
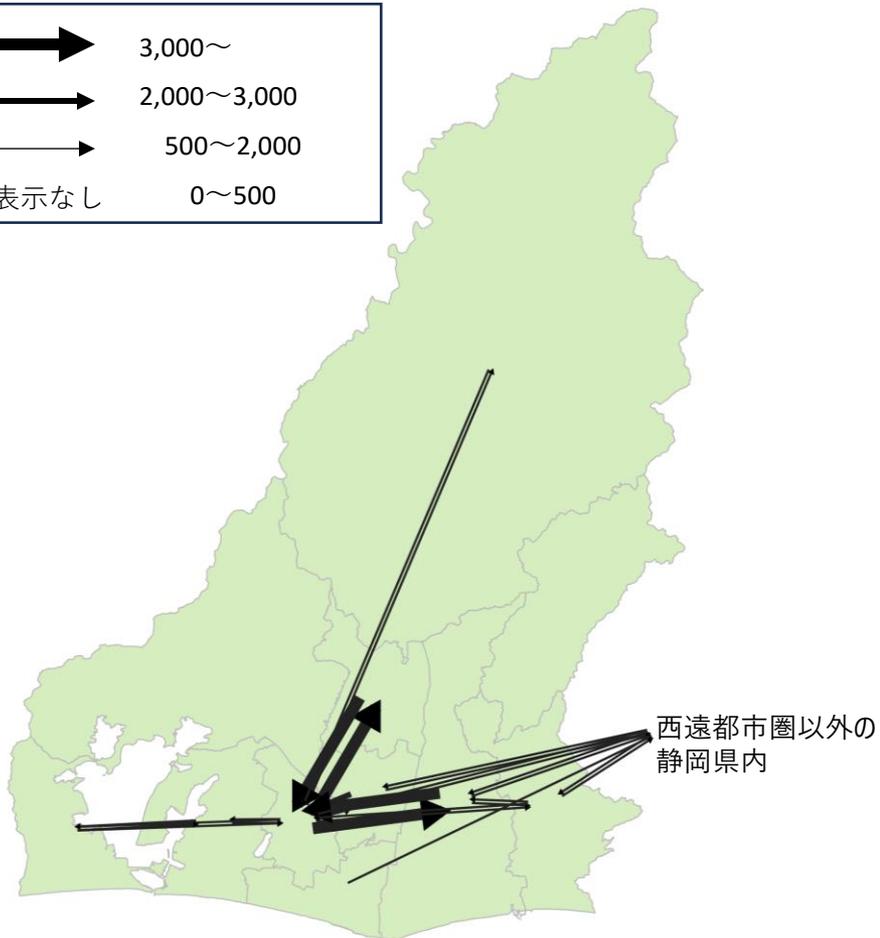


図 私事目的での大ゾーン間OD

9. OD交通量の推移

- 鉄道での移動は、浜松市旧中区と旧浜北区との間での移動が減少している。
- 一方で、掛川市・菊川市を含む静岡市方面への移動が増加傾向になる。

【第4回調査】



【第5回調査】

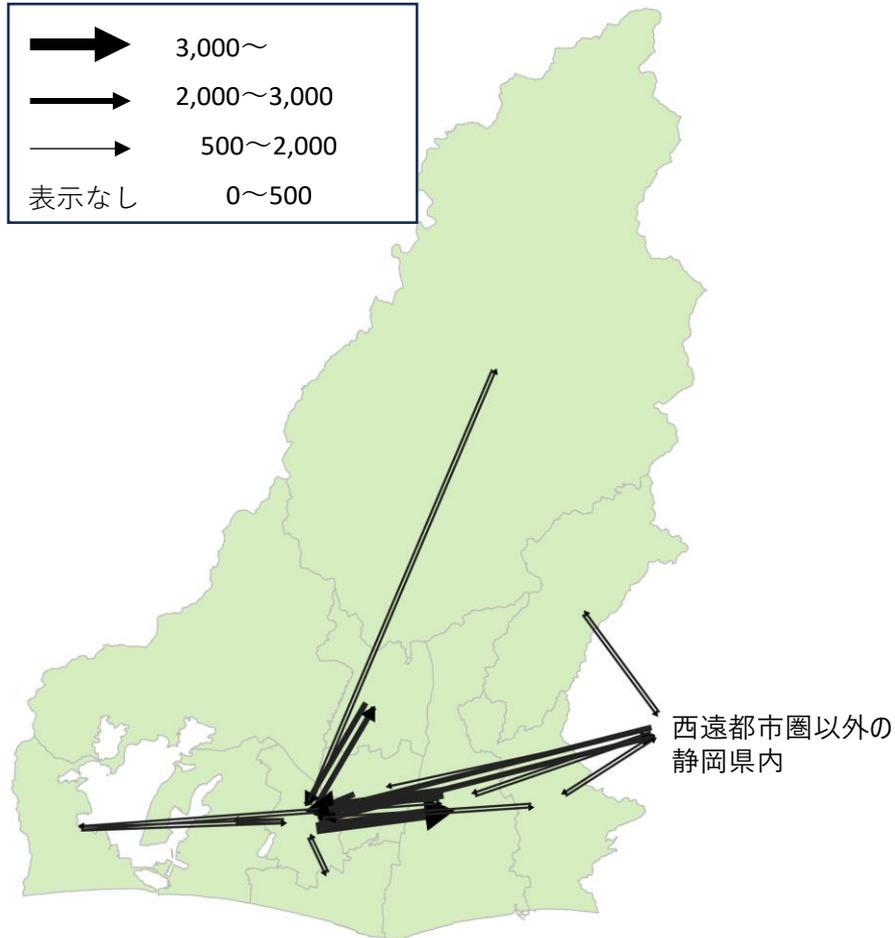
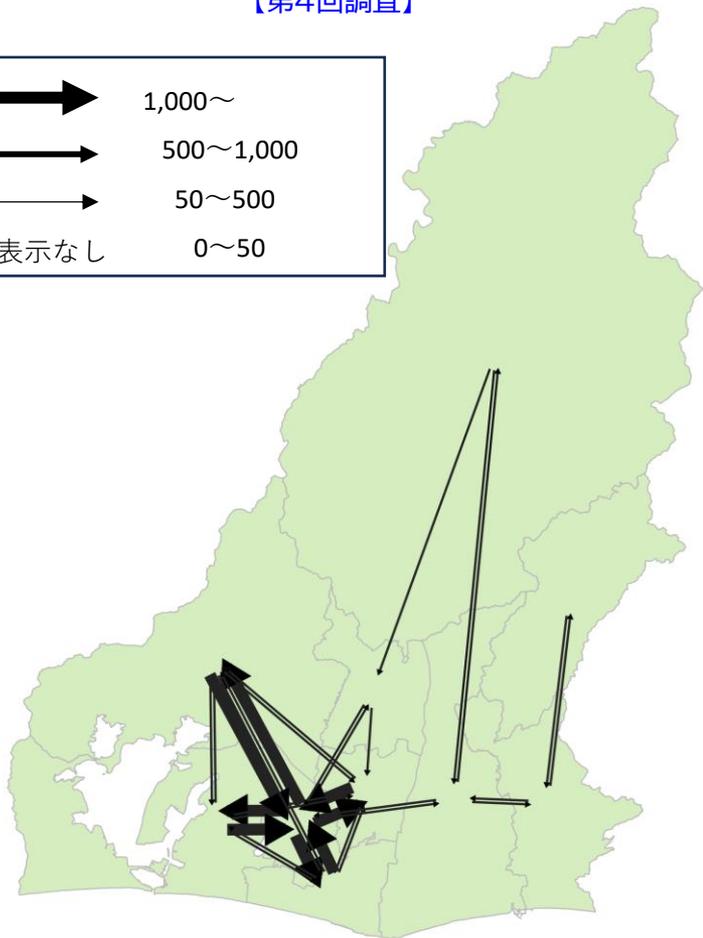
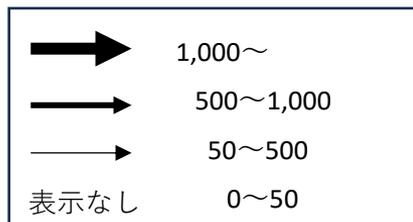


図 鉄道での大ゾーン間OD

9. OD交通量の推移

- バスでの移動は、浜松市旧中区と旧北区との移動が減少している。
- その他、磐田市と袋井市との間の移動も減少傾向である。

【第4回調査】



【第5回調査】

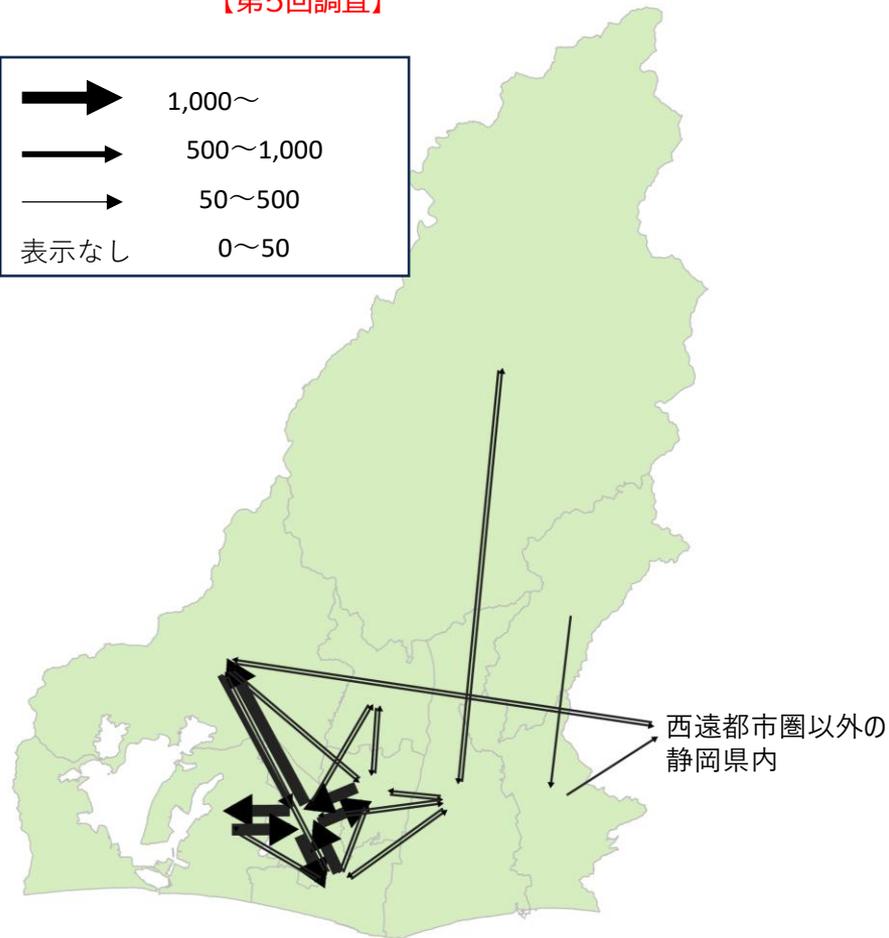
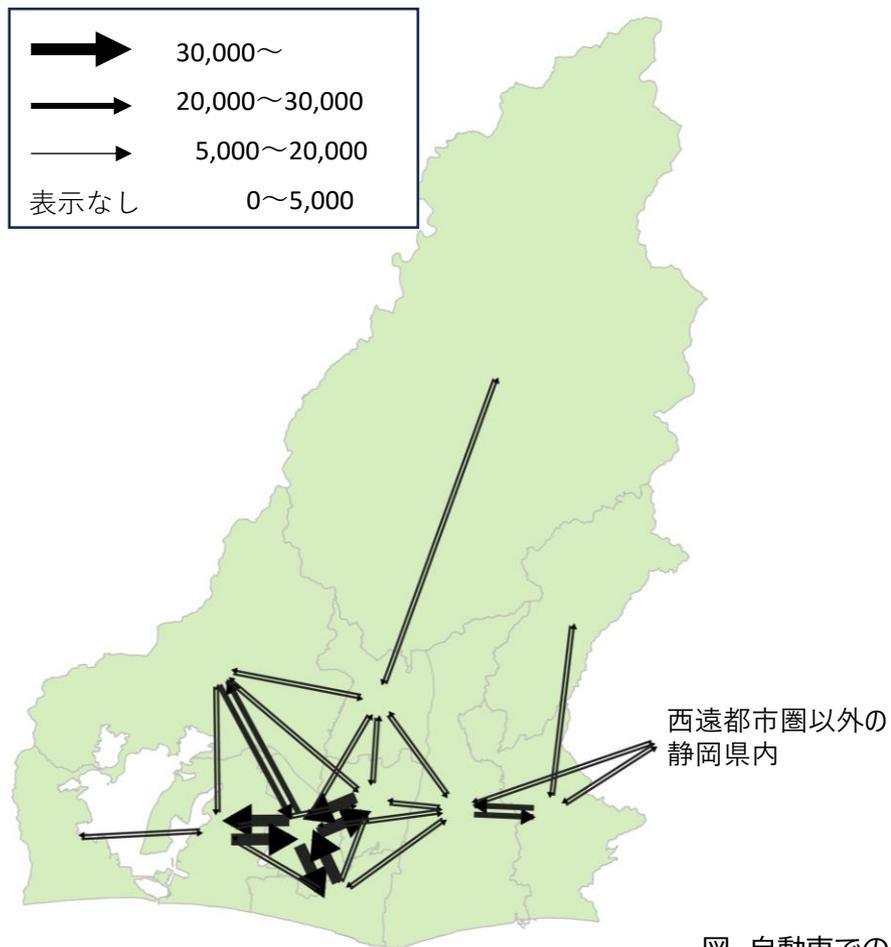


図 バスでの大ゾーン間OD

9. OD交通量の推移

- 自動車での移動は、浜松市旧中区と旧西区、旧南区、旧北区との移動が減少傾向である。
- また、浜松市と湖西市との間の移動も減少傾向となっている。

【第4回調査】



【第5回調査】

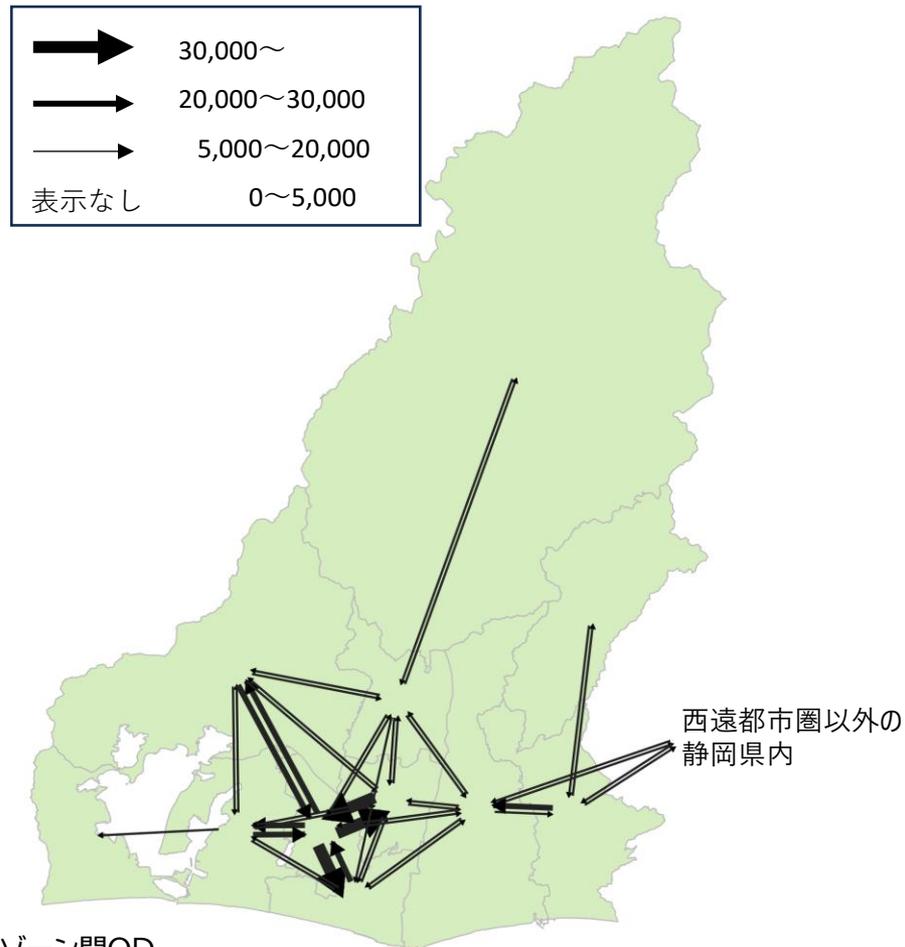


図 自動車での大ゾーン間OD

10. 前回調査で設定した目標値

- 公共交通利用者については、現状以上を目標としていたが、下回る結果となっている（約28%減）。
- 通勤・業務目的での自動車分担率は、現状以下を目標としていたが、2.3ポイント増加する結果となっている。

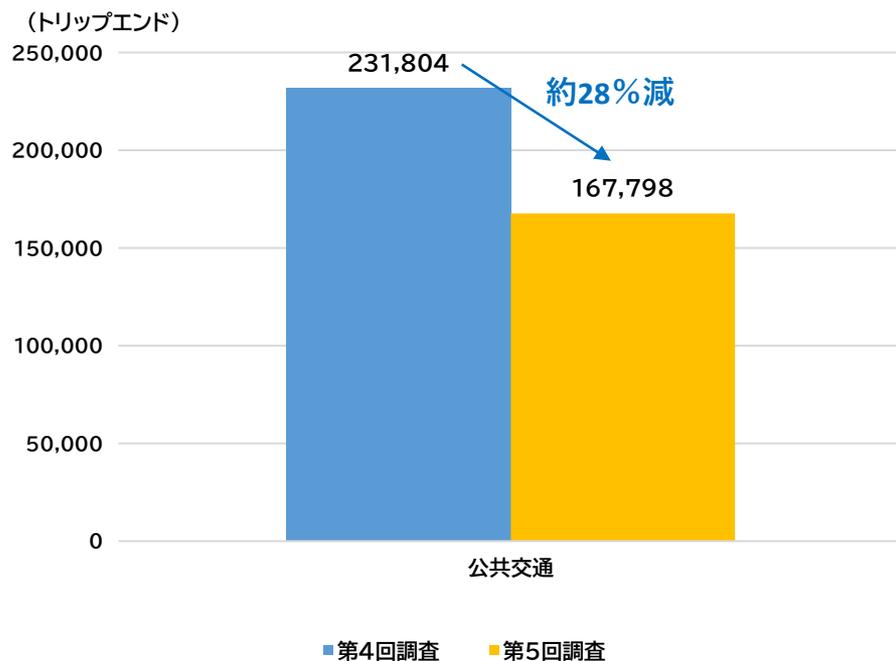


図 公共交通利用者(発生集中量)

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

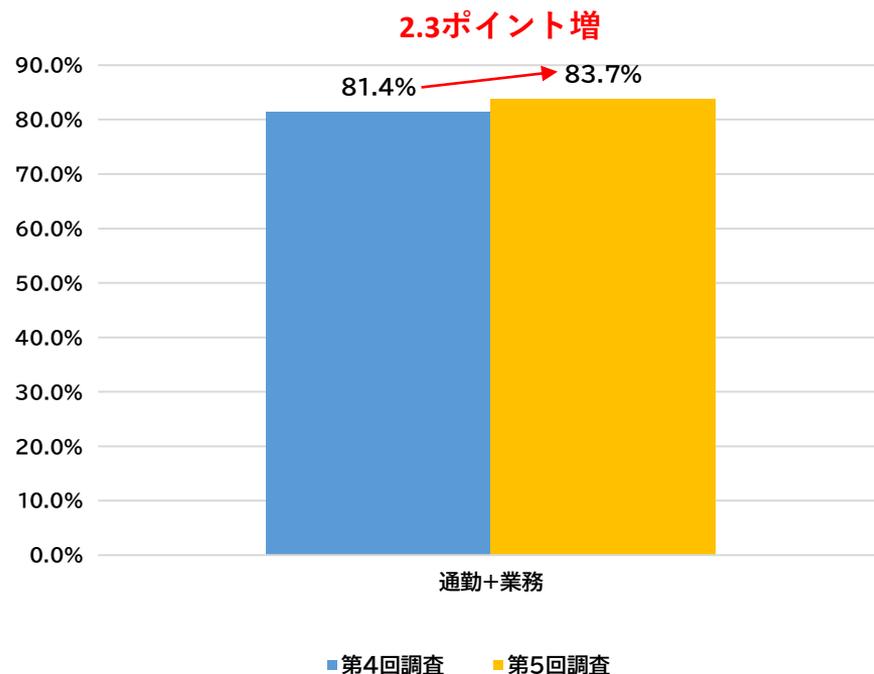


図 通勤・業務目的自動車分担率

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

10. 前回調査で設定した目標値

参考：前回調査での目標の記載内容

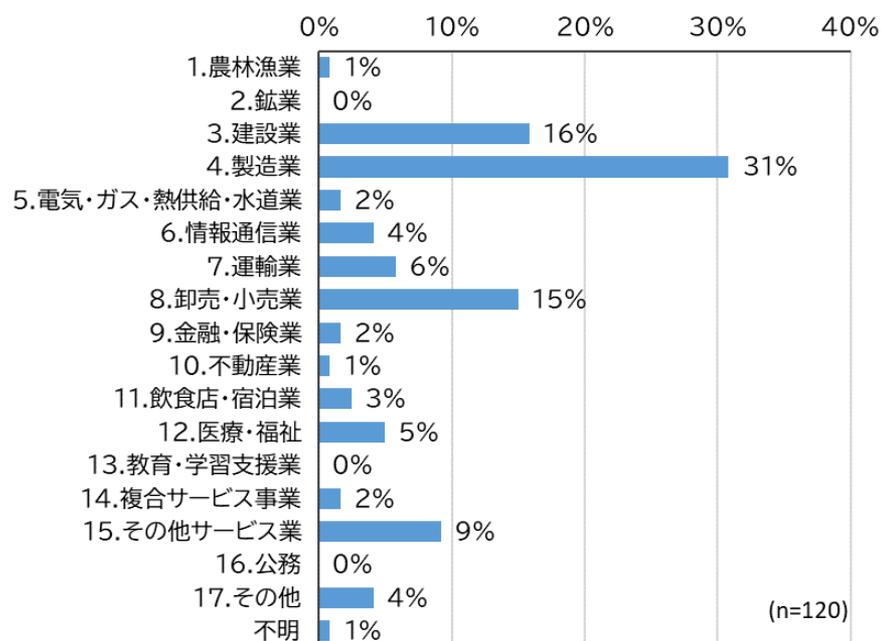
基本理念		目標指標	目標値	都市交通マスタープラン実現時
くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段を選択できる持続可能な都市交通を目指して	くらしを支える交通体系	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数 (参考：私事目的公共交通利用者数)	現況（平成19年度）以上 ※私事目的で現況（平成19年度）以上	現況（平成19年度）より 18%増加 ※私事目的では約39%増加
	ものづくりを支える交通体系	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、業務目的自動車分担率 (参考：MM実施地域における通勤、業務目的自動車分担率)	現況（平成19年度）以下（82%） ※MM実施地域では79%	現況（平成19年度）より 3ポイント減少 （79%） ※MM実施地域では73%（6ポイント減少） ※MM実施地域の夜間人口は都市圏全体の約6割
	地球環境にやさしい交通体系	<ul style="list-style-type: none"> CO₂の排出量 	平成19年度比9%削減	平成19年度比 9%削減

3 節 補完調査の結果

1. 補完調査対象企業の業種

- 補完調査として実施した企業調査の対象企業においては、地元資本・域外資本の企業ともに、製造業や卸売・小売業、建設業などの業種が多い。

地元資本の企業



域外資本の企業

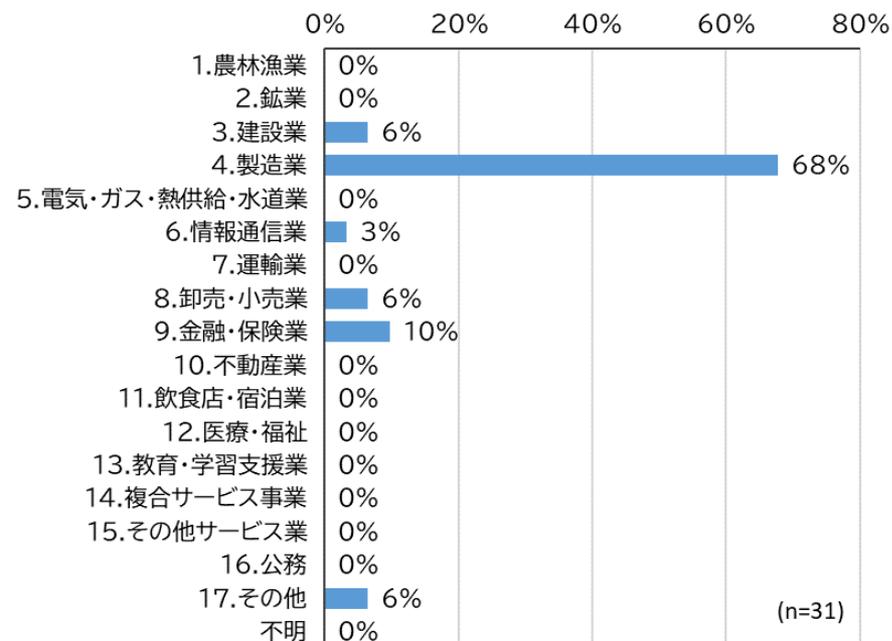


図 企業調査の対象企業の業種

資料：企業調査より作成

2. 補完調査対象企業の従業員数規模

- 補完調査として実施した企業調査の対象企業における従業員数は、地元資本の企業では50人未満の割合が多く、域外資本の企業では1000人以上の割合が多い。

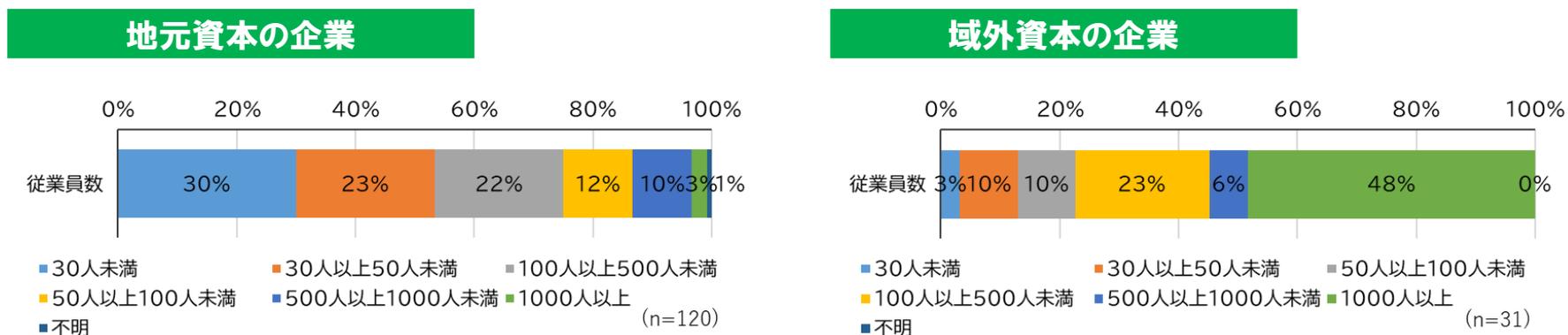


図 企業調査の対象企業の従業員数規模

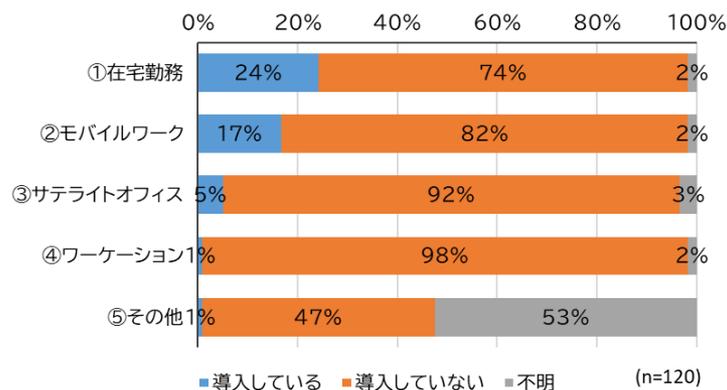
資料：企業調査より作成

3. 働き方：テレワーク導入状況・テレワーク内容

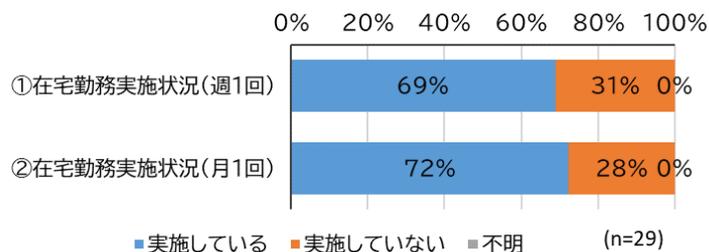
- テレワークの導入状況は、地元資本の企業では在宅勤務で24%程度、地域外資本の企業では84%程度となっている。
- 地元資本の企業では、サテライトオフィスやワーケーションを導入する企業は少ない。
- 地元資本の企業及び域外資本の企業ともに、約7割の企業で週1回は、在宅勤務を実施している。

地元資本の企業

■テレワーク等の導入状況

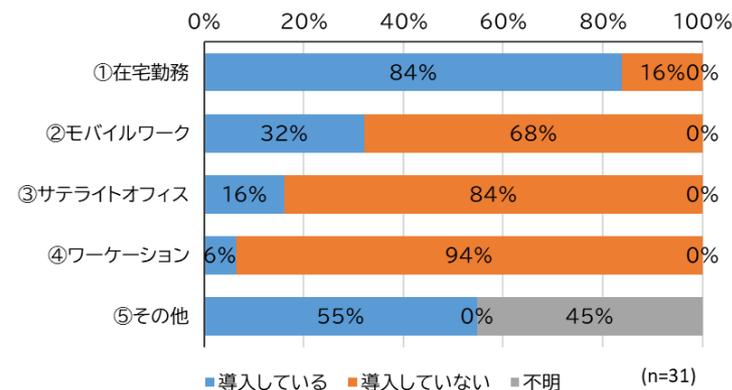


■在宅勤務の実施状況



域外資本の企業

■テレワーク等の導入状況



■在宅勤務の実施状況

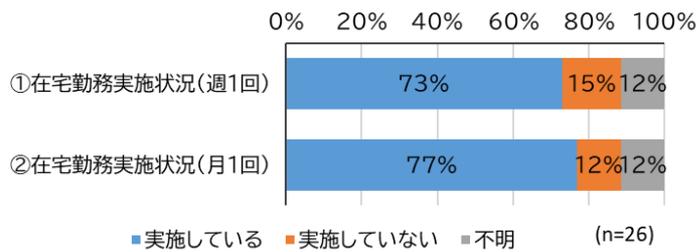


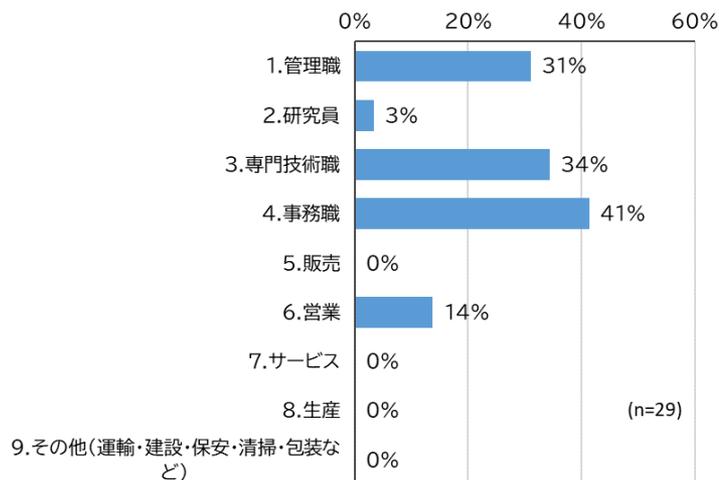
図 テレワーク等の導入状況と実施状況

資料：企業調査より作成

3. 働き方：在宅勤務の実施が進んでいる職種

- 在宅勤務を導入している企業における月に1回以上在宅勤務をする人が30%以上いる職種は、事務職員、営業、管理職、専門技術職が該当する企業の割合が高い。

地元資本の企業



域外資本の企業

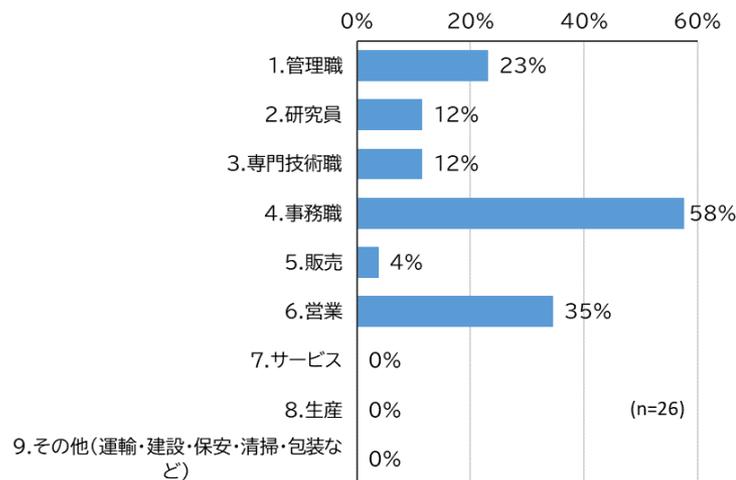


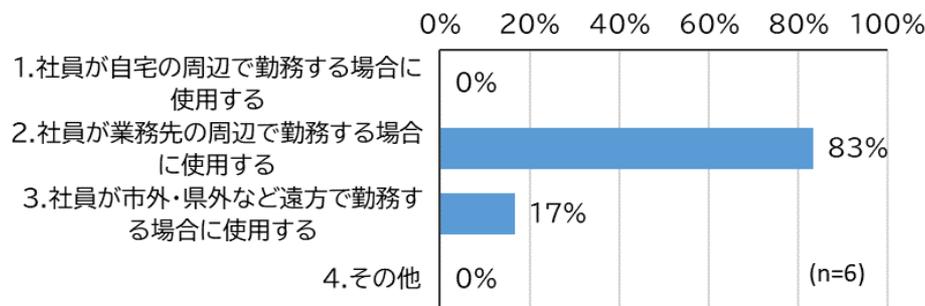
図 月に1回以上在宅勤務をする人が30%以上である職種

資料：企業調査より作成

3. 働き方：サテライトオフィスの利用状況

- サテライトオフィスを利用している企業におけるサテライトオフィスの利用状況は、地元資本の企業では「社員が勤務先の周辺で勤務する場合に使用する」が最も多く、域外資本の企業では「社員が自宅の周辺で勤務する場合に使用する」が最も多い。

地元資本の企業



域外資本の企業

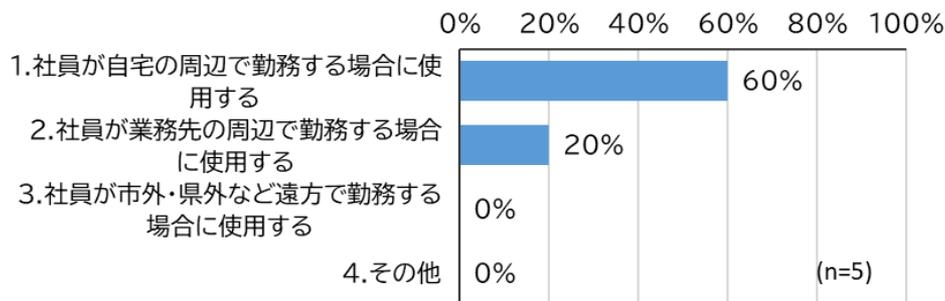
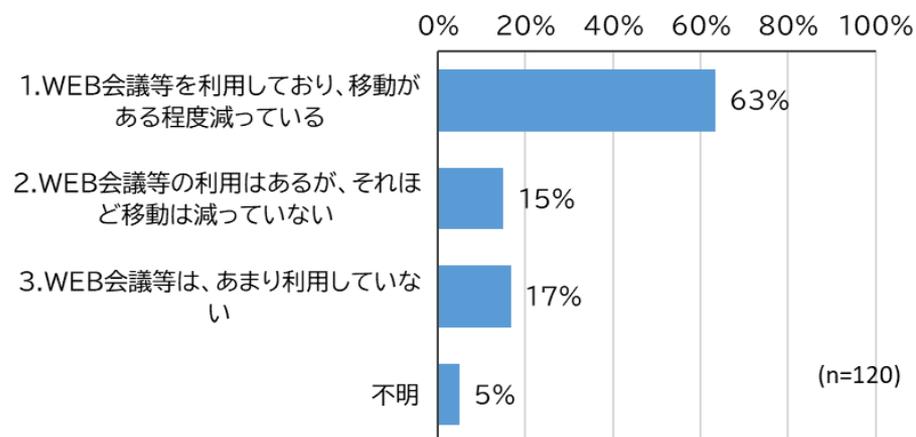


図 サテライトオフィスの利用状況

3. 働き方：Web会議等による移動への影響

- WEB会議やWEB研修などにより、移動がある程度減ったと感じている企業の割合が高い。

地元資本の企業



域外資本の企業

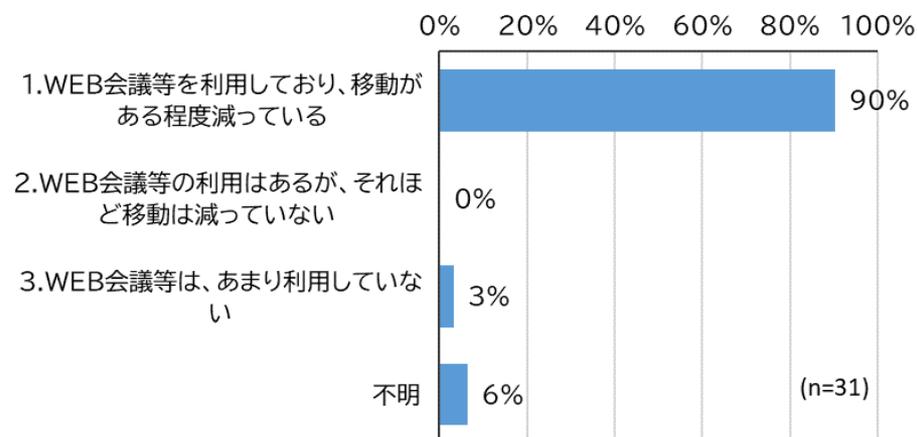


図 Web会議等による出張などの移動に与える影響の感じ方

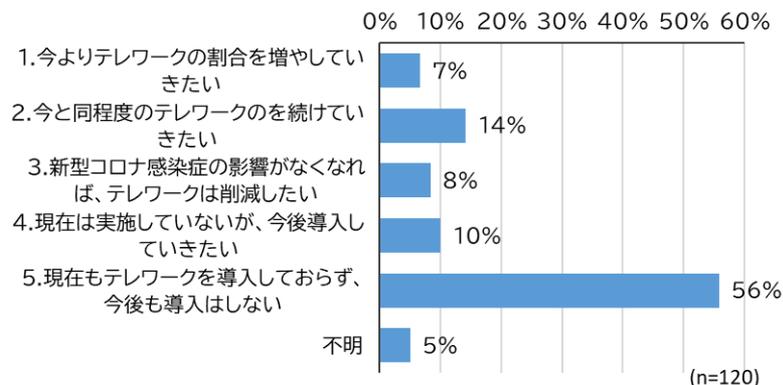
資料：企業調査より作成

3. 働き方：テレワーク等の実施方針

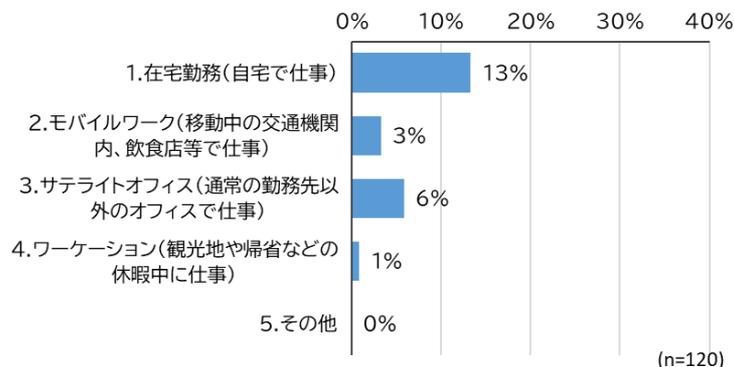
- 地元資本の企業では、今後も導入予定がない企業が半数を占めており、継続・強化意向がある企業は約30%である。
- 一方で、域外資本の企業では、約60%が今後もテレワークを継続する意向を持っている。

地元資本の企業

■テレワークの実施方針



■今後増やしたいテレワーク等の種類



域外資本の企業

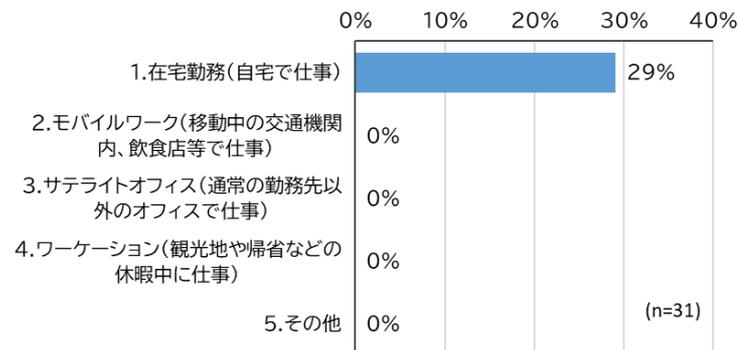
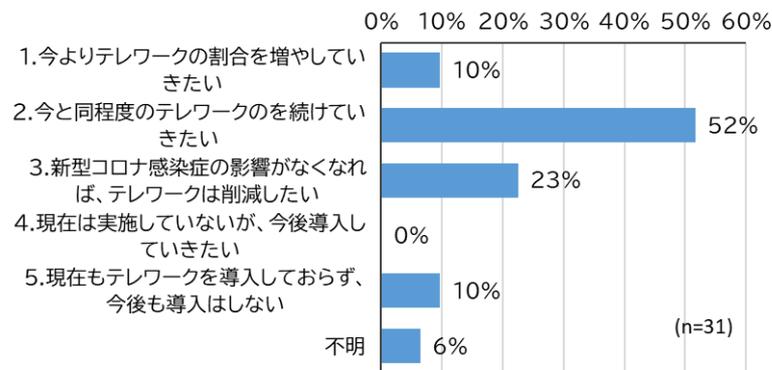


図 テレワーク等の実施方針

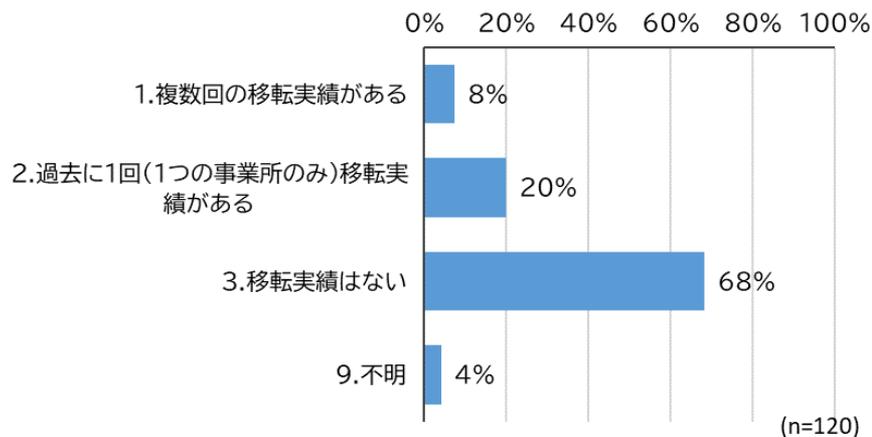
資料：企業調査より作成

4. 事業所の移転：過去10年間の移転・新設実績

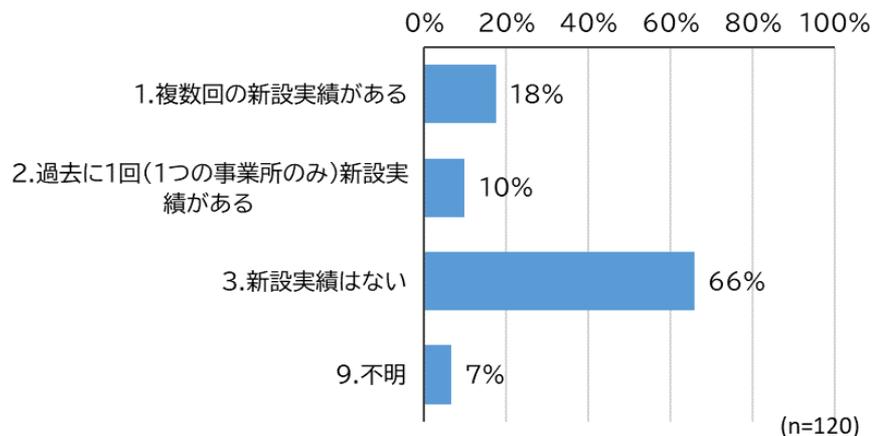
- 過去10年間に事業所の移転や新設の実績がある地元資本の企業はそれぞれ3割程度であり、域外資本の企業はそれぞれ1割強となっている。

地元資本の企業

■事業所の移転実績

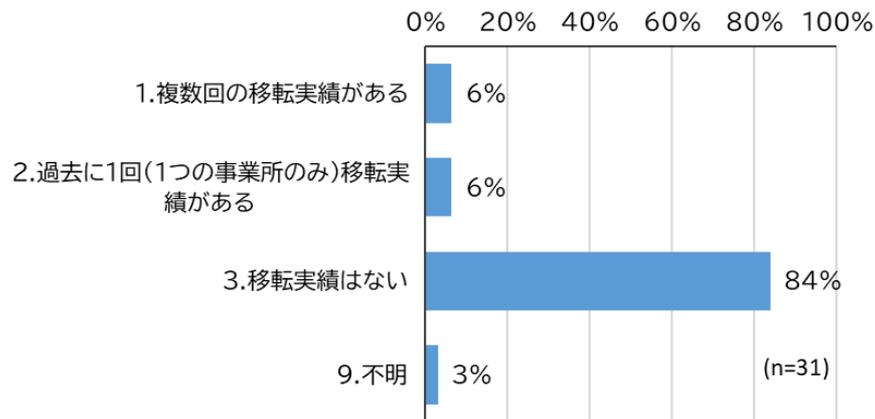


■事業所の新設実績



域外資本の企業

■事業所の移転実績



■事業所の新設実績

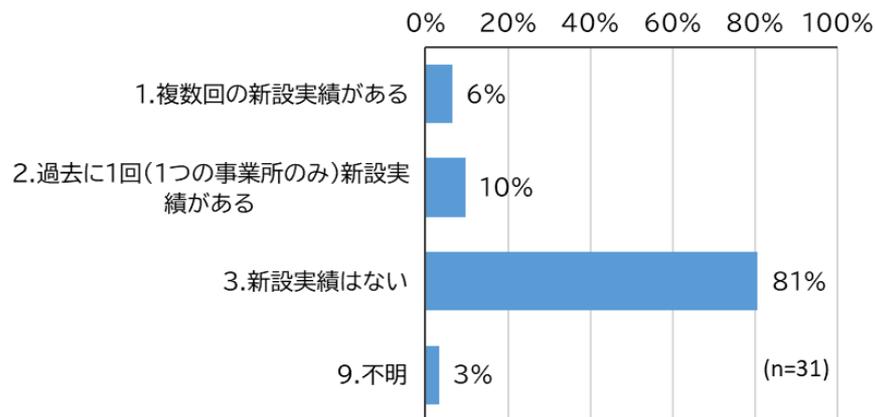


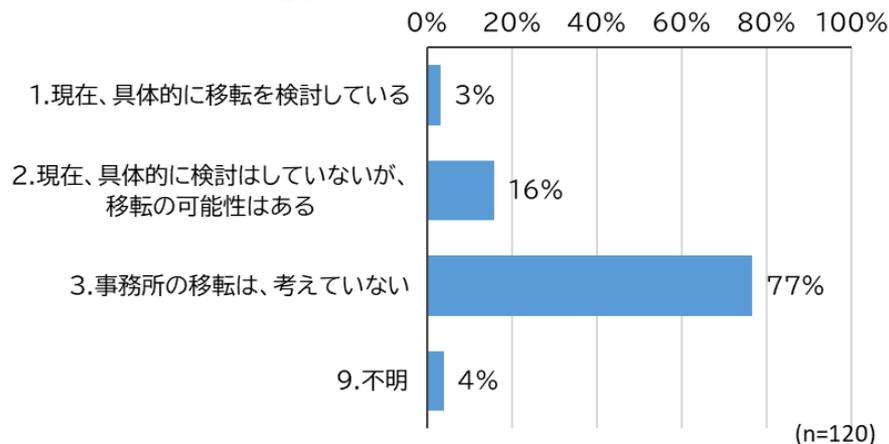
図 過去10年間の事業所の移転・新設の実績

4. 事業所の移転：移転・新設意向

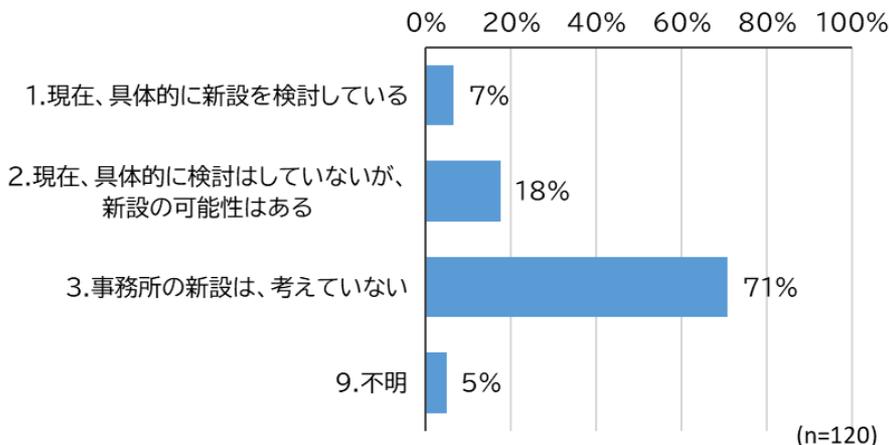
- 今後の事業所の移転や新設の意向について、考えていないという回答が地元資本の企業も域外資本の企業もそれぞれ約8割である。

地元資本の企業

■事業所の移転意向

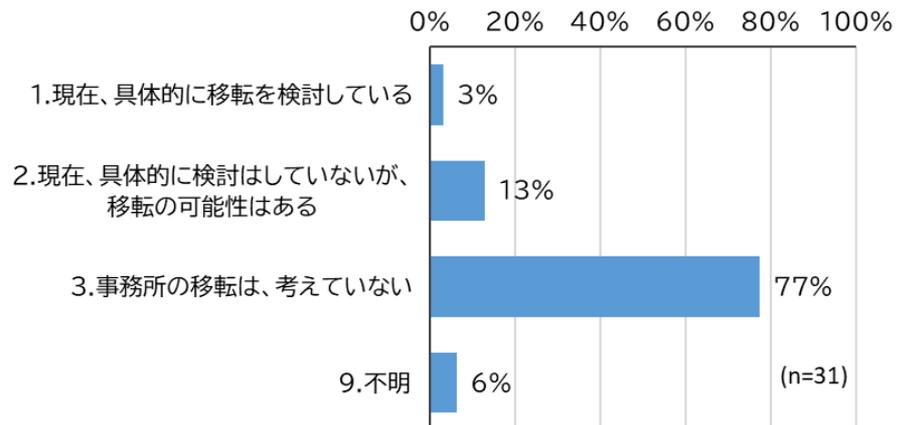


■事業所の新設意向



域外資本の企業

■事業所の移転意向



■事業所の新設意向

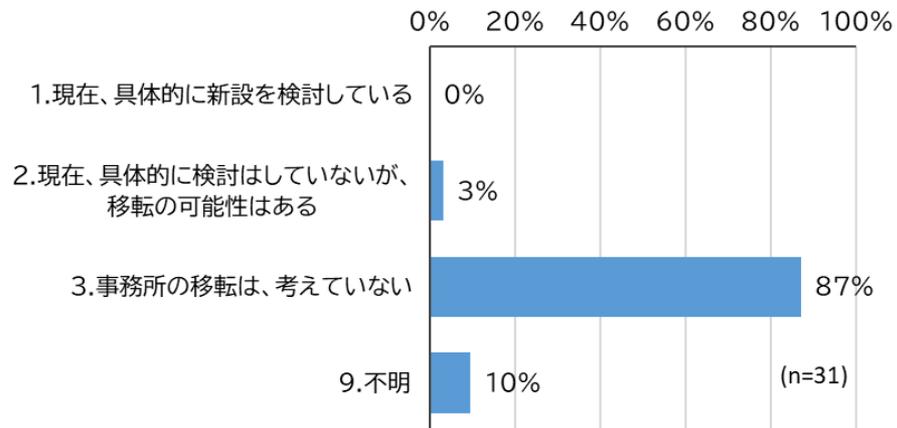
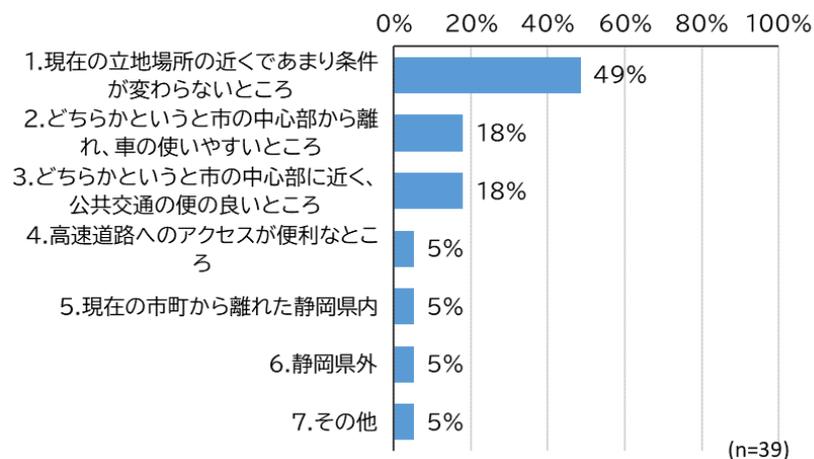


図 事業所の移転・新設の意向

4. 事業所の移転：移転・新設場所の候補

- 移転や新設を具体的に検討している、あるいは移転や新設の可能性がある企業が想定する移転・新設場所の候補は、「現在の立地場所の近くであり条件が変わらないところ」が最多回答である。

地元資本の企業



域外資本の企業

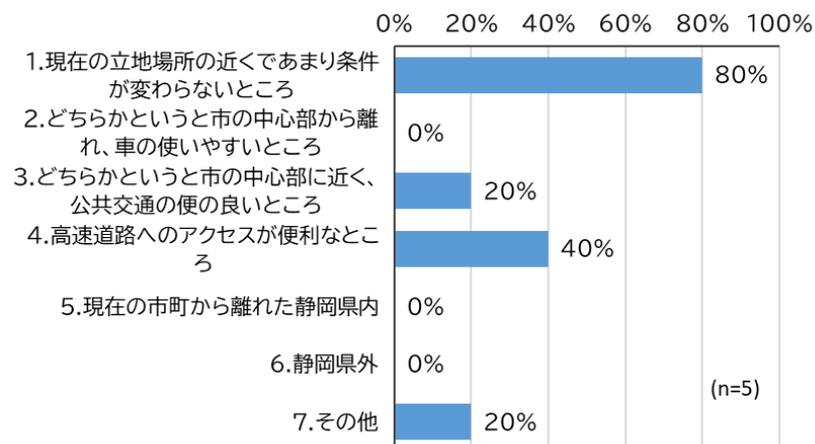


図 想定する移転・新設場所の候補

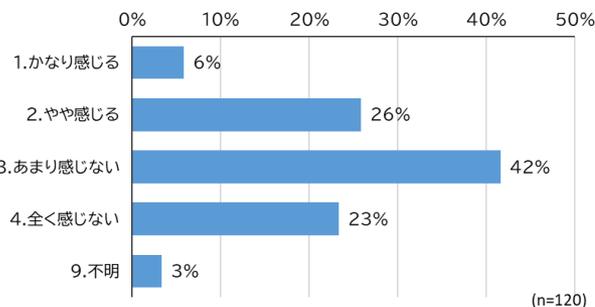
資料：企業調査より作成

5. 企業の交通対策：対策の必要性の感じ方

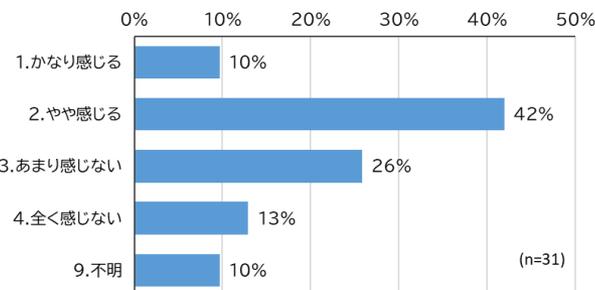
- 交通対策の必要性について、「かなり感じる」「やや感じる」と回答する企業が3割を超えてる。
- その理由については、「CSRを果たすため」「脱炭素化、カーボンニュートラルへの貢献」「道路の渋滞解消・混雑緩和のため」が多い。

地元資本の企業

交通対策の必要性の感じ方



域外資本の企業



交通対策の必要性について「かなり感じる」「やや感じる」を選択した理由

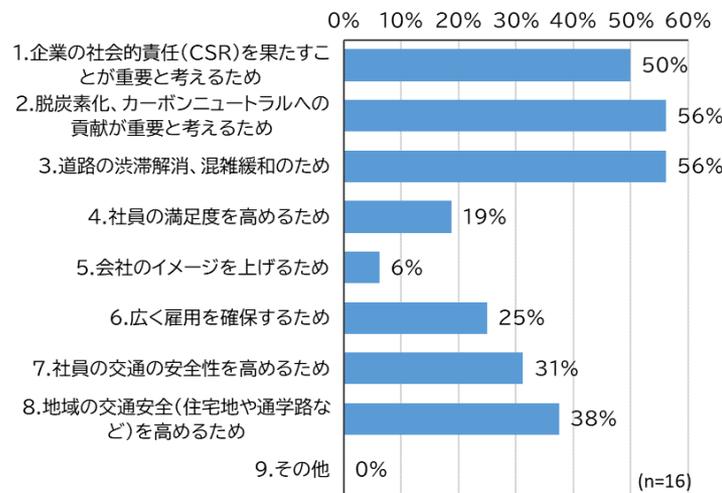
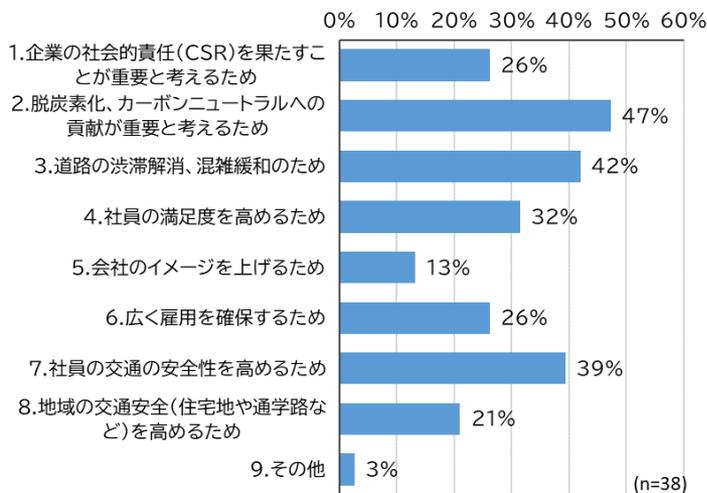


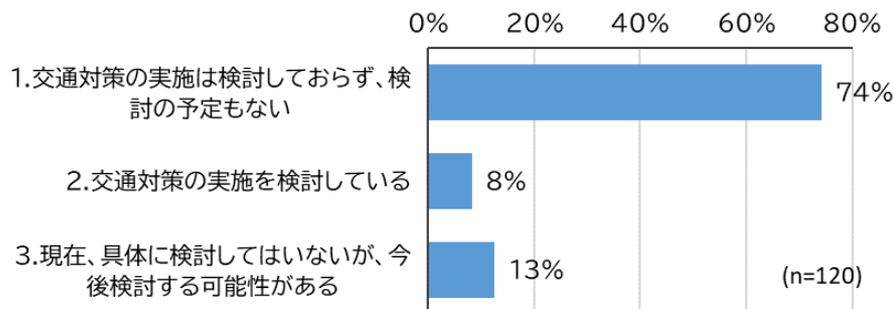
図 企業の交通対策の必要性の感じ方

5. 企業の交通対策：交通対策の実施意向(1/2)

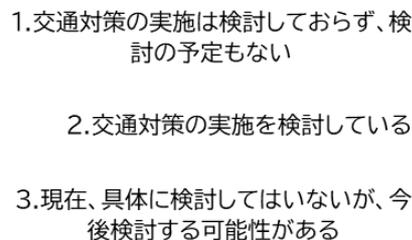
- 交通対策の実施を検討している企業は1割程度ある。
- 実施を検討している企業では、「時差出勤の推進」「自転車通勤者への支援」を検討している企業が多い。

地元資本の企業

交通対策の実施意向



域外資本の企業



検討している交通対策の内容

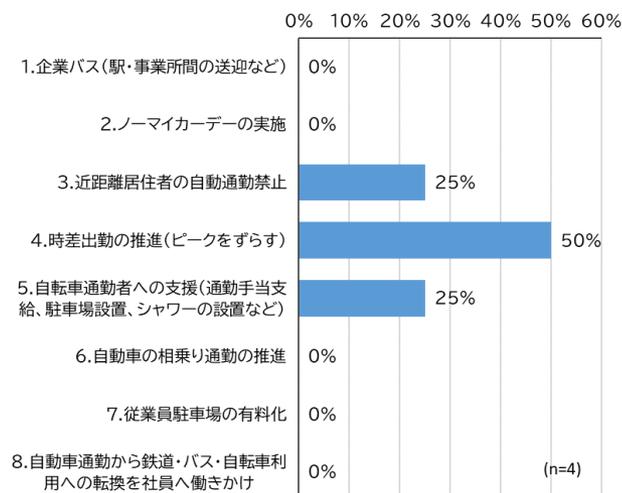
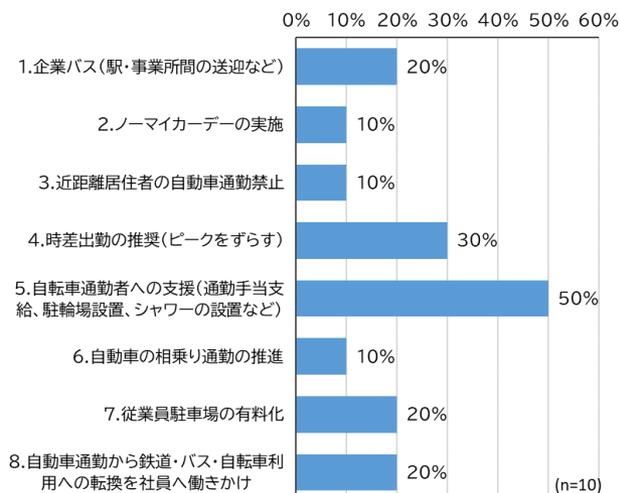
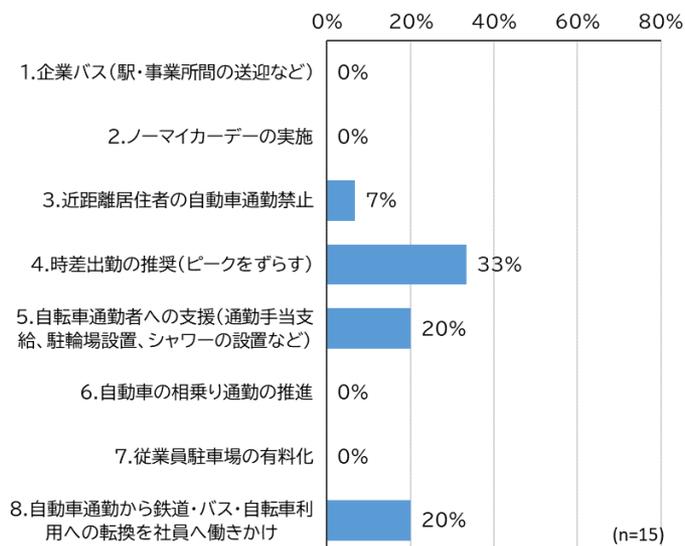


図 企業による交通対策の実施意向と検討している交通対策の内容

5. 企業の交通対策：交通対策の実施意向(2/2)

- 現在は具体的に検討していないものの、今後検討する可能性のある企業では、「時差出勤の推進」「自転車通勤者への支援」について検討する可能性が示されている。

地元資本の企業



域外資本の企業

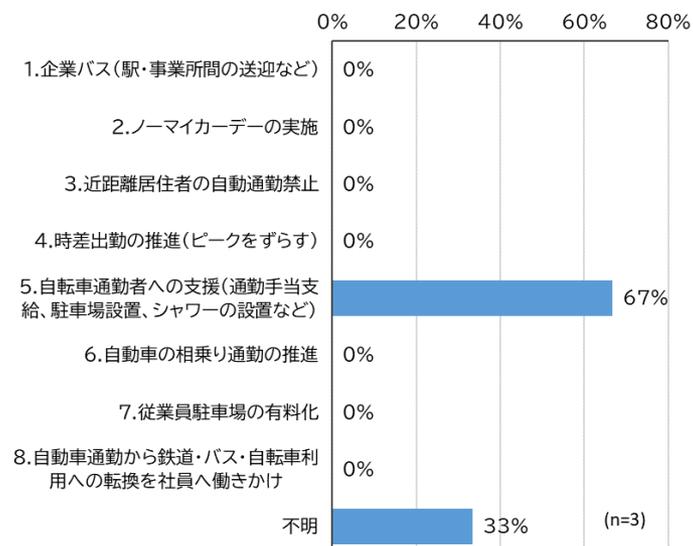


図 今後検討する可能性がある交通対策の内容

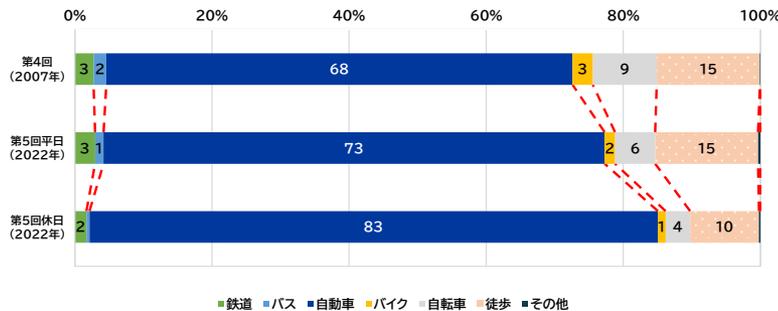
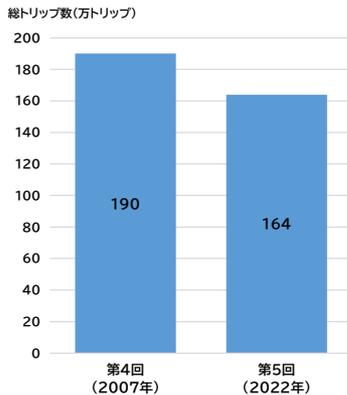
資料：企業調査より作成

3章 特定テーマ分析

1 節 テーマ①：交通に関する分析 ～自動車利用の状況～

1. 自動車利用属性の変化

- 自動車トリップ数は第4回調査と比べて減少しており、人口減少、外出率低下の影響が考えられる。一方、自動車分担率は上昇しており、移動における自動車への依存が拡大している。
- 全体として減少している地域が多いが、特に浜松市中区の減少量が大きい。一方、浜北区は微増である。
- 端末手段自動車は、磐田市で大きく増加している。同市では鉄道トリップ数も増加しており（後述）、東海道本線・御厨駅開業の影響が考えられる。その他、旧中区・旧東区・旧西区・旧浜北区、森町でも増加している。



都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

図 自動車トリップ数及び交通手段分担率の推移(都市圏計)

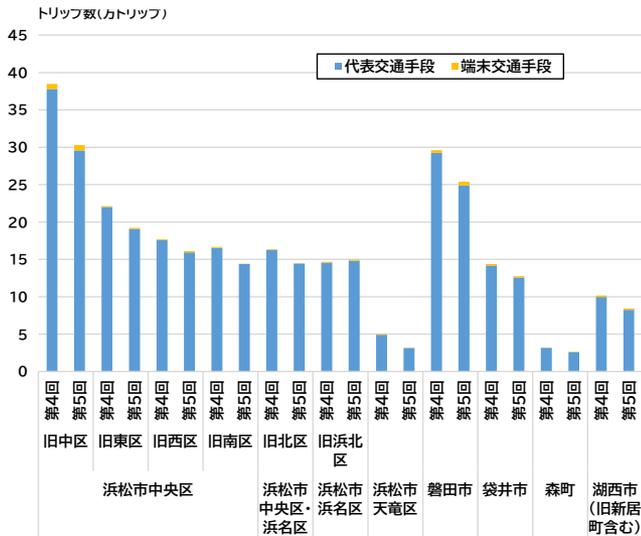


図 市区町村別の自動車トリップ数(代表手段)の推移

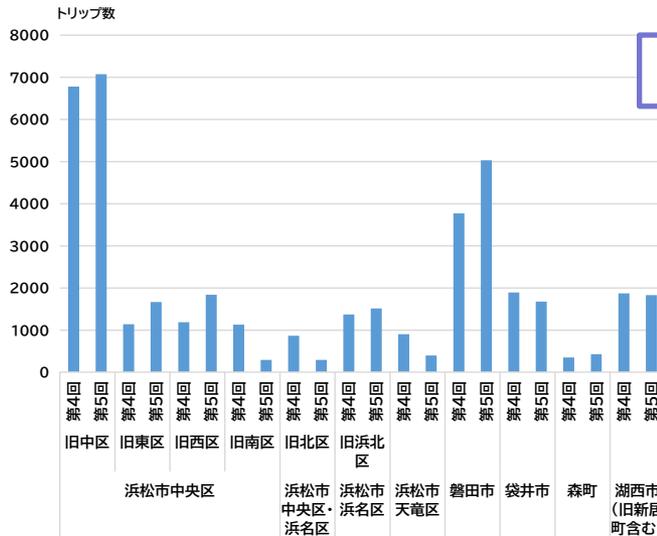


図 市区町村別の自動車トリップ数(端末手段)の推移

都市圏内々・内外トリップ対象
出発地別に集計

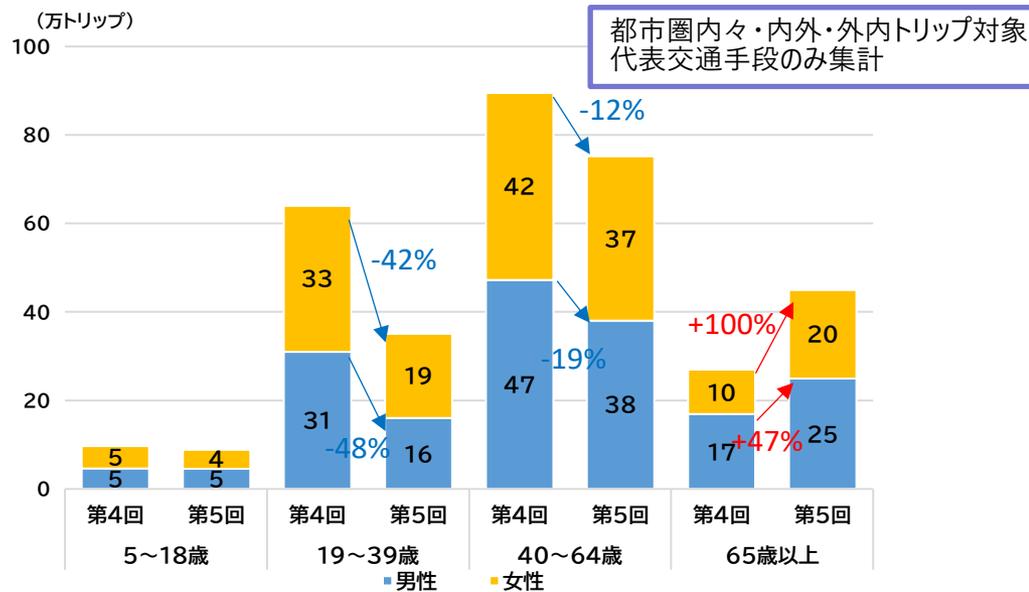
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

1. 自動車利用属性の変化

- 自動車トリップ数を年齢階層別で見ると、「19～39歳」「40～64歳」は減少、「65歳以上」は増加しており、生産年齢人口の減少と高齢者人口の増加、また、若い世代の免許保有率の低下が影響していると考えられる。
- 性別では、「19～39歳」「40～64歳」は女性の減少率が小さく、「65歳以上」は女性の増加率が大きい。

(参考) 免許保有率の推移

- 過去15年間で、高齢者、女性は免許保有率が高まり、自動車利用機会が拡大している。
- 一方、30歳代以下は保有率の低下がみられ、特に「20～24歳」の低下が大きく、「若者のクルマ離れ」が進んでいる。



※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。

図 自動車トリップ数の変化

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

第4回都市圏に該当する市区町村居住者対象

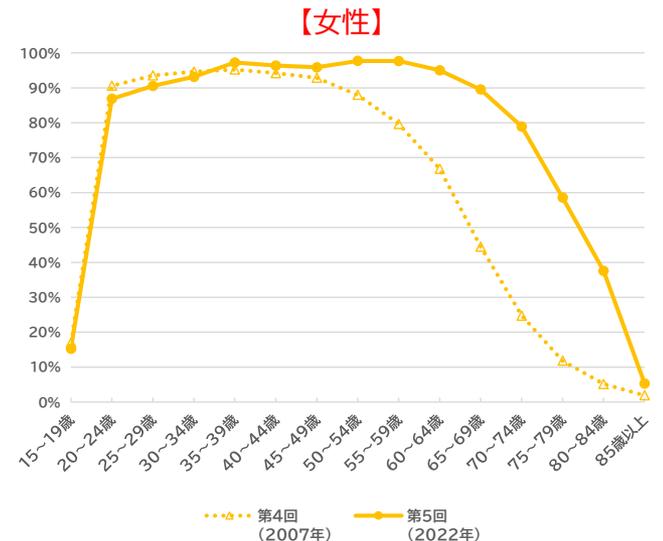
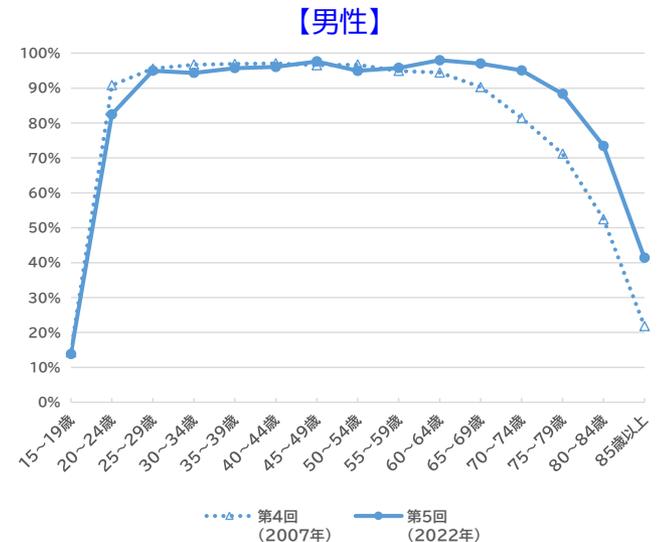


図 運転免許保有率の変化

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

< 参考 > 若い世代の“自動車離れ”の要因について

- 世帯主が30歳代以下に絞ると、H21時点からR1時点の消費支出額は単身世帯でも二人以上の世帯でも減少している。
- 項目別に消費支出額の変化率を見ると、生活に必要な衣食住関連費やその他の消費支出と比較して、世帯主が30歳代以下の自動車等関係費の支出額は減少が大きい。
- 以上から、世帯主が30歳代以下の若い世帯は、全体の消費支出額の減少に対して自動車等関係費の支出を抑えることで対応している状況がうかがえる。

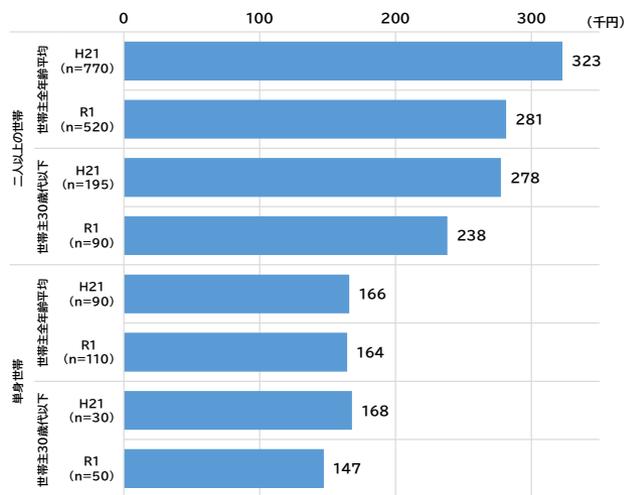


図 勤労者世帯1世帯当たりの消費支出額 (H21→R1、静岡県)

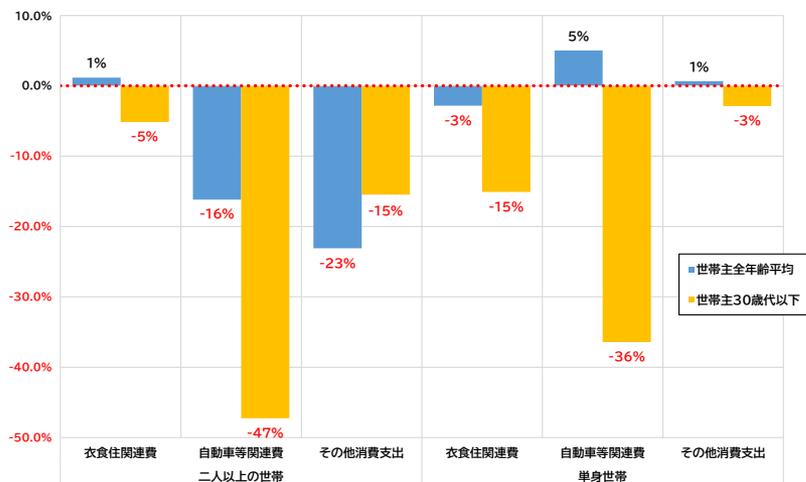


図 勤労者世帯1世帯当たりの消費支出額の支出項目別増減率 (H21→R1、静岡県)

※n値はサンプルとなった世帯数の概数。
 ※H21の値はR1全国家計構造調査の集計方法による遡及集計結果より引用。
 ※勤労者世帯：世帯主が会社、官公庁、学校、工場、商店などに勤めている世帯（世帯主が社長、取締役、理事等の役員である世帯除く）
 ※自動車等関係費：自動車購入、自動車以外の輸送機器購入、自転車購入、自動車維持（ガソリン、自動車整備、駐車料金等）の費用
 ※衣食住関連費：食料、住居、光熱・水道、被服および履物の費用
 ※その他消費支出：自動車等関係費と衣食住関連費に含めた項目を除く消費支出による費用
 ※30歳代以下の値は30歳代以下各年齢階層別の値に世帯数分布をウェイトとした加重平均により算出

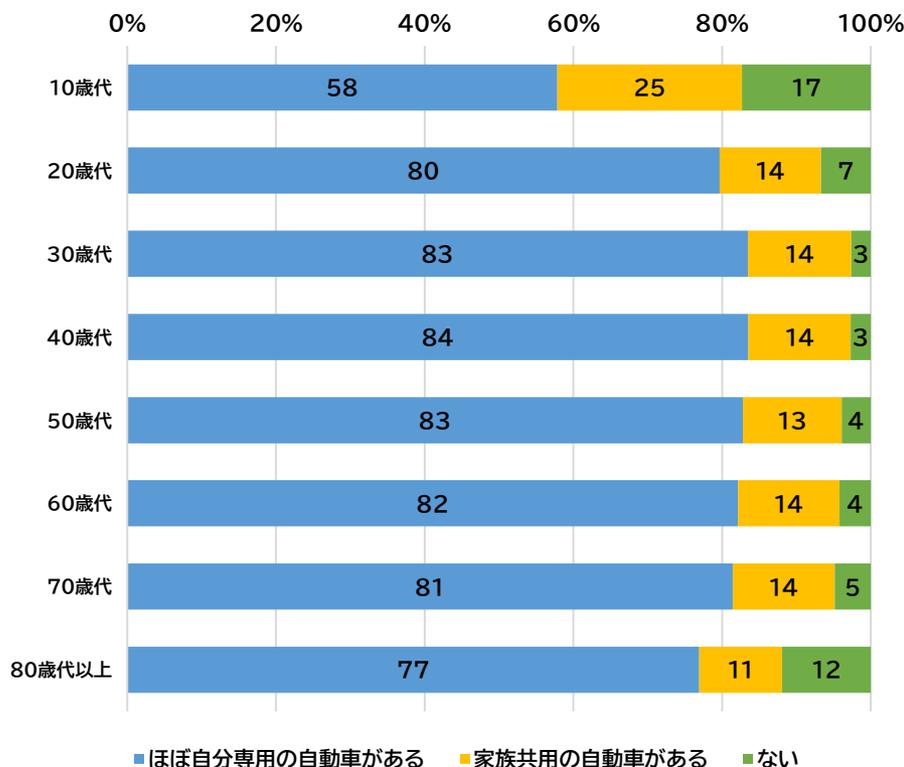
資料：全国家計構造調査（総務省、旧全国消費実態調査）

1. 自動車利用属性の変化

- 10歳代、30歳代は、自分専用の自動車がある割合が低下している。
- このことが、19～39歳の自動車トリップ数が大きく減少している要因の一つと考えられる。

第4回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許保有者のみを対象に集計

【第4回調査】



【第5回調査】

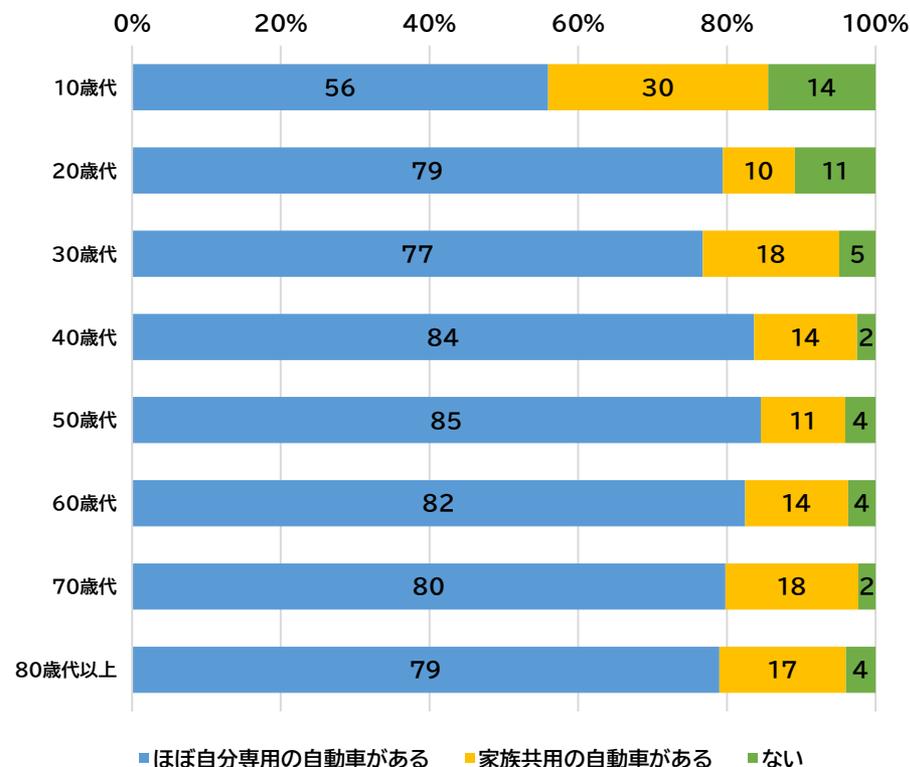


図 年齢階層別・自由に使える自動車の有無別構成比（拡大値）

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

1. 自動車利用属性の変化

【自宅発トリップによる距離帯別・代表交通手段構成】

- 平日は、発着地間が「300～500m」以下は徒歩利用が最も多く、「0.5～1.0km」以上は自動車利用が最も多い。
- 自動車利用は、平日よりも休日が多く（300m未満除く）、休日では短距離でも自動車を利用する傾向がある。
- 鉄道は2kmないし3km以上の距離帯、バスは概ね1.5km以上で利用がみられる（平日）。なお、休日の利用鉄道、バスともには少ない。

都市圏内々・内外・内外トリップ対象

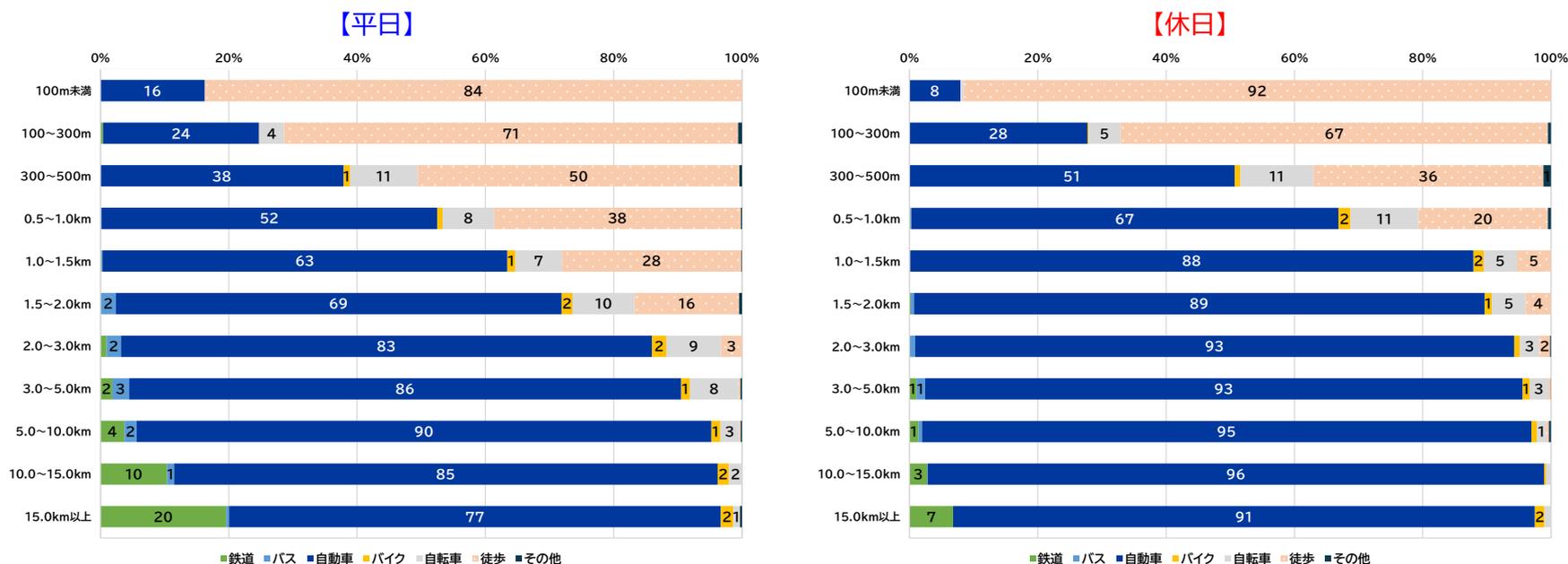


図 発着地間の距離帯別・代表交通手段構成比【自宅発トリップを対象】
(距離は直線距離)

- ※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
- ※集計対象とするトリップは自宅発に限定。
- ※ここでの発着地間の距離は直線距離としている。
- ※発着ともに座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
- ※域外の地域については座標データが無いため、必然的に域外とのトリップレコードは集計の対象外となる。

1. 自動車利用属性の変化

- 業務目的の自動車利用が大きく低下しており、リモート打合せの普及などが要因として考えられる。
- 通学を除くどの目的も、65歳以上（免許あり）の自動車利用が拡大している（その他私事では3倍近い拡大）。

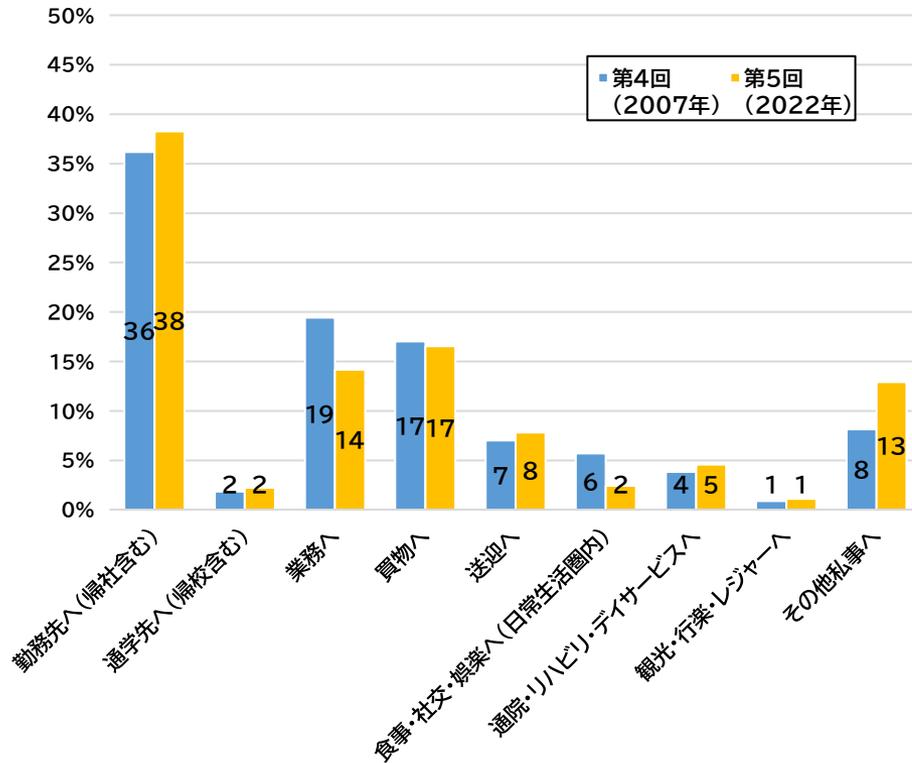


図 自動車トリップの目的別構成比

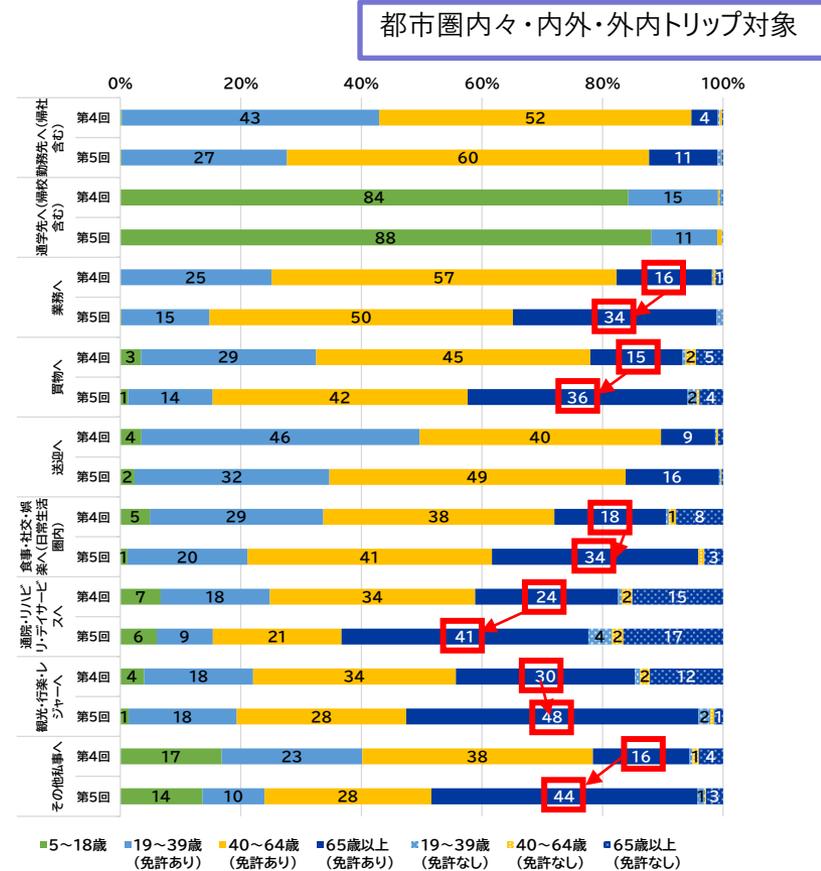


図 自動車トリップの目的別・年齢階層別・運転免許保有状況別構成比

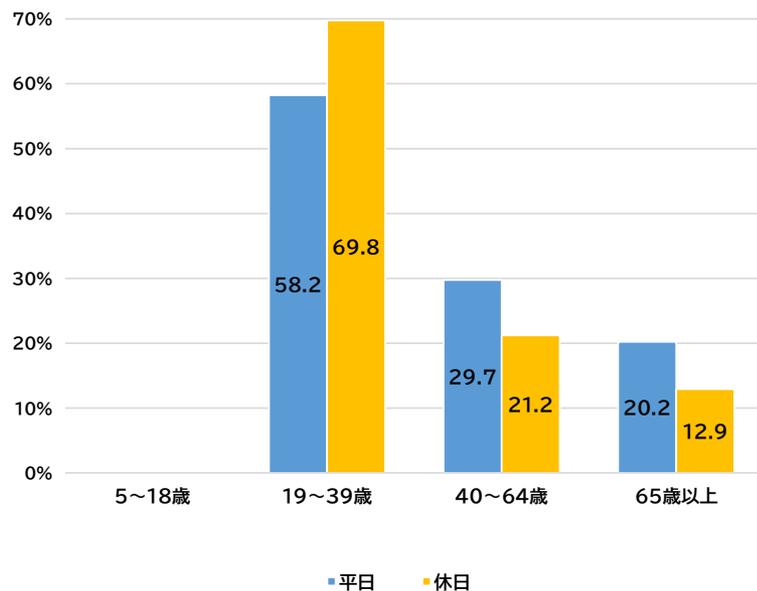
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称が異なることもあるため注意。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

1. 自動車利用属性の変化

- 送迎で12歳以下と同行する場合、19～39歳では6～7割程度と高く、保護者による通学や通園の送迎とみられる。
- 送迎で65歳以上と同行する場合、65歳以上では3割程度で、夫婦どうしでの通院や買物の送迎が考えられる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみ集計

【12歳以下の同行ありの割合】



【65歳以上の同行ありの割合】

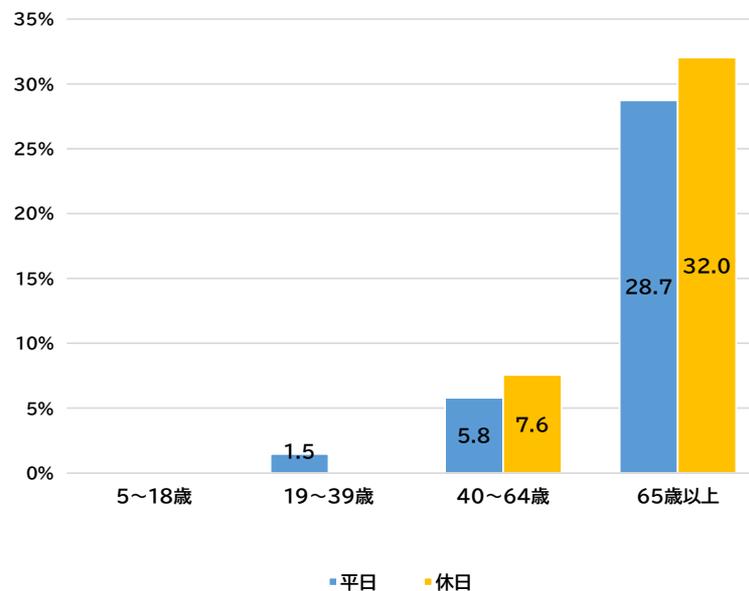


図 自動車利用の送迎目的における年齢階層別・同行者の有無

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
※第4回では同行者の属性情報を取得していないため割愛。
※トリップの主体が自動車を運転しているデータを対象。

2. 自動車利用での目的地の変化

【到着地大ゾーン別の自動車トリップ数（第5回調査）】

- 自動車トリップ数は、ほとどのゾーンも平日のほうが休日よりも多い。
- 浜松市旧中区・旧南区・旧天竜区南部、磐田市、掛川市、菊川市では、平日と休日との差が大きく、平日は休日よりも20千トリップ以上多い。

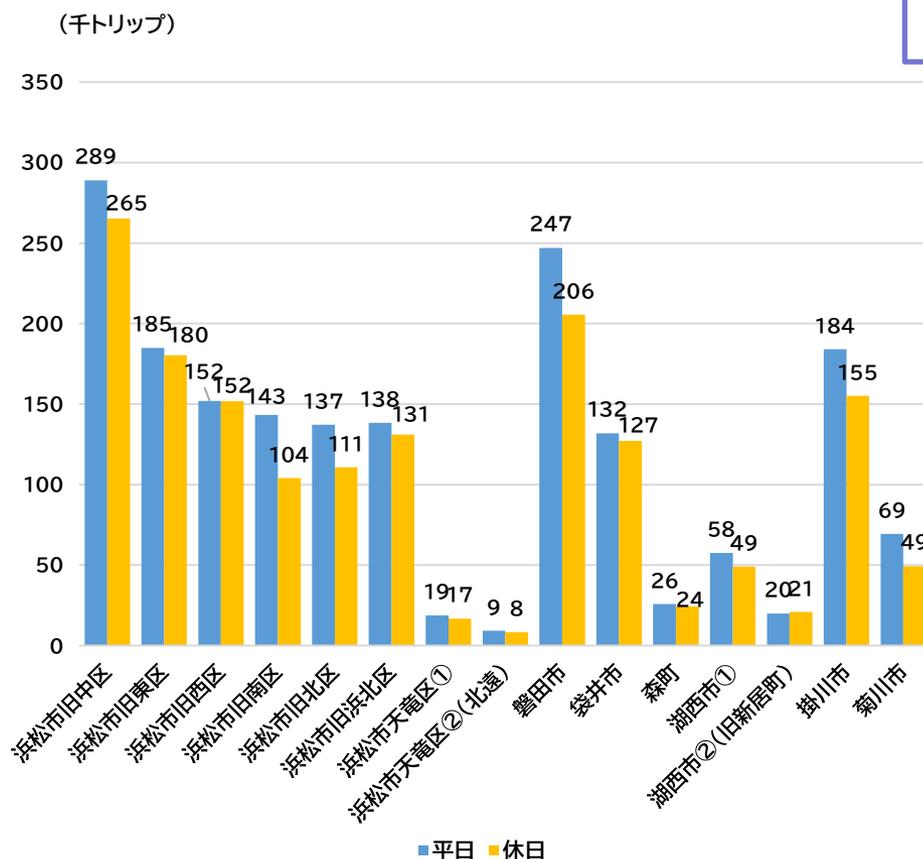


図 平休別・到着大ゾーン別・代表交通手段自動車トリップ数

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

2. 自動車利用での目的地の変化

- 同一ゾーン内々の自動車移動は全て減少、また、概ね旧浜松市内相互間（旧中・旧東・旧西・旧南区）では減少している。
- 一方、浜松市旧北区、旧浜北区を発着する移動は増加が多くみられ、郊外で自動車利用が拡大している。
- 都市圏内各地域（一部を除く）と「その他静岡県」との移動は増加している地域が多い。
- 「湖西市①」（旧湖西市）と「愛知県」との移動は減少している。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

全目的 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	その他都道 府県
浜松市旧中区	-44903	-10444	-8918	-6652	-4573	-1763	-933	-17	-3201	-2009	-332	-634	-363	2029	-345	483	-308
浜松市旧東区	-9052	-16396	-1184	-3887	198	1862	-690	-16	-1462	-836	-146	-138	-243	2203	449	-72	899
浜松市旧西区	-6940	-371	-11842	-1539	2015	815	-192	-47	-48	-801	243	-738	-92	1160	1158	365	-173
浜松市旧南区	-10481	-3074	414	-5455	-753	-278	-140	232	-3284	133	-128	706	-614	433	591	-31	-151
浜松市旧北区	-3740	901	1781	-701	-20291	1575	691	-7	324	111	368	-173	-207	480	-604	-46	1151
浜松市旧浜北区	215	1344	80	1528	2764	-4447	-1266	588	1795	-69	5	481	-186	-182	-152	24	8
浜松市天竜区①	-1128	-678	-210	943	1185	-1346	-6465	-448	-995	150	-13	0	0	207	-44	0	-11
浜松市天竜区②(北遠)	19	-9	-40	215	-1	50	-574	-7767	-455	245	-111	-18	0	-159	-467	36	-9
磐田市	-2803	-2262	140	-2578	-166	1604	-825	-539	-33817	-1897	-445	-156	-107	248	554	-72	225
袋井市	-1703	-385	-43	-234	38	-1	53	257	-355	-14748	173	-52	-32	920	-24	-7	87
森町	-197	-11	189	-205	84	-33	-70	-89	-240	85	-6439	264	-28	313	118	0	-15
湖西市①	-572	451	-834	474	-137	580	0	0	-148	-48	156	-9301	212	474	-2829	0	67
湖西市②(旧新居町)	-404	-260	-82	-489	-212	-235	0	-18	-60	-69	-10	67	-4892	327	219	0	27
その他静岡県	889	1596	188	972	1121	-83	154	-138	-44	-209	321	630	327	0	0	0	0
愛知県	817	-196	507	-336	-343	319	-39	-477	-280	352	-45	-2416	217	0	0	0	0
長野県等	-53	-14	-24	-30	-4	15	0	36	-37	-7	0	-18	0	0	0	0	0
その他都道府県	-307	1195	22	-128	368	345	-20	-18	162	-127	-42	-25	104	0	0	0	0

図 全目的・自動車利用の大ゾーン間流動の変化(第5回－第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. 自動車利用での目的地の変化

【業務目的における地域間移動状況】・・・自動車利用では業務目的の構成比が低下している

- ほとんどの同一ゾーン内々で移動が減少している。
- 一方、浜松市旧浜北区～旧南区間、袋井市～磐田市間、旧中区・旧東区・旧西区・袋井市～その他静岡県間の増加が大きい。
- 以上の通り、同一ゾーン内の短距離移動の減少が顕著で、比較的距離の長い移動では増加している。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

業務 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	その他都道 府県
浜松市旧中区	-16080	-4948	-3482	-661	-1407	-1132	-323	-89	-1517	-755	-279	-226	-134	1202	-369	546	-157
浜松市旧東区	-3001	-3304	-627	-672	-980	-1272	-373	18	-851	-498	-74	-301	-175	993	458	-56	1008
浜松市旧西区	-709	-649	-6676	-257	-197	1095	-17	90	-210	-209	137	-391	-158	1136	597	-8	-58
浜松市旧南区	-3417	-535	729	155	105	-298	-114	369	-1750	-490	-77	-212	-168	-80	154	-15	-100
浜松市旧北区	-430	-137	-538	-93	-3945	-1144	-152	-109	-208	1	223	-194	-181	125	-418	0	1032
浜松市旧浜北区	165	-1496	234	1860	-168	-4904	-499	399	78	-333	86	582	-52	-422	-180	-17	-3
浜松市天竜区①	-346	-428	-57	1085	87	-467	-1945	94	-284	-47	22	0	0	-63	-31	0	0
浜松市天竜区②(北遠)	-38	-84	90	341	-59	-204	-167	-2383	-98	357	-8	-18	0	-40	-120	48	0
磐田市	-1761	-1271	13	-972	-359	-156	-317	-144	-10732	-633	-280	-218	47	-494	321	-19	174
袋井市	-584	-187	440	-514	23	-273	-81	367	2072	-10809	197	-27	0	970	-152	0	-65
森町	-130	-90	-50	-63	-33	95	-24	-22	60	113	-2177	112	-10	-380	132	0	-15
湖西市①	-90	257	-338	-219	-30	648	0	0	-164	-38	0	-3790	-695	111	-626	0	-11
湖西市②(旧新居町)	-274	-99	-137	-184	-98	-114	0	-18	-2	-4	0	-565	-1848	0	-61	0	-4
その他静岡県	17	679	-265	709	659	-254	-34	-30	-756	115	-198	-7	0	0	0	0	0
愛知県	867	-339	229	-458	-273	412	0	-89	-313	-121	0	-271	-27	0	0	0	0
長野県等	-12	-14	-8	0	0	-17	0	48	-6	0	0	0	0	0	0	0	0
その他都道府県	-136	1156	-18	-84	-27	23	0	0	7	-36	-38	-25	0	0	0	0	0

図 業務目的・自動車利用の大ゾーン間流動の変化(第5回－第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

3. 目的地と交通混雑箇所の関係性

- 旅行速度が低い（20km/h未満）道路は、浜松市中心部で多くみられ、特に朝・夕時間帯においては浜松市中心部に広くみられる。また、昼間時においても20km/h未満の道路が浜松市中心部などにみられる。
- 昼間では、大型小売店が多く立地している地域周辺の道路での旅行速度の低さが目立つ。

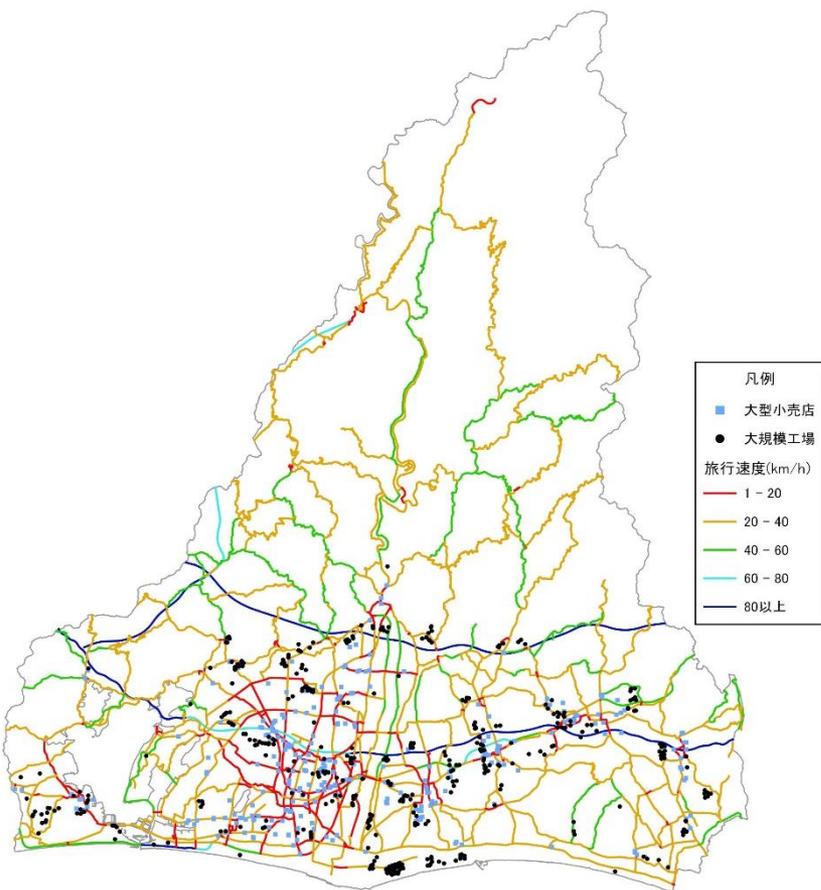


図 旅行速度(朝・夕)

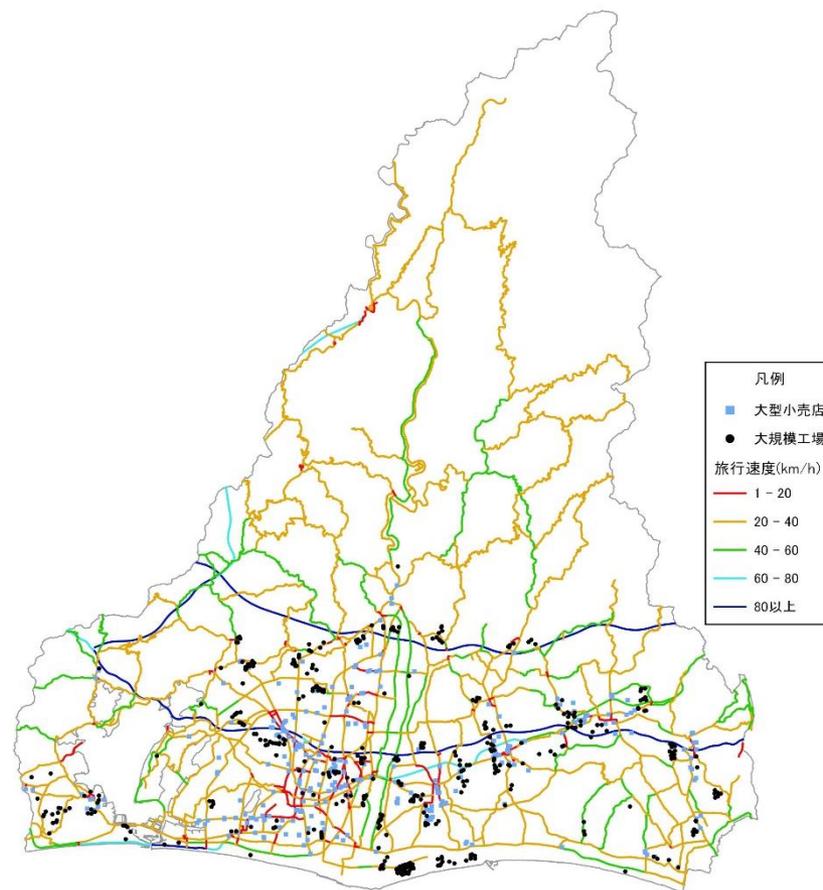


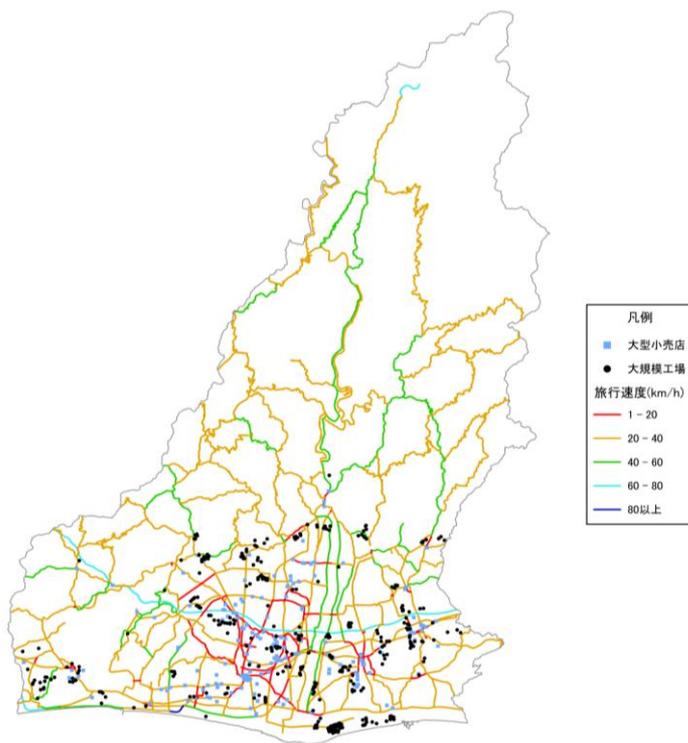
図 旅行速度(昼間)

出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
※旅行速度は上り・下りのいずれか遅い方を描画

3. 目的地と交通混雑箇所の関係性

- 旅行速度が低い（20km/h未満）道路は、浜松市中心部で多くみられる。H22時点と比べてR3時点でその範囲が広がっている。
- その他、H22時点と比べてR3時点では湖西市東部において旅行速度20km/h未満の道路がみられる。

【H22(第4回西遠都市圏対象)】



【R3(第5回西遠都市圏対象)】

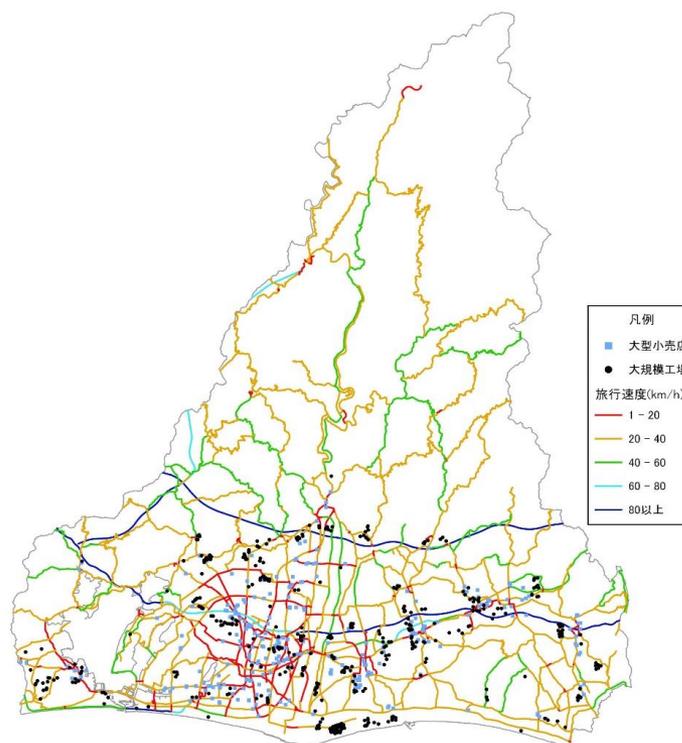


図 旅行速度(朝・夕)

※旅行速度は上り・下りのいずれか遅い方を描画
※大型小売店は各調査時点の分布
※大規模工場は第5回調査時点の分布

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査

3. 目的地と交通混雑箇所の関係性

- 平成21年から令和3年にかけて、浜松市旧南区では従業人口が5千人以上減少しており、旧天竜区、旧中区、磐田市での減少も大きい。
- 浜松市旧北区では従業人口が3千人以上増加しており、旧浜北区の増加も大きい。
- 通勤目的の自動車トリップも同様の傾向で、浜松市旧北区、旧浜北区では増加、旧南区、磐田市などでは減少となっており、従業人口の増加により自動車トリップも増加していることがわかる。
- 一方、旅行速度の低い道路は、旧中区など中心部に多く、旧北区・旧浜北区では部分的にみられる。

都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

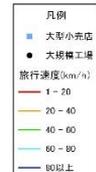
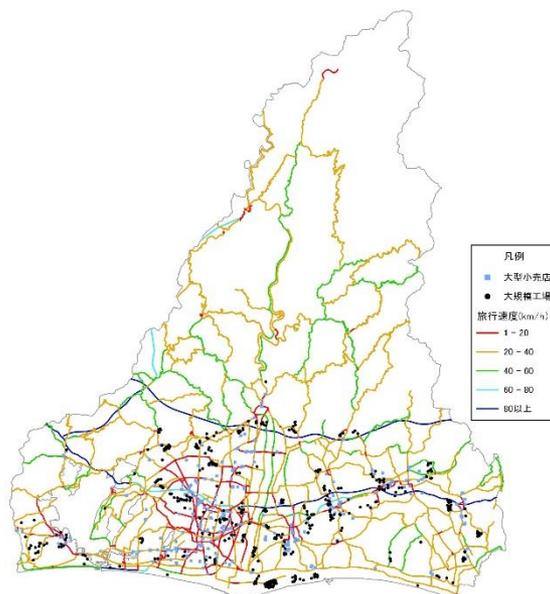
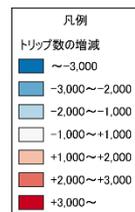
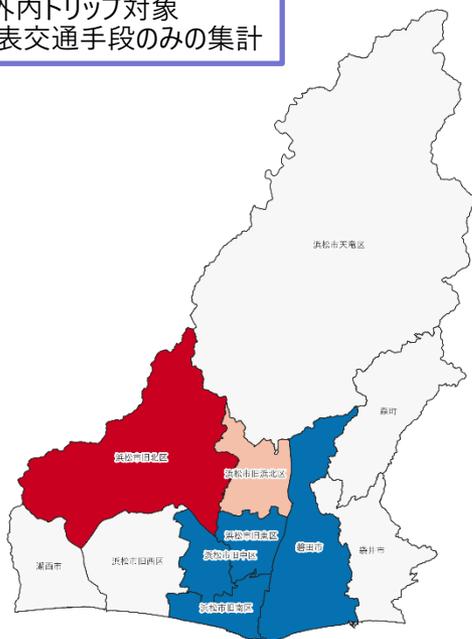
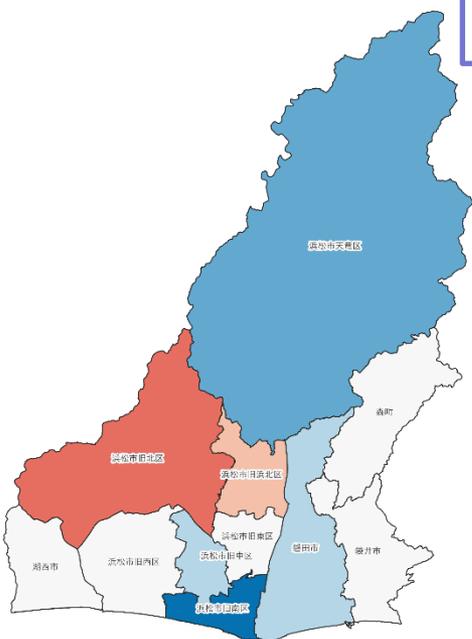


図 従業人口の変化
(H21(2009)年→R03(2021)年)

出典)平成21年経済センサス(基礎調査)
令和3年経済センサス(活動調査)
※産業のうち、公務を除いて集計。

図 通勤目的自動車トリップの変化
(第4回→第5回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

図 旅行速度(朝・夕)(※再掲)

出典)令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
※旅行速度は上り・下りのいずれか遅い方を描画

4. 道路の整備状況の進展

- 過去15年間で、新東名高速道路、三遠南信道路などの高規格道路が整備され、国道1号や浜松市中心部の道路拡幅などの整備が進んだ。さらに、都市計画道路の部分的な整備進捗がみられる。
- その結果、高規格道路では高い走行性が確保されているが、接続する道路で旅行速度が低い箇所が部分的にみられる。

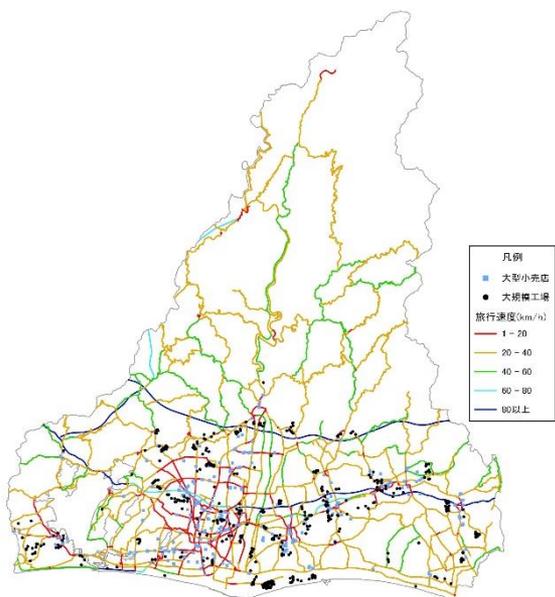


図 旅行速度(朝・夕)(※再掲)

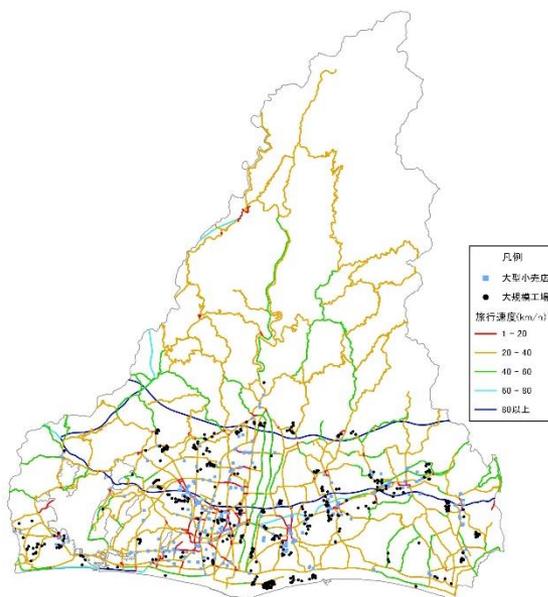


図 旅行速度(昼間)(※再掲)

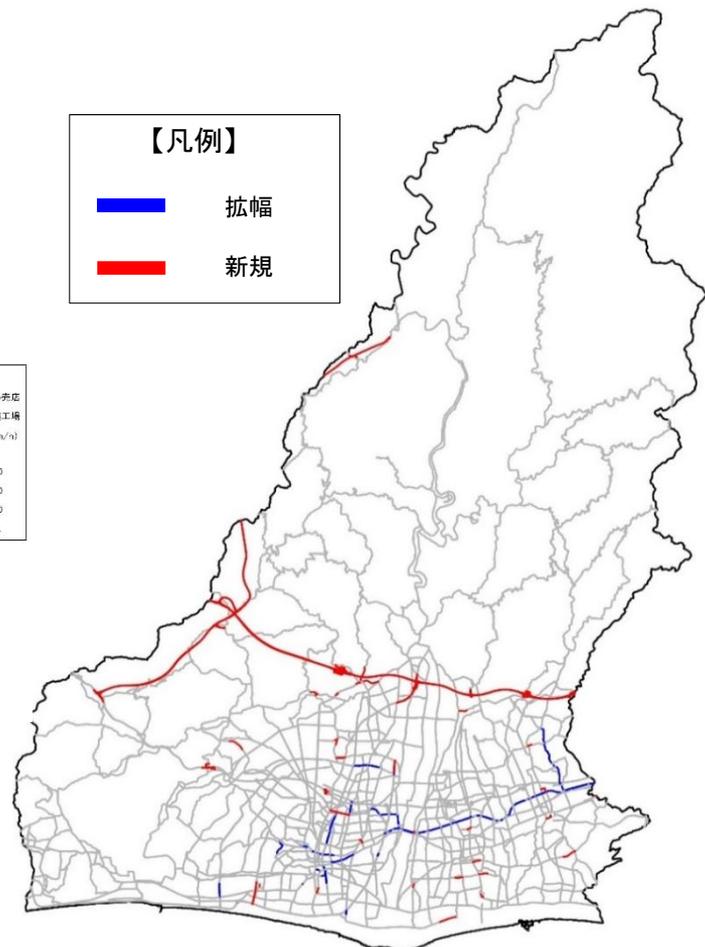
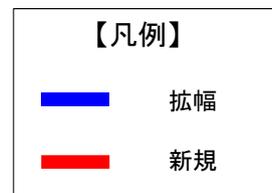


図 道路の整備状況(第4回→第5回)

出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
 ※旅行速度は上り・下りのいずれか遅い方を描画

5. 交通混雑ピークの変化

【自動車トリップの時間帯別の特徴】

(平日・休日別の特徴)

- 平日は、7、8時台や17、18時台といった通勤や帰宅時において自動車トリップが集中している。
- 休日は、10～16時台といった日中の時間帯において自動車トリップが集中している。

(第4回調査との違い)

- 第5回調査では第4回調査よりも、7、8時台の構成比が高まり、20時台以降の構成比が低下している。

都市圏内々・外内トリップ対象

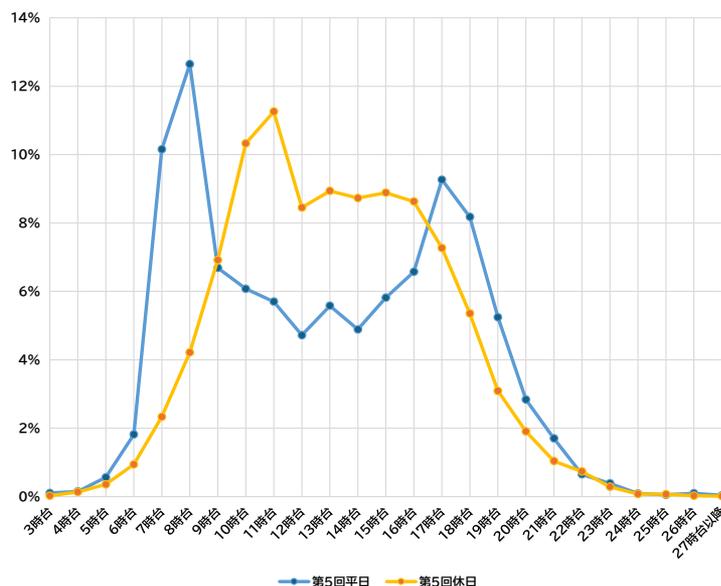


図 時間帯別・自動車集中トリップ構成比(平日、休日)

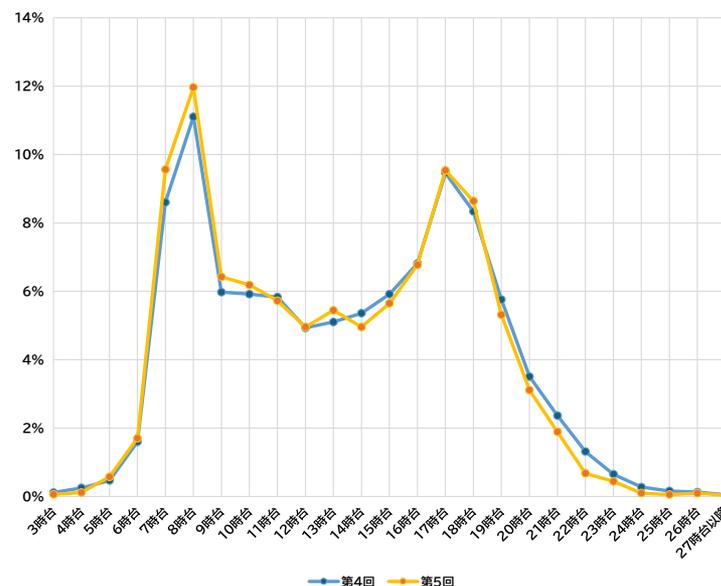


図 時間帯別・自動車集中トリップ構成比(第4回、第5回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

5. 交通混雑ピークの変化

【平日・休日別の特徴】

- 平日は、7、8時台に通勤目的、17、18時台に帰宅目的を主とした明確なピークがある。
- 休日は、私事目的を主としたピークが10～16時台にかけて続いている。

【第4回調査との違い】

- 第5回調査は第4回調査に比べ、朝の7、8時台のピークが高まり、9時台もやや上昇。一方、夕方は17、18時台の変化は小さく、19時台以降の割合は低下している。

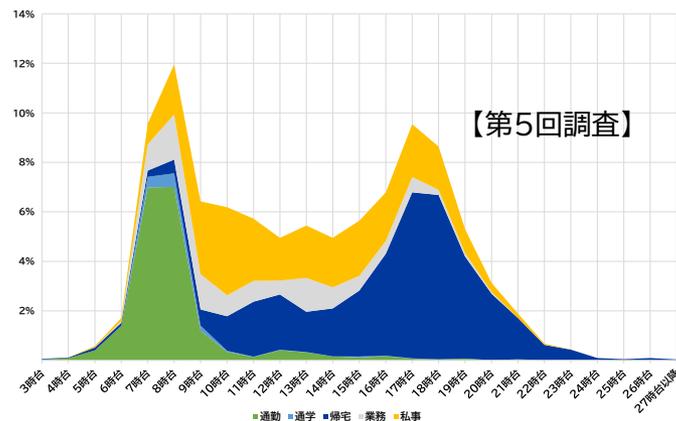
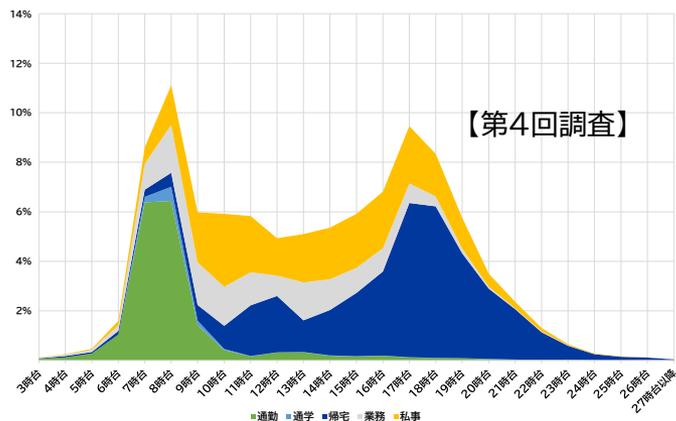
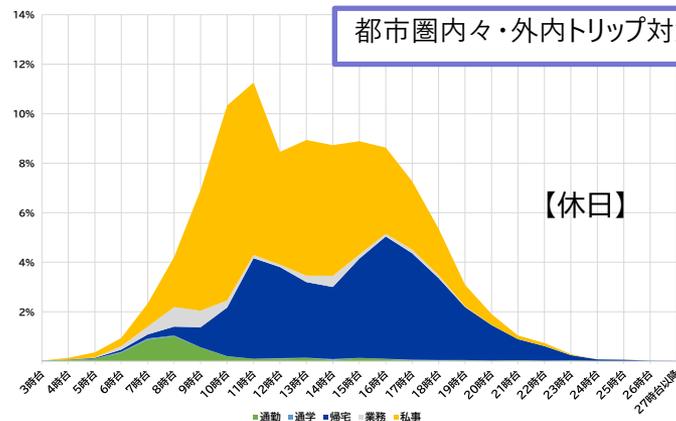
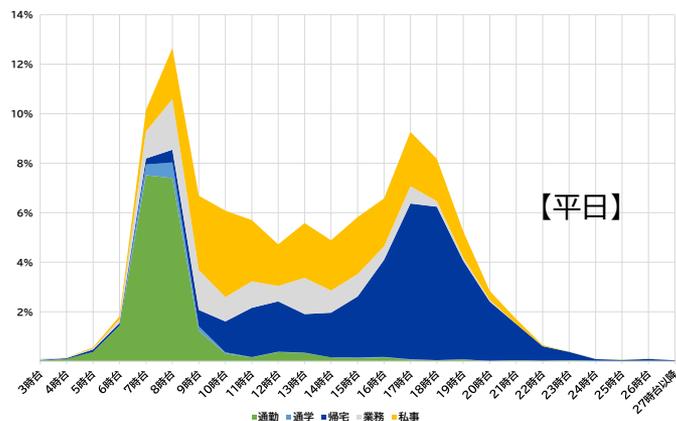


図 時間帯別・目的種類別自動車集中トリップ構成比

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

1 節 テーマ①：交通に関する分析 ～鉄道利用の状況～

1. 鉄道利用属性の変化

- 第4回調査と比べて、鉄道トリップ数は減少しているが、鉄道分担率は同程度である。
- 休日の鉄道分担率は、平日よりも低い。
- 地域別に見ると、浜松市旧中区、袋井市、湖西市（旧新居町含む）での減少量が多い。一方、磐田市では増加しており、東海道本線・御厨駅の開業が影響していると考えられる。その他、森町では増加しているが、他の地域では減少している。

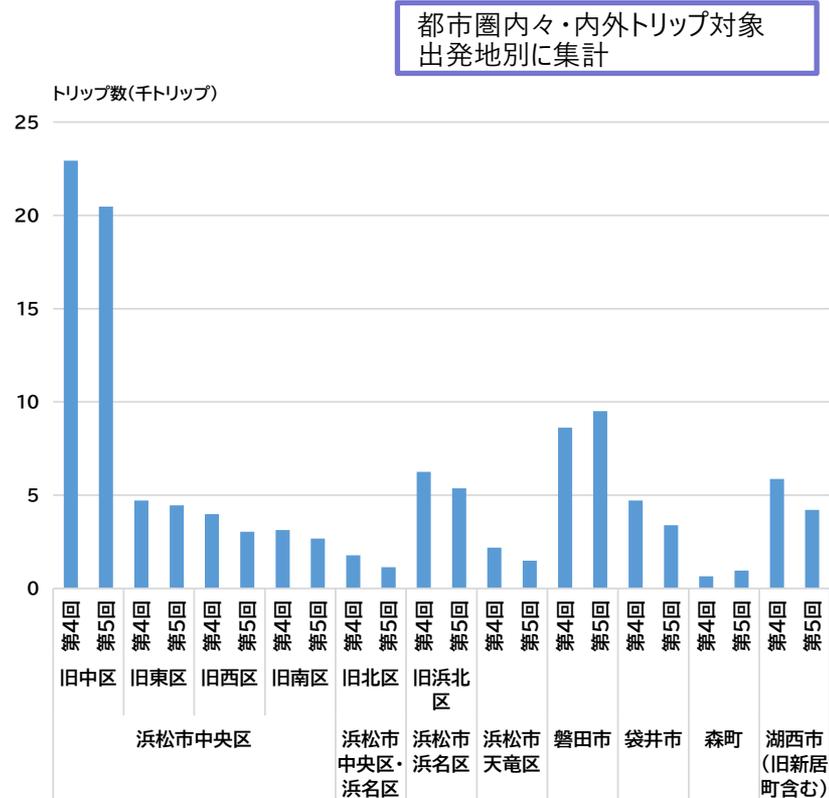
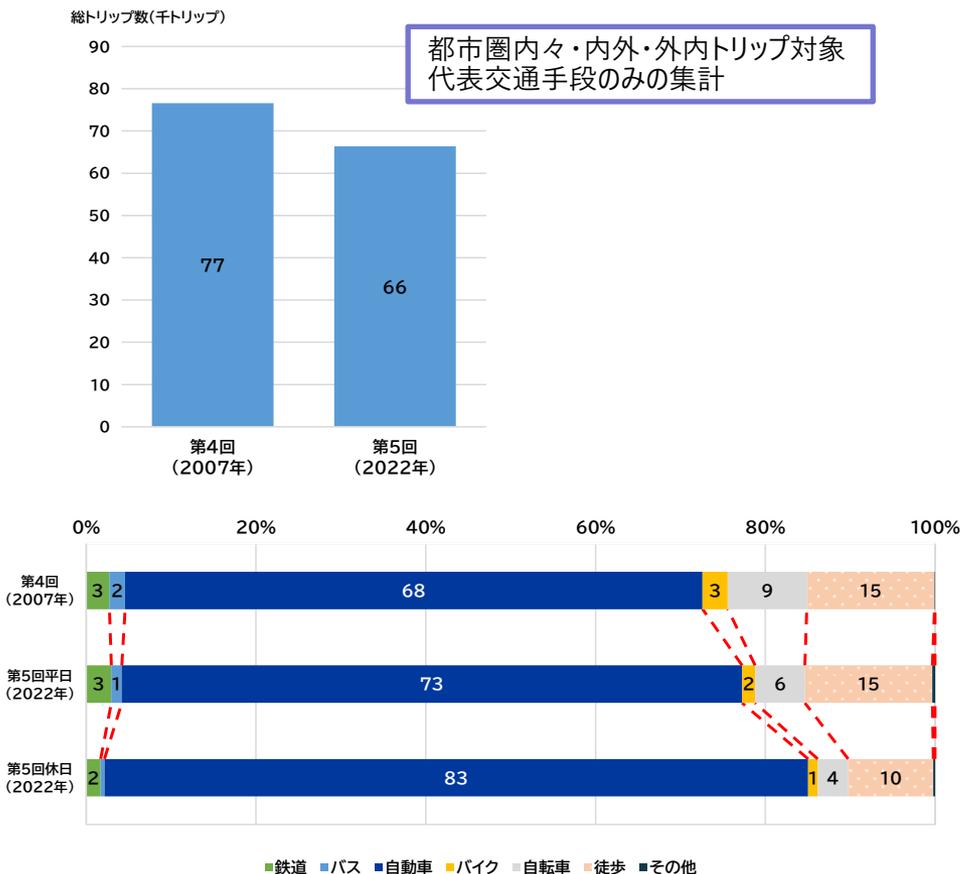


図 市区町村別の鉄道トリップ数の推移

図 都市圏計での鉄道トリップ数及び分担率の推移

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

1. 鉄道利用属性の変化

【鉄道利用の目的構成】

- 鉄道は、通勤と通学目的で多く利用されており、第4回から第5回にかけてほぼ変化はない。

【鉄道利用者の年齢構成】

- 鉄道利用者は、20歳代以下が約半数を占めているが、第4回から第5回にかけて割合は低下している。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

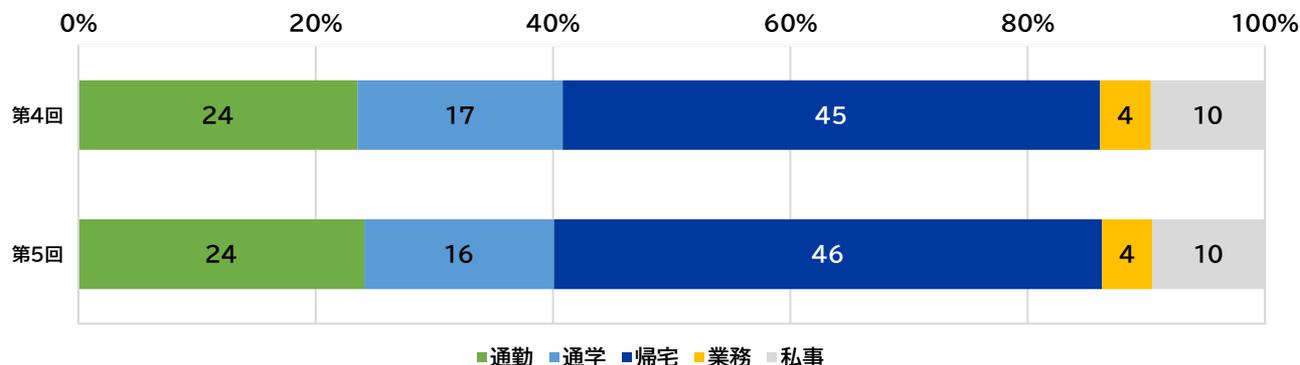


図 代表交通手段鉄道の目的別構成比

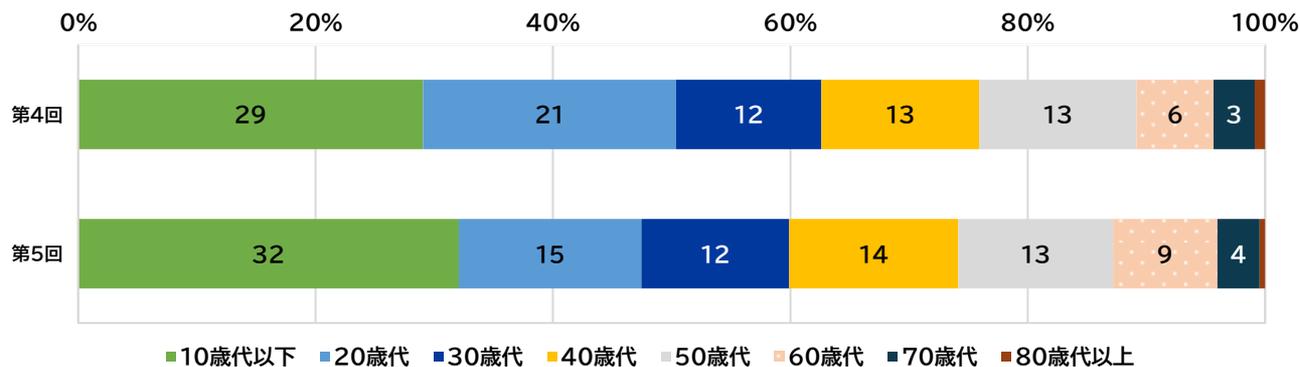


図 代表交通手段鉄道の年齢階層別構成比

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

1. 鉄道利用属性の変化

- 鉄道利用の目的は、通勤、通学の構成比が高い。第4回調査と比べると、構成比の変化は小さい。
- 年齢階層別にみると、通勤は「19～39歳」「40～64歳」、通学は「5～18歳」が多い。

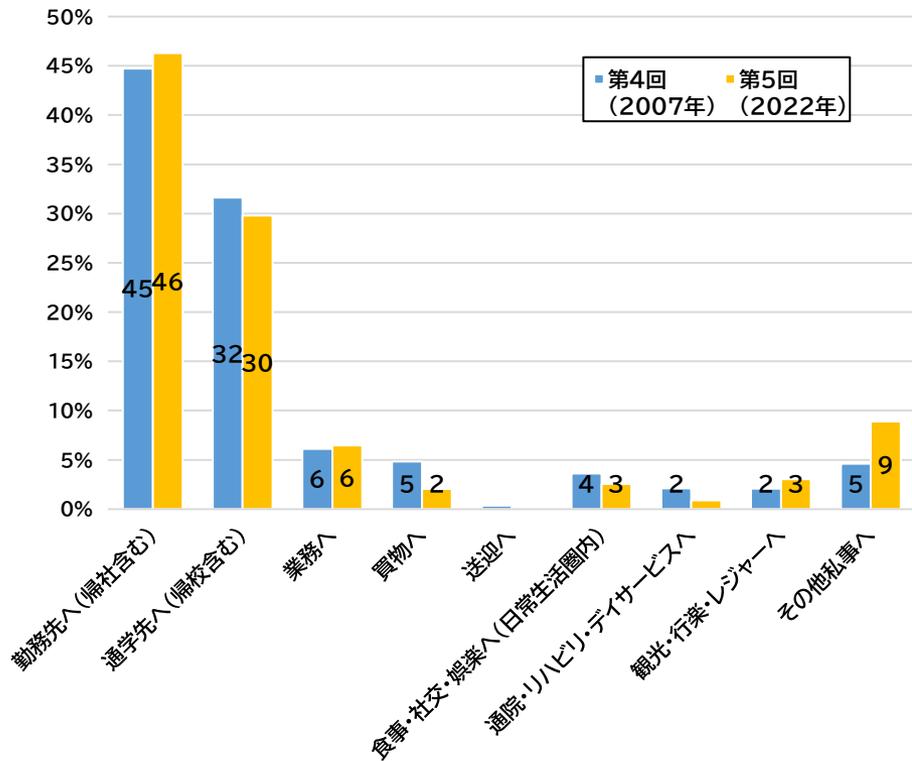


図 鉄道トリップの目的別構成比

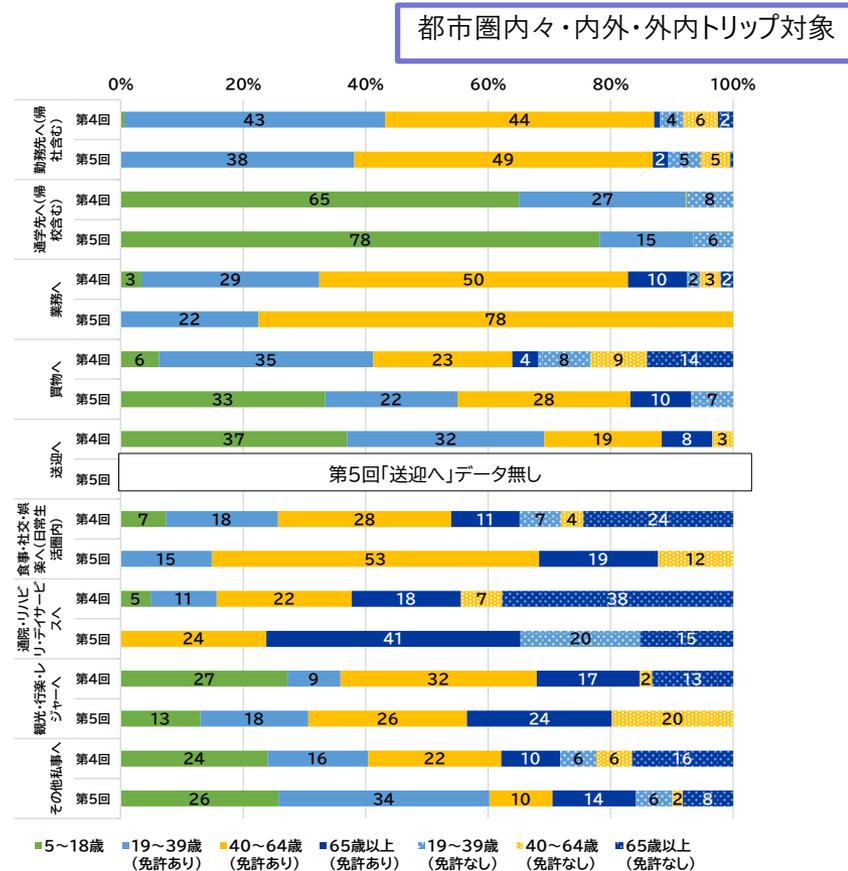


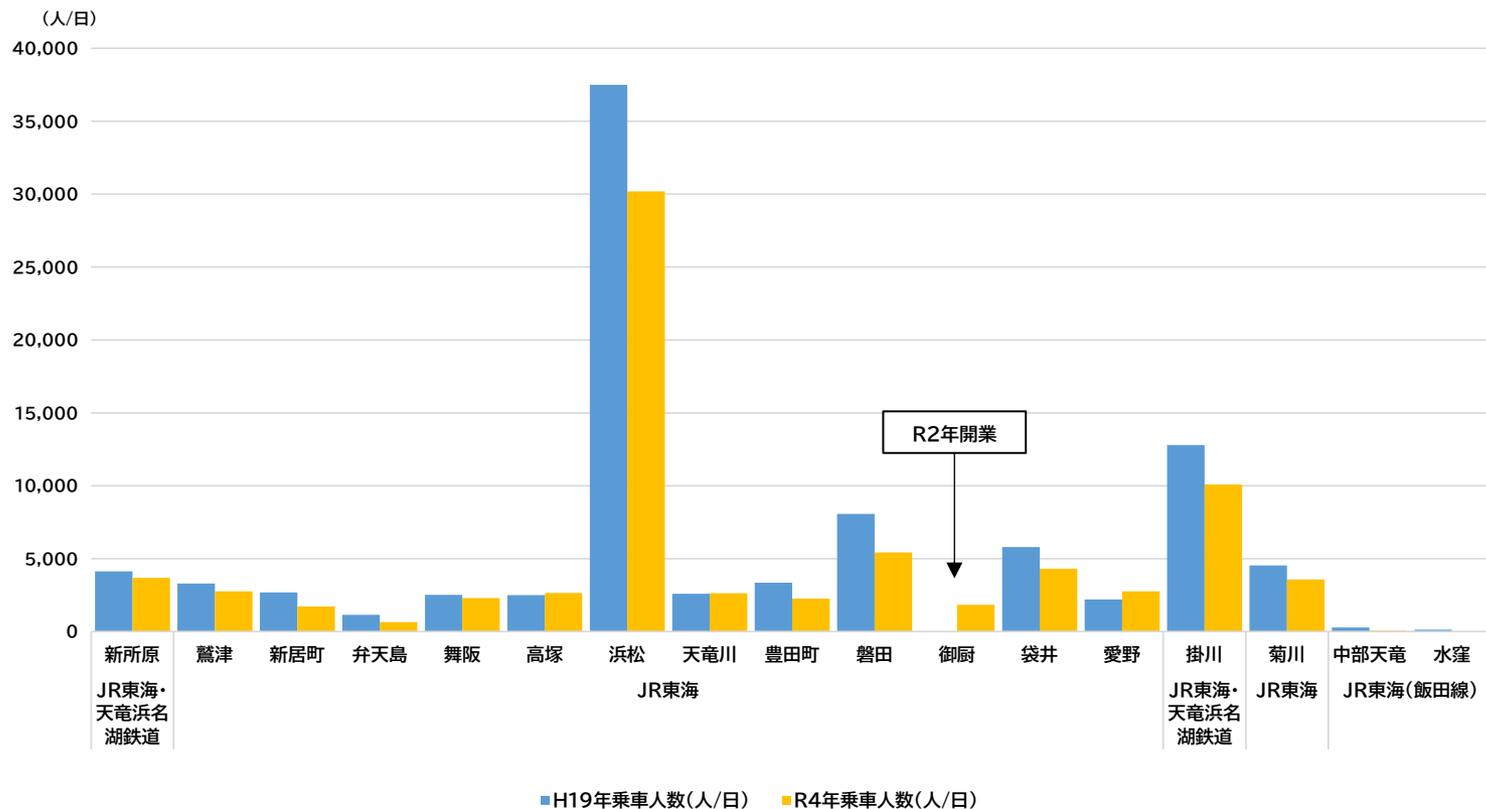
図 鉄道トリップの目的別、年齢階層別、運転免許保有状況別、構成比

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称が異なることもあるため注意。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

1. 鉄道利用属性の変化

【東海道本線 駅別乗車人員】

- 全体的に減少している駅が多い。
- 2020年(令和2年)3月に開業した御厨駅の乗車人員は、約1,800人/日。開業により、両隣の磐田駅と袋井駅では大きく減少している。
- 一方、高塚駅、天竜川駅、愛野駅では増加している。



■ H19年乗車人数(人/日) ■ R4年乗車人数(人/日)
 図 JR東海・東海道本線の駅別乗車人員 (H19年、R4年)

出典) 静岡県統計年鑑
 ※一部駅(JR飯田線等)では非公表データとなるため当該グラフに表記無し。
 ※新所原駅、掛川駅について、2事業者の乗車人員を集約。

1. 鉄道利用属性の変化

【遠州鉄道線 駅別乗車人員】

- 全体的に減少している駅が多い。
- 増加している駅は、浜北駅、遠州西ヶ崎駅、自動車学校前駅、遠州病院駅。

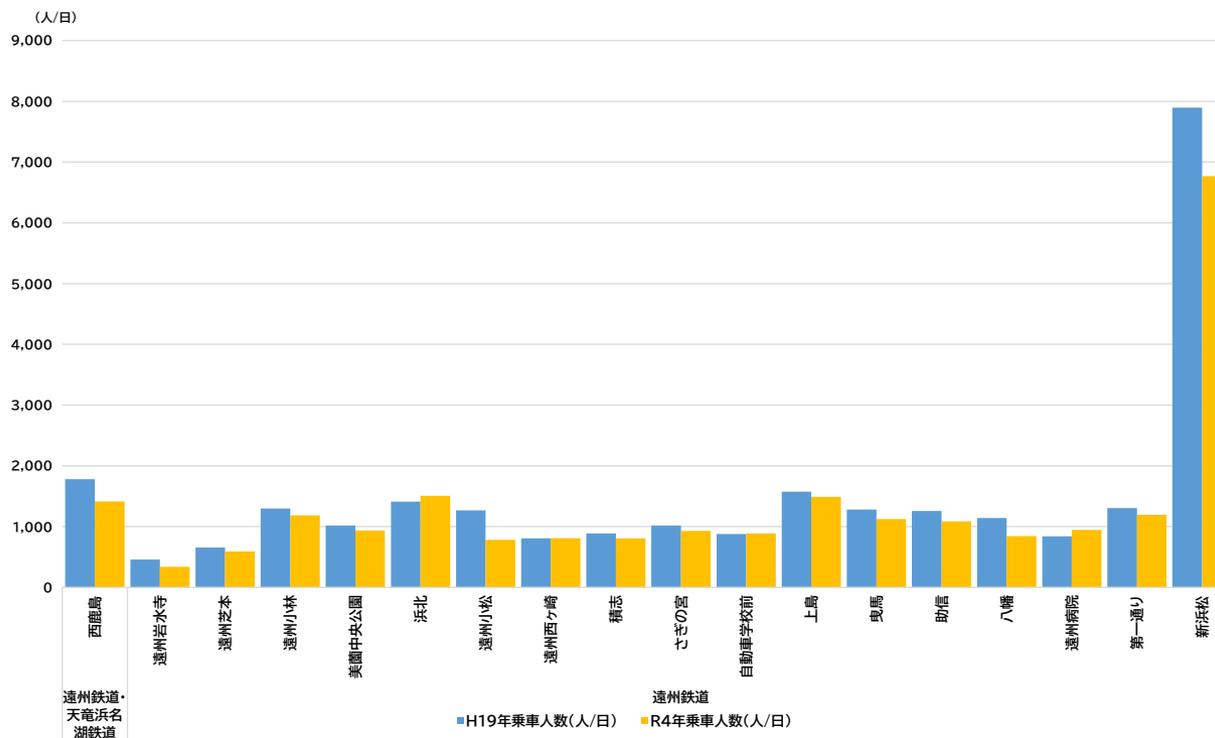


図 遠州鉄道線の駅別乗車人員
(H19年、R4年)

出典) 静岡県統計年鑑

※遠鉄線と天浜線における西鹿島駅について、乗車人員を集約。

1. 鉄道利用属性の変化

【天竜浜名湖線 駅別乗車人員】

- 起終点である掛川駅と新所原駅では大きく減少している。
- 増加している駅は、岡地駅、金指駅、宮口駅、岩水寺駅、上野部駅、豊岡駅、遠州森駅、いこいの広場駅、西掛川駅。

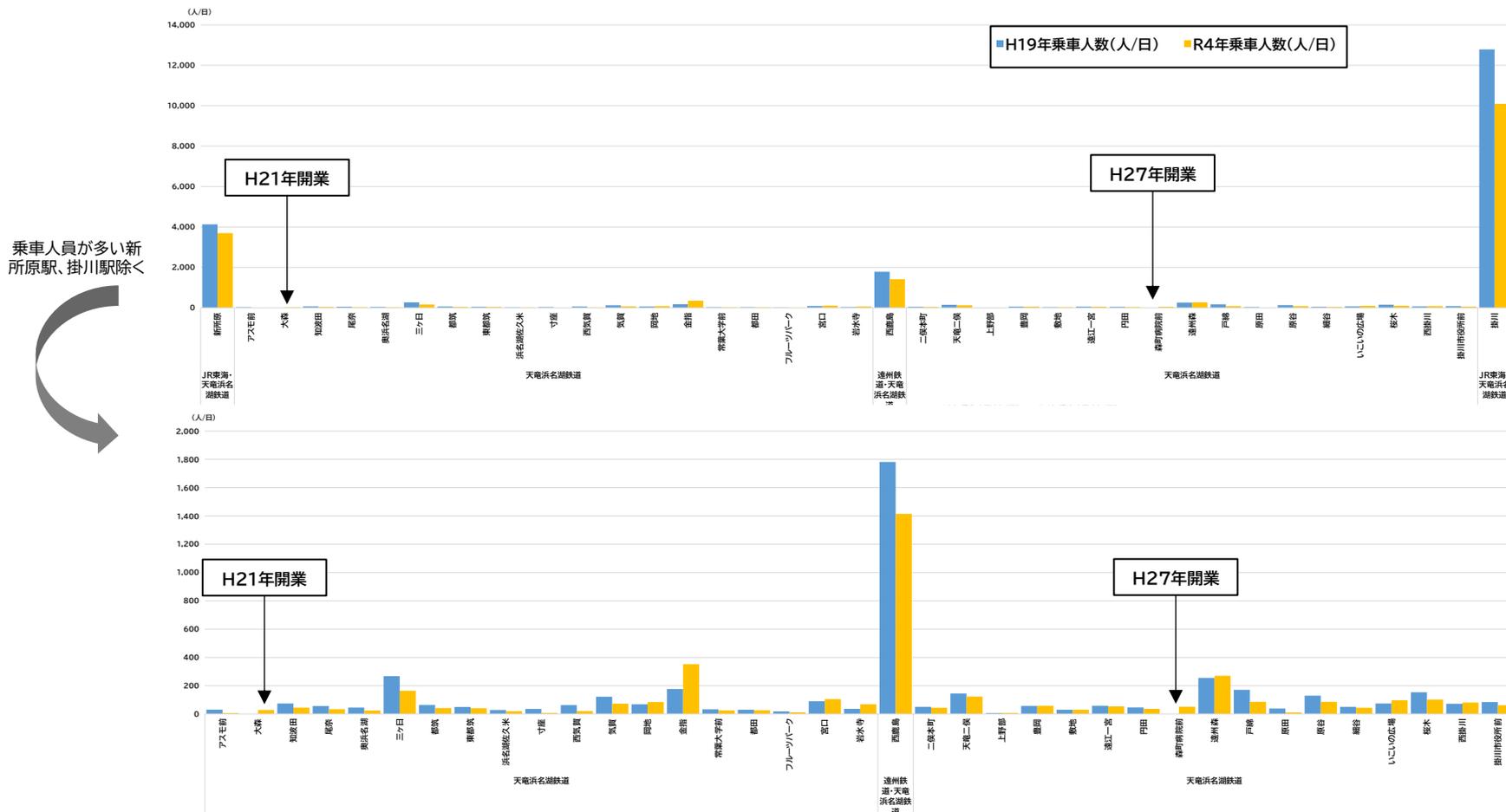


図 天竜浜名湖線の駅別乗車人員 (H19年、R4年)

出典) 静岡県統計年鑑
 ※新所原駅、西鹿島駅、掛川駅について、2事業者の乗車人数を集約。

1. 鉄道利用属性の変化

参考：駅別の乗車人員の変化

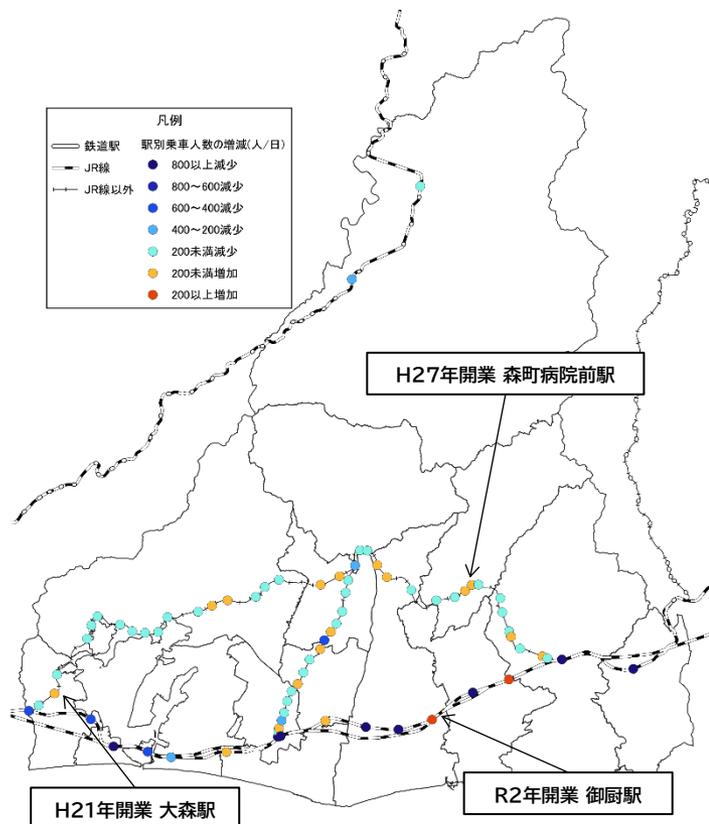


図 鉄道駅別乗車人員(人/日)の変化
(H19年→R4年)

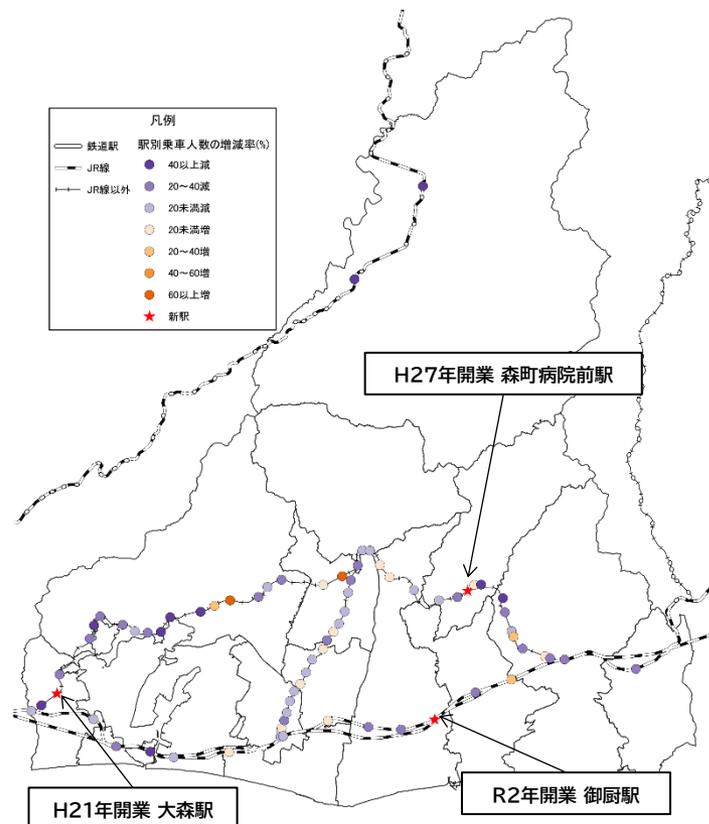


図 鉄道駅別乗車人員(人/日)の増減率
(H19年→R4年)

出典) 静岡県統計年鑑

※一部駅 (JR飯田線等) では非公表データとなるため、当該駅において、乗車人数の増減、増減率の凡例を適用しない。

2. 鉄道利用での目的地の変化

- 浜松市中区を発着する移動の変化が大きく、旧中区内、旧西区、旧浜北区、磐田市、袋井市、愛知県などとの移動は減少が大きく、旧東区、旧南区、湖西市①（旧湖西市）、その他静岡県などとの移動は増加が大きくなっている。
- 磐田市と袋井市を発着する移動は、増加、減少の変化が大きくなっている。これは、磐田市内に令和2年（2020年）3月、東海道本線・御厨駅が開業したことによる影響とみられる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

全目的 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	其他都道 府県
浜松市旧中区	-1436	365	-367	576	-163	-661	53	146	-276	-769	-23	256	-237	444	-556	-15	109
浜松市旧東区	435	5	-72	-105	-27	39	-105	-9	179	117	0	-65	-100	-112	-245	0	-138
浜松市旧西区	-185	-90	-78	64	-86	-63	0	0	89	-106	0	-105	-190	-336	-5	0	116
浜松市旧南区	538	-112	43	-14	88	-1	-29	0	27	28	0	-209	-162	-377	-241	0	-56
浜松市旧北区	-82	-46	-103	88	-340	-16	7	0	238	-52	-41	-80	-30	-72	-118	0	-35
浜松市旧浜北区	-451	14	-52	-242	-16	36	-34	-26	-8	-3	79	-26	-25	-121	-47	0	-33
浜松市天竜区①	-49	-48	0	-29	-75	-40	-22	0	-40	-27	-30	0	0	-71	-30	0	-27
浜松市天竜区②(北遠)	130	-15	0	0	-4	-27	0	-164	-8	0	0	0	0	-26	-38	-39	-9
磐田市	-571	181	92	64	254	-48	-30	-8	646	-486	208	-37	324	124	-283	-5	231
袋井市	-837	122	-106	45	-14	7	-27	0	-350	83	0	-58	-14	-422	-4	0	396
森町	-71	0	0	0	-41	88	-30	0	168	-9	-26	0	0	252	-15	0	-15
湖西市①	231	-75	-56	-215	-70	-34	0	0	-37	-58	0	-264	-178	-21	-207	0	-28
湖西市②(旧新居町)	-218	-100	-215	-179	-50	-25	0	0	333	-14	0	-83	-35	-97	-120	0	-40
その他静岡県	400	49	-291	-290	-54	-144	-53	-21	269	-205	189	-15	-89	0	0	0	0
愛知県	-490	-263	-44	-187	-104	-47	-18	-44	-290	14	-19	-311	-89	0	0	0	0
長野県等	-15	0	-16	0	0	0	0	-39	0	0	-13	0	0	0	0	0	0
其他都道府県	-239	-9	-23	287	-9	-94	111	0	97	262	-6	-27	-52	0	0	0	0

図 鉄道利用の大ゾーン間流動の変化(第5回－第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. 鉄道利用での目的地の変化

【通学目的における地域間移動状況】・・・ 鉄道利用では通学目的の構成比が高い

- その他の静岡県への移動で、磐田市からは大きく増加の一方で、袋井市からは大きく減少している。その他の地域に対しても、磐田市、袋井市は増加、減少の変化が比較的大きい。これは、磐田市内に令和2年（2020年）3月、東海道本線・御厨駅が開業したことによる影響とみられる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

通学 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	その他都道 府県
浜松市旧中区	101	-15	-25	204	-48	-198	-24	165	-103	23	0	-12	-108	-175	-249	0	0
浜松市旧東区	263	0	-130	-13	-13	1	-52	0	90	-56	0	0	-49	165	-79	0	0
浜松市旧西区	-42	0	0	130	-34	-12	0	0	-24	-12	0	-124	-63	6	-257	0	-12
浜松市旧南区	70	0	-177	0	88	-86	-9	0	109	-31	0	-23	-96	-29	-117	0	55
浜松市旧北区	26	0	-39	0	-61	3	-22	0	-11	-26	0	-23	-12	-11	-49	0	0
浜松市旧浜北区	-277	76	-21	-210	13	4	-152	0	-20	20	0	0	0	-23	-51	0	0
浜松市天竜区①	-147	-39	0	0	-34	-70	0	0	-9	-10	0	0	0	-30	-10	0	0
浜松市天竜区②(北遠)	-22	-9	0	0	0	-10	0	-17	0	0	0	0	0	-12	-10	-10	0
磐田市	110	-13	214	-33	184	86	-21	0	-34	-337	48	0	137	592	-257	0	0
袋井市	156	-11	-23	0	-7	-23	-11	0	-107	147	0	0	0	-405	-84	0	0
森町	-87	0	0	0	-29	-10	-30	0	120	-9	0	0	0	73	-10	0	0
湖西市①	4	-30	77	-78	32	-11	0	0	-31	-33	0	-70	-105	0	-329	0	0
湖西市②(旧新居町)	107	0	-90	-30	-60	-15	0	0	-30	0	0	-10	0	-10	-10	0	0
その他静岡県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛知県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長野県等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他都道府県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図 通学目的、鉄道利用の大ゾーン間流動の変化(第5回-第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. 鉄道利用での目的地の変化

【到着地中ゾーン別の鉄道分担率（第5回調査）】

- 鉄道分担率は、浜松市西側一部・旧東区北西部、浜松駅周辺、磐田市南西部を除き、多くのゾーンにおいて平日のほうが休日よりも高い。
- 浜松市旧中区鉄道沿線地域・旧浜北区南東部・天竜区北部、森町、新所原駅・掛川駅・磐田駅周辺では、他の地域に比べて鉄道分担率が高く、4%以上を占めている。（平日）
- 浜松駅周辺を除きそれらの地域では、平日と休日の差が大きく、休日は平日よりも3ポイント以上低い。

【平日】

【休日】

都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

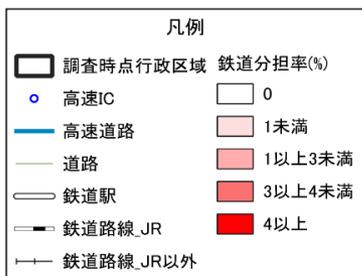
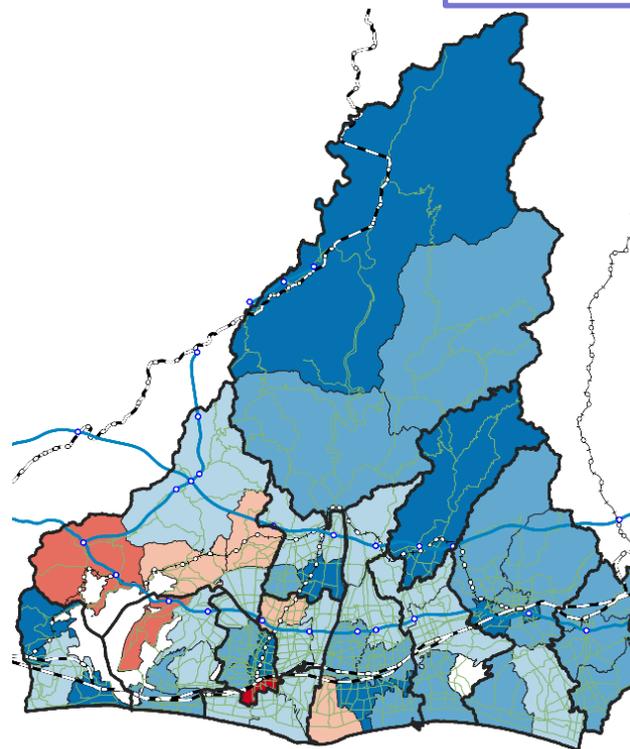
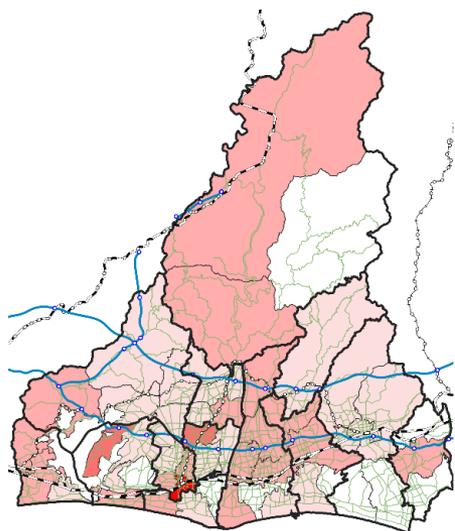
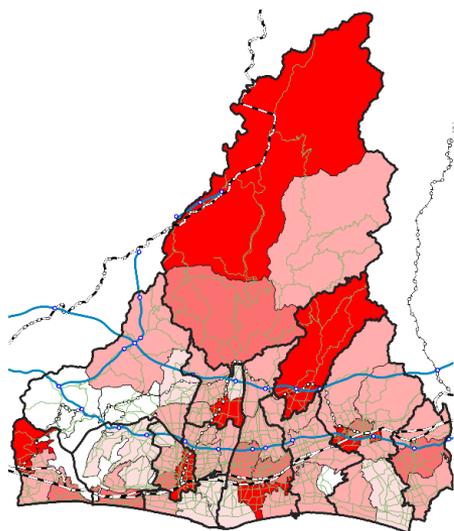


図 到着中ゾーン別の鉄道分担率

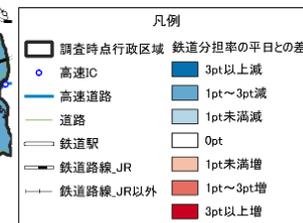


図 到着中ゾーン別の鉄道分担率の差
(休日の分担率-平日の分担率)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

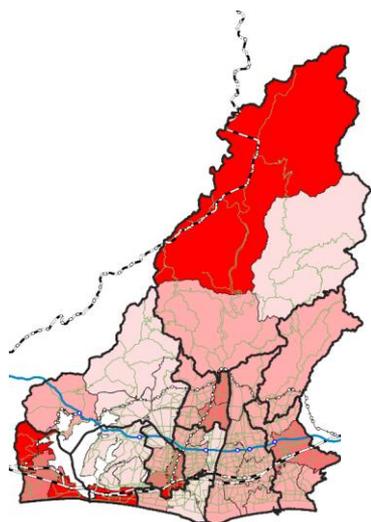
2. 鉄道利用での目的地の変化

【到着地中ゾーン別の鉄道分担率（第4回調査、第5回調査（平日））】

- 第4回調査と比べて第5回調査の鉄道分担率が高い地域は、浜松市旧浜北区南東部・天竜区北部、磐田市鉄道沿線地域、森町、新所原駅周辺であり、1～3ポイント高い。

都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

【第4回調査】



【第5回調査】

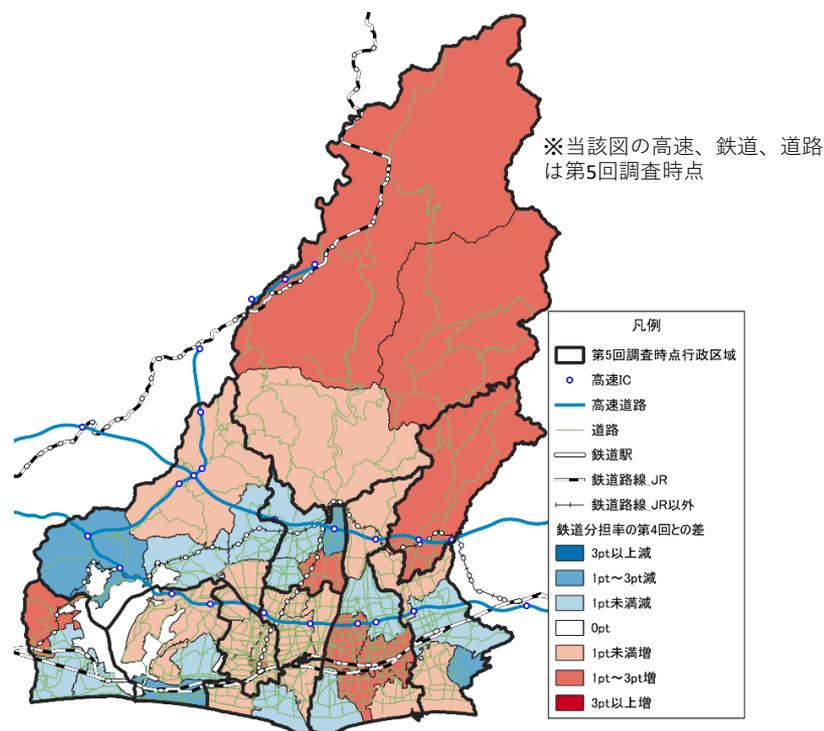
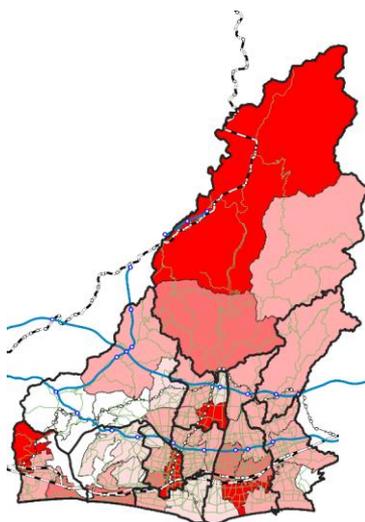


図 到着中ゾーン別の鉄道分担率

図 到着中ゾーン別の鉄道分担率の変化
(第5回の分担率－第4回の分担率)

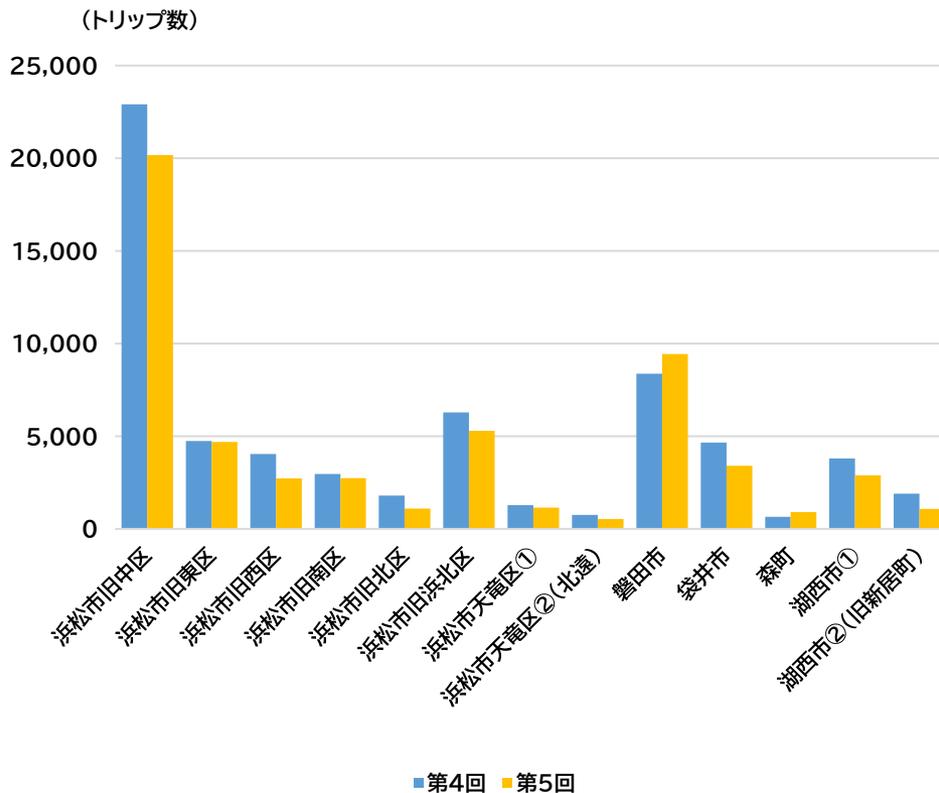
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. 鉄道利用での目的地の変化

【到着地ゾーン別の鉄道トリップ数（平日）】

- 第4回から第5回にかけて、多くの地域で鉄道トリップ数は減少している。
- 磐田市が増加の一方で、袋井市からは大きく減少している。これは、磐田市内に令和2年（2020年）3月、東海道本線・御厨駅が開業したことによる影響とみられる。



都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

図 到着大ゾーン別の鉄道トリップ数の変化

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

3. 距離帯別の鉄道利用状況

- 駅から（まで）の距離は300～600mが最も多く、1,500m以内が60%程度を占めている。
- 65歳以上は、全年齢に比べて駅まで（から）の距離が短く、300m以内が最も多い。

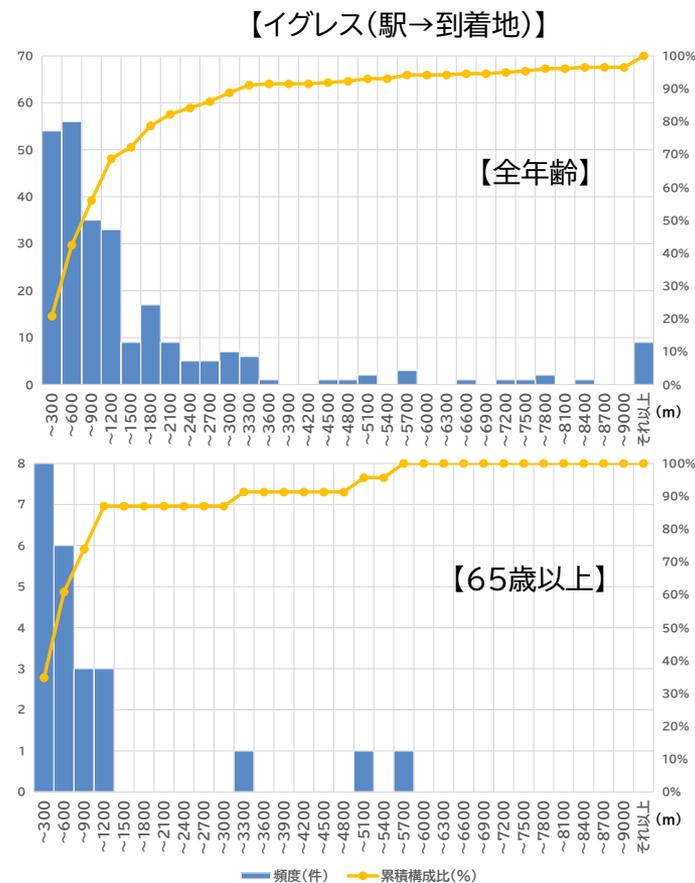
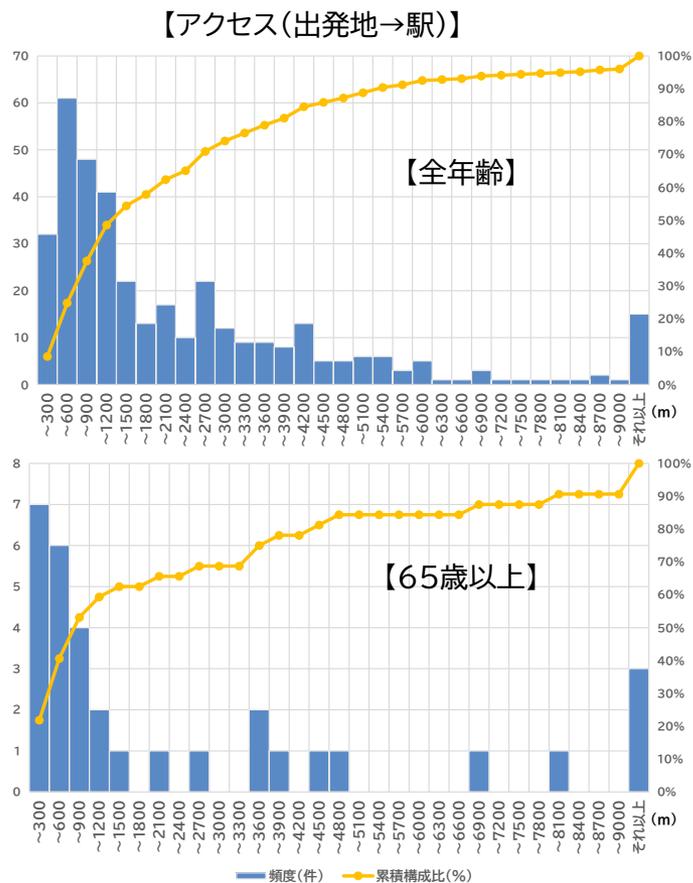


図 駅まで(から)の距離帯別頻度分布と累積構成比(平日)

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

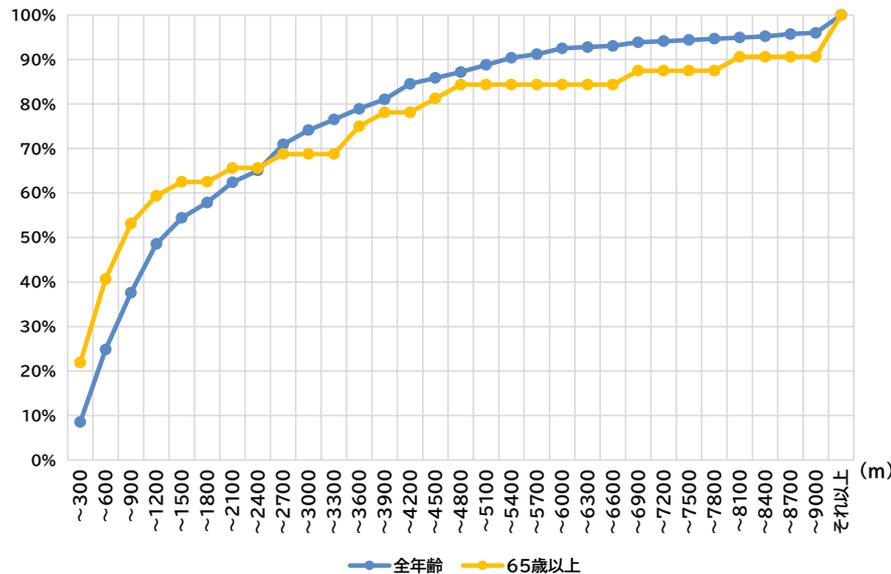
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度(件)」はマスターデータのレコード件数。
 ※帰宅目的を除いて集計。

3. 距離帯別の鉄道利用状況

- 65歳以上は、全年齢と同様、イグレス距離のほうがやや長く、アクセスは600~900m、イグレスは900~1,200mで60%に達している。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

【アクセス(出発地→駅)】



【イグレス(駅→到着地)】

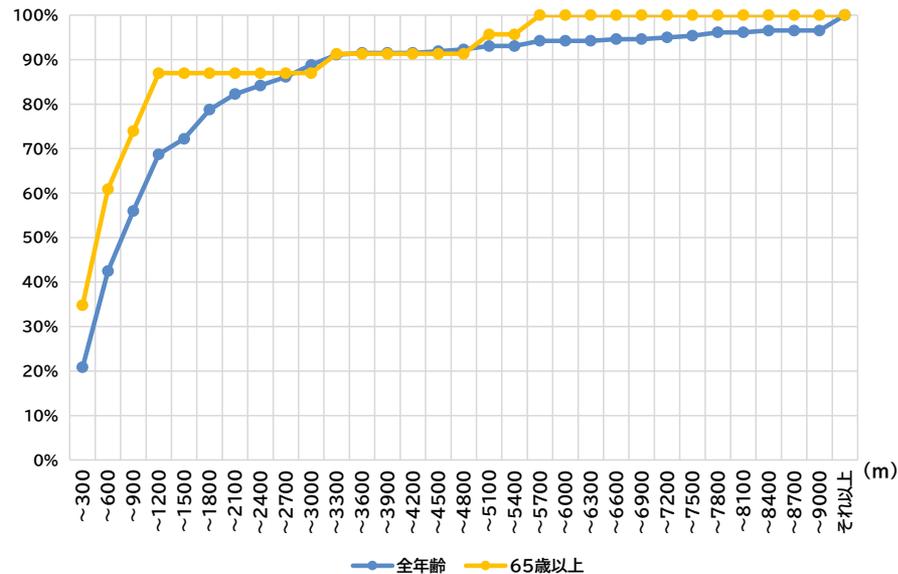


図 駅まで(から)のアクセス距離帯別累積構成比(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度(件)」はマスターデータのレコード件数。
 ※帰宅目的を除いて集計。

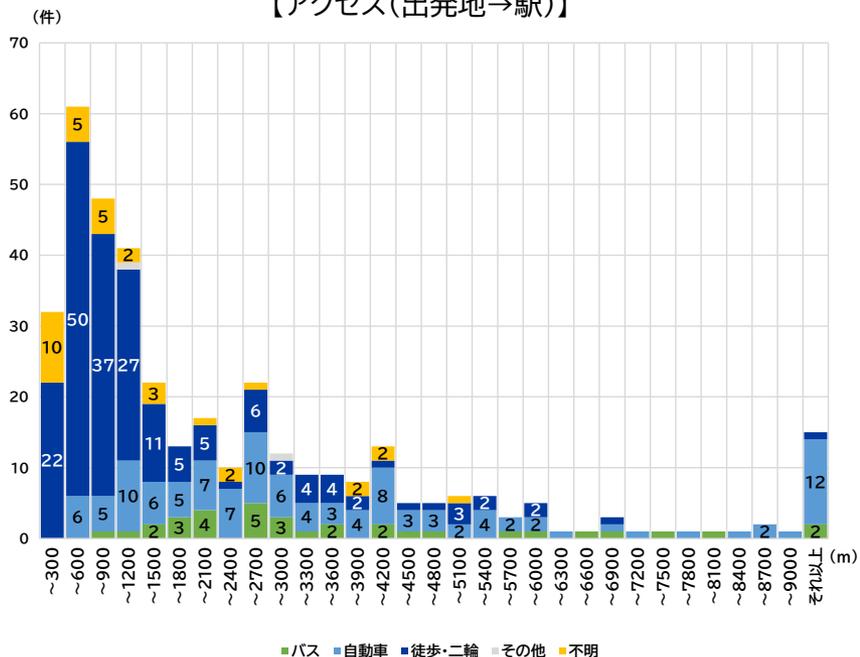
3. 距離帯別の鉄道利用状況

【駅から(まで)の距離と末端交通手段】

- 駅までのアクセス交通手段が徒歩・二輪では1,200m以内、自動車は300m以上、バスは1km程度以上で見られる。
- 駅からのイグレス交通手段は徒歩・二輪が多く距離は1,200mが大半である。自動車利用は少なく、バスは1km程度以上で見られる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段鉄道に対する代表末端交通の集計

【アクセス(出発地→駅)】



【イグレス(駅→到着地)】

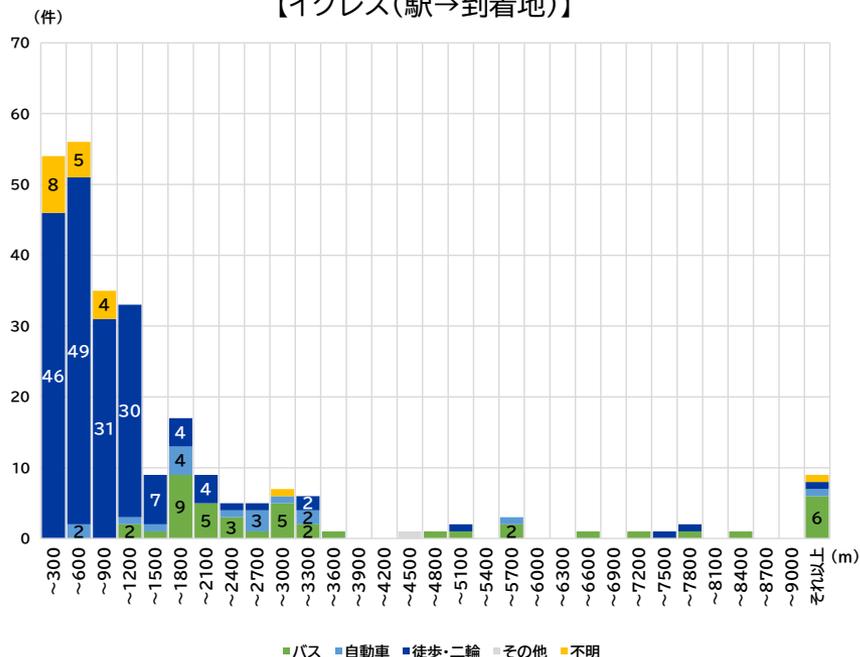


図 駅まで(から)の距離帯別・代表末端交通別頻度分布(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度(件)」はマスターデータのレコード件数。
 ※帰宅目的を除いて集計。

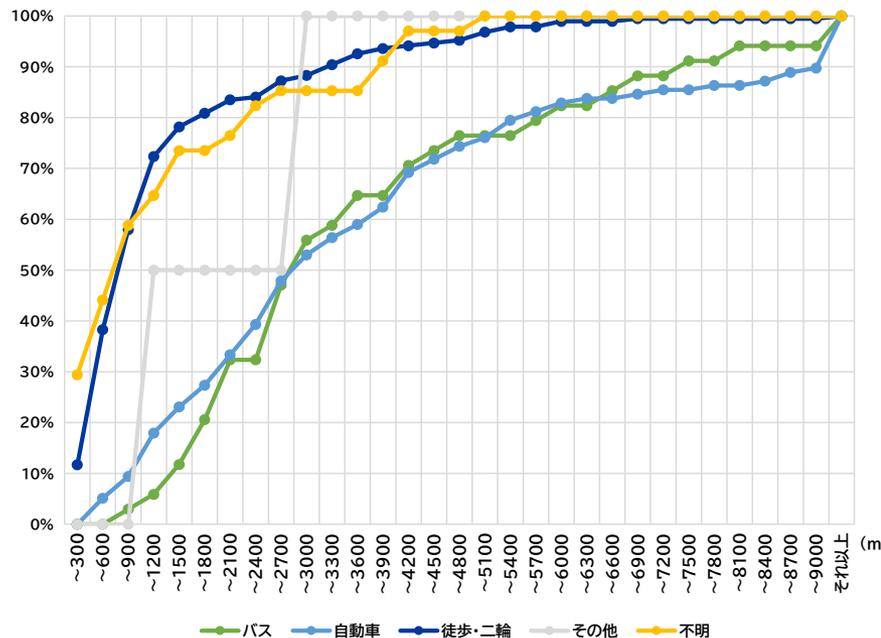
3. 距離帯別の鉄道利用状況

【駅から(まで)の距離と末端交通手段(累積構成比)】

- 駅までのアクセス交通手段が徒歩・二輪では、1,200m以内で70%を超えている。
- 駅からのイグレス交通手段が徒歩・二輪では、1,200m以内で90%近くに達している。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段鉄道に対する代表末端交通の集計

【アクセス(出発地→駅)】



【イグレス(駅→到着地)】

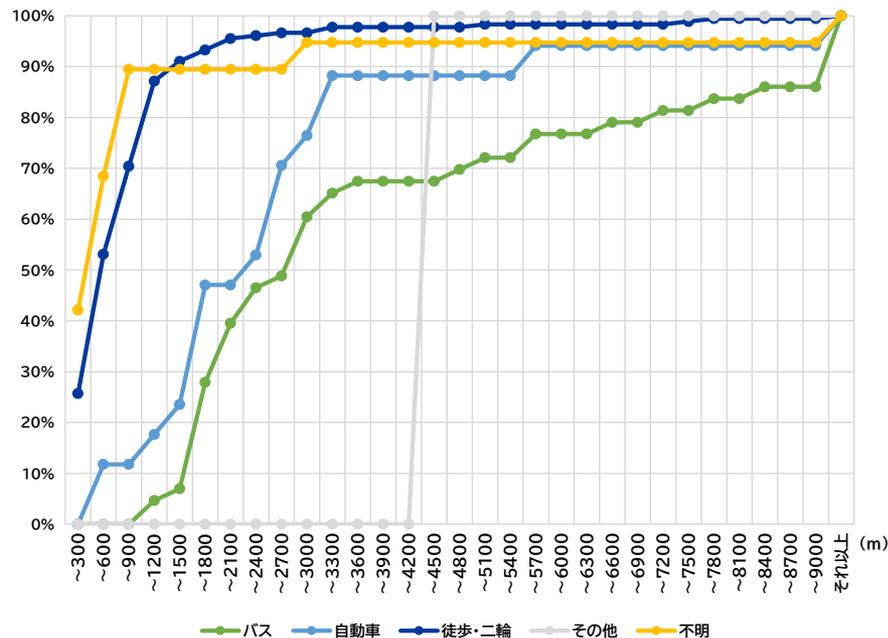


図 駅まで(から)の距離帯別・代表末端交通別頻度累積構成比(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度(件)」はマスターデータのレコード件数。
 ※帰宅目的を除いて集計。

3. 距離帯別の鉄道利用状況

- JRは広い地域からの利用が多く、次いで、遠鉄、天浜線と利用範囲が狭くなる。
- 天浜線沿線では、近傍の天浜線ではなく、JR駅へアクセスした利用がみられる。
- 休日は、平日に比べて、駅に近い比較的狭い範囲からの利用が多い傾向にある。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象

【平日】

【休日】

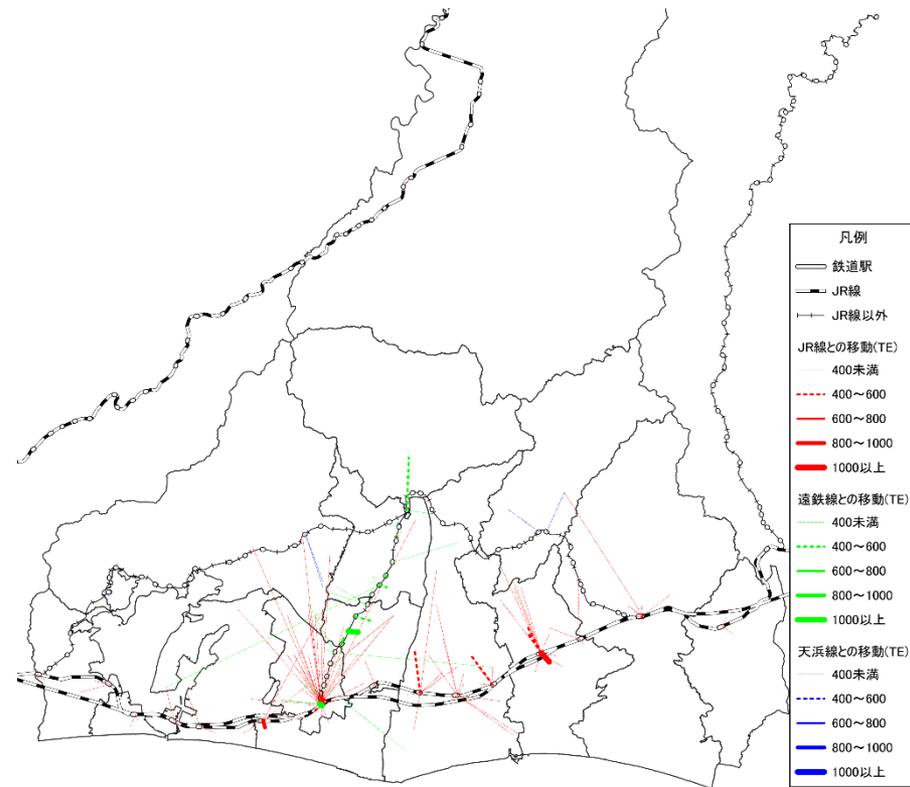
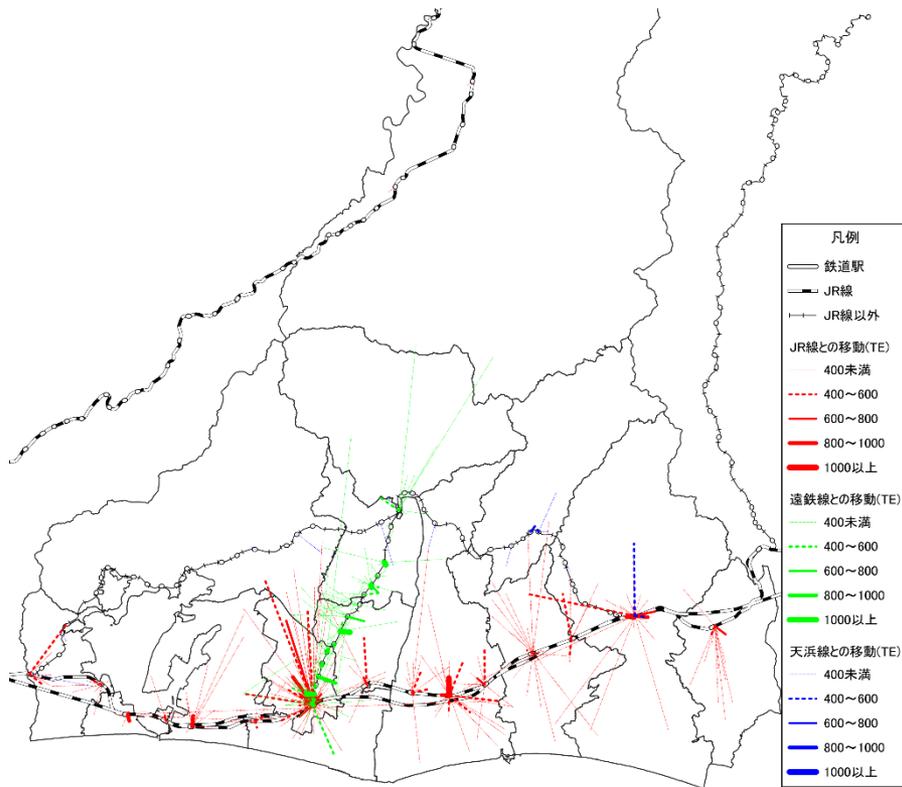


図 発着地と乗降駅間のトリップ数

※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるトリップを対象に集計。

1 節 テーマ①：交通に関する分析 ～バス利用の状況～

1. バス利用属性の変化

- 第4回調査と比べて、バstriップ数は減少しており、バス分担率も1ポイント低下している。
- 特に、代表交通手段のバstriップ数の減少が大きい。
- 地域別に見ると、浜松市旧中区では代表手段バスの減少、磐田市では代表・端末手段ともに減少が大きい。磐田市では、東海道本線御厨駅が開業したことで、バス利用から鉄道利用へ転換、また、端末手段自動車が増加していることから、駅アクセスでバス利用から自動車利用へ転換した可能性がある。

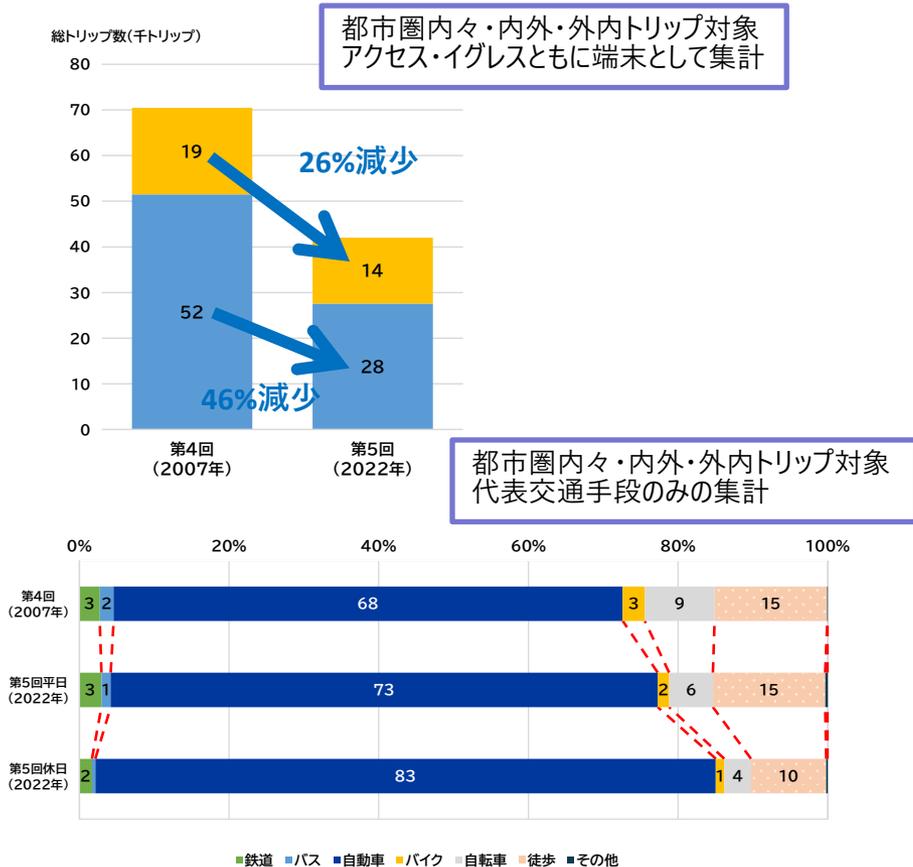


図 都市圏計でのバstriップ数及び分担率の推移

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

都市圏内々・内外トリップ対象、出発地別に集計
アクセス・イグレスともに端末として集計

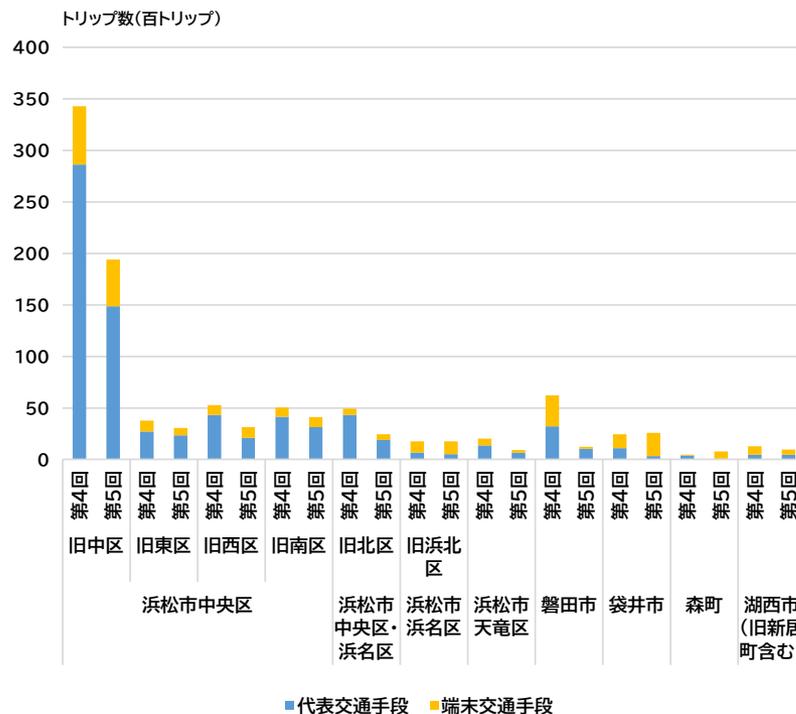


図 市区町村別のバstriップ数(代表+端末)の推移

< 参考 > バス運行本数の変化

- 第4回調査と比べて、郊外地域を隈なくカバーしていた運行本数の少ない路線が消失している。
- 浜松市内において、第4回調査時点で運行本数が多い路線の一部では運行本数が増加している区間がある。

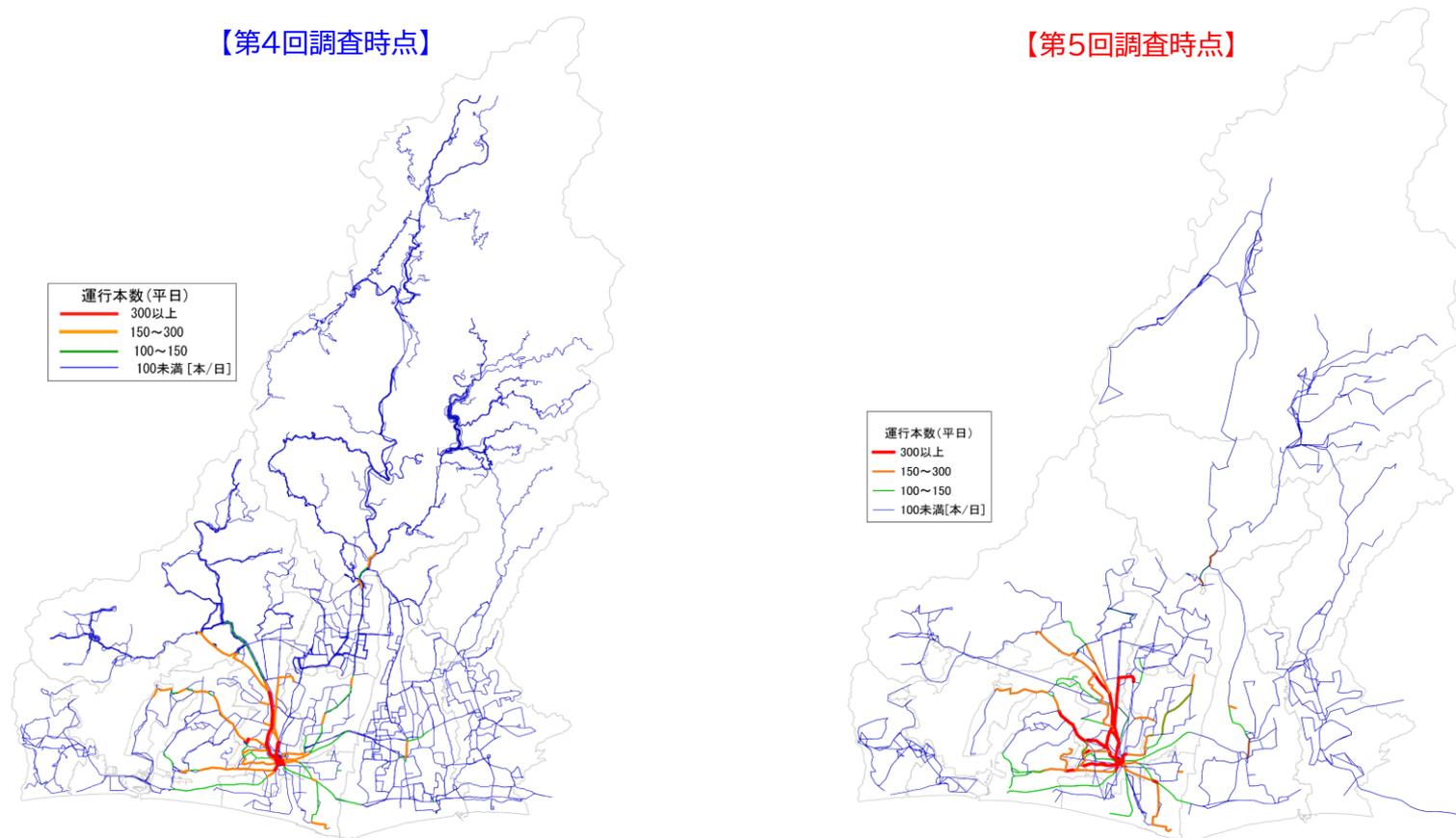


図 西遠都市圏におけるバス運行本数の変化

資料：(左図) 遠州鉄道利用実績データ (第4回調査時点)
(右図) GTFSデータ

1. バス利用属性の変化

- バス利用は、通勤・通学目的の構成比が高い。第4回調査と比べると、通勤は4ポイント上昇の一方で、通学は6ポイント低下しており、少子化の影響が考えられる。
- 年齢階層別にみると、65歳以上（免許なし）の構成比が高い傾向にある。（通勤、通学を除く）。

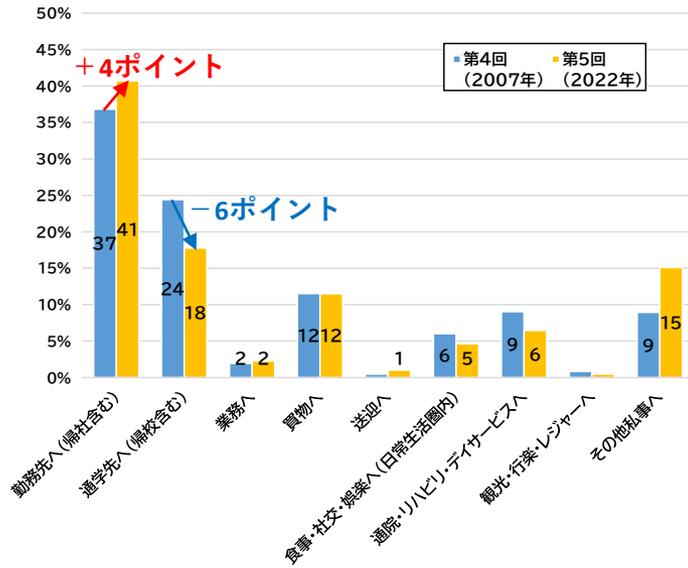
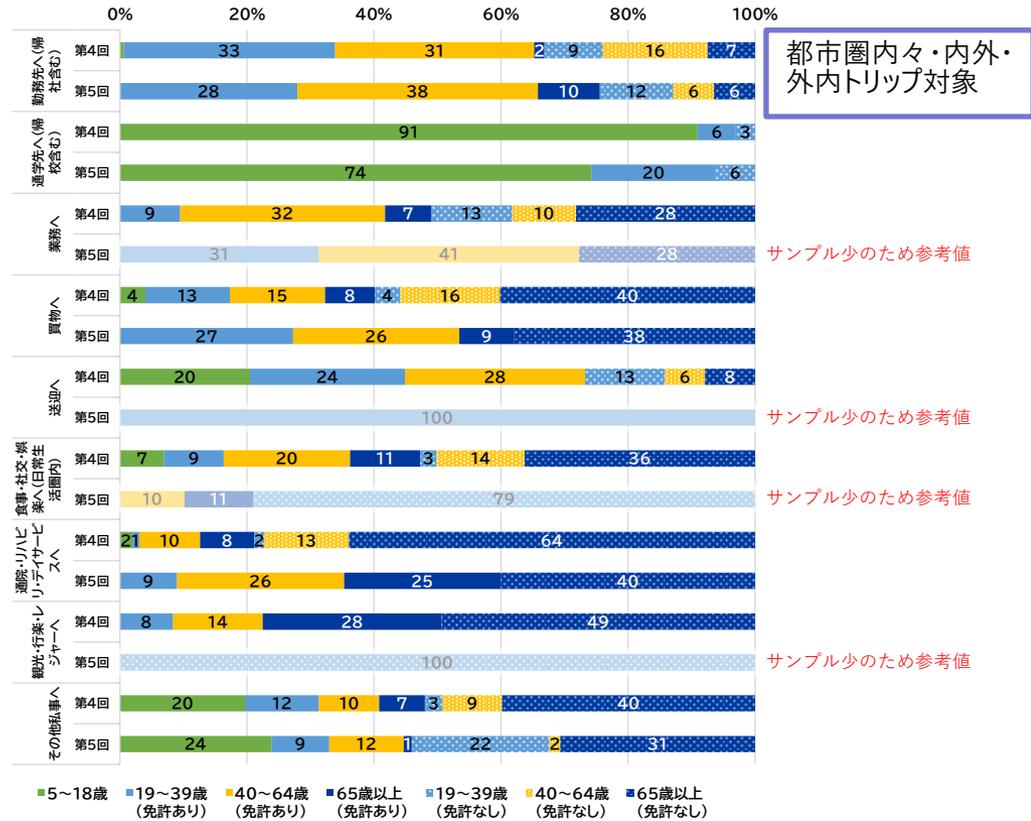


図 バストリップの目的別構成比

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査



都市圏内々・内外・外内トリップ対象

サンプル少のため参考値

サンプル少のため参考値

サンプル少のため参考値

サンプル少のため参考値

図 目的別・バストリップの年齢階層・免許有無別構成

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称が異なることもあるため注意。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

< 参考 > 運転免許の保有状況

- 運転免許の返納者は、年々増加傾向であり、2020年には、年間約2万人が返納している。
- 今後も高齢化が進むことを踏まえると、さらに高まることが予想される。
- 今後、65歳以上の人口が増える中で、免許を持たない高齢者が増えることが予想されることから、私的な活動を支えるためにバスを始めとした公共交通サービスの重要性が高まると考えられる。

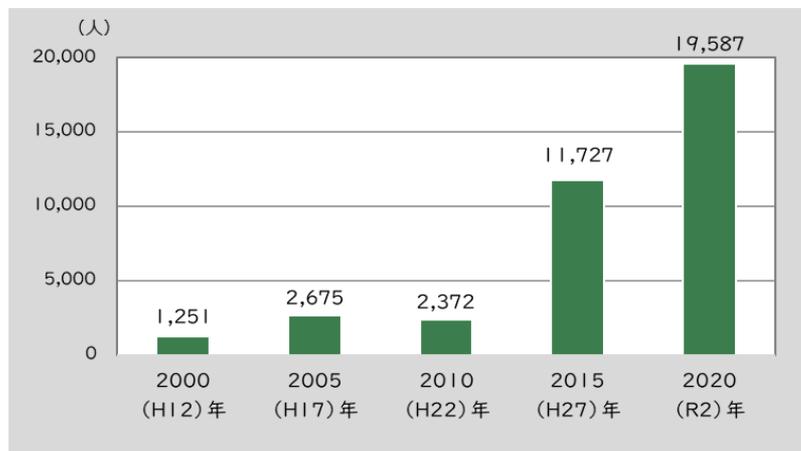


図 免許返納状況

資料：静岡県警察本部「交通年鑑 令和4年版」より作成

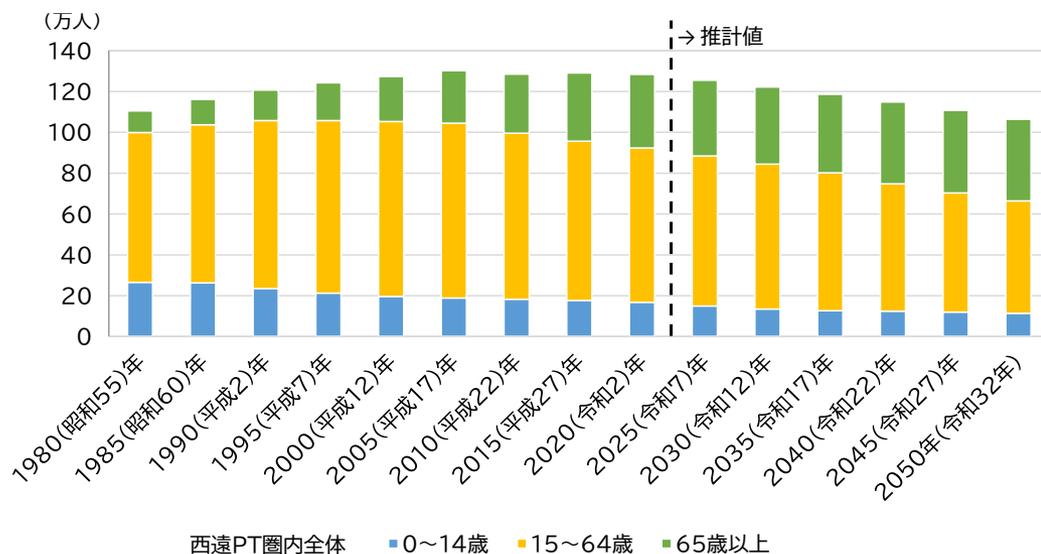


図 年齢階層別夜間人口の推移及び将来予測

資料：国勢調査及び 国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口 (令和5 (2023) 年推計)」より作成

2. バス利用での目的地の変化

- 浜松市旧中区を発着するバスの移動量が減少している。特に、旧中区内々の移動は大きく減少している。一方、旧中区から旧東区、旧浜北区への移動は増加している。
- 磐田市と袋井市に発着するバス移動が減少している（一部地域を除く）。これは、磐州市内に令和2年（2020年）3月、東海道本線・御厨駅が開業したことによる影響とみられる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

全目的 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	その他都道 府県
浜松市旧中区	-10038	292	-1408	-1523	-958	181	0	0	-223	-22	0	0	0	0	0	0	-16
浜松市旧東区	-57	-231	-68	-57	-86	73	-11	0	72	0	0	0	0	0	0	0	-18
浜松市旧西区	-1610	-90	-548	65	-42	0	0	0	-10	0	0	0	-8	0	0	-9	0
浜松市旧南区	-1105	-50	65	-75	128	-29	0	0	98	0	0	0	-11	0	0	0	-14
浜松市旧北区	-1169	-56	-43	156	-1405	-22	-5	0	0	0	0	0	0	60	0	0	0
浜松市旧浜北区	74	55	0	-29	-35	-188	-35	-8	0	0	0	0	0	-9	0	0	0
浜松市天竜区①	0	-11	0	0	0	-50	-238	-28	-91	0	-10	0	0	0	0	0	0
浜松市天竜区②(北遠)	0	0	0	0	0	-8	-56	-154	-29	-11	-30	0	0	0	0	0	0
磐田市	-227	61	-10	107	0	0	-117	-29	-1764	-112	-46	0	0	-50	0	0	0
袋井市	-22	0	0	0	0	0	0	-11	-137	-626	-111	0	0	165	0	0	-10
森町	0	0	0	0	0	0	-10	-30	-46	-48	-195	0	0	0	0	0	0
湖西市①	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176	-7	0	0	0	0
湖西市②(旧新居町)	0	0	0	-11	0	0	0	0	0	0	0	-7	-133	0	0	0	0
その他静岡県	0	0	0	0	66	0	0	0	-50	-24	0	0	0	0	0	0	0
愛知県	-18	0	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長野県等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他都道府県	-16	0	0	0	0	-18	0	0	-6	-10	0	0	0	0	0	0	0

図 バス利用の大ゾーン別間流動の変化(第5回－第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. バス利用での目的地の変化

【通学目的における地域間移動状況】・・・バス利用では通学目的の構成比が高い

- ・同一ゾーン内々のバstriップは減少している傾向にある。
- ・浜松市旧中区へのバstriップの減少がみられる一方で、浜松市旧東区・旧浜北区からのバstriップの増加がみられる。
- ・その他、特に袋井市からその他静岡県へのバstriップが増加している。
- ・その他静岡県への移動で、磐田市からは増加の一方で、袋井市からは減少している。その他の地域に対しても、磐田市、袋井市は増加、減少の変化が比較的大きい。これは、磐田市内に令和2年（2020年）3月、東海道本線・御厨駅が開業したことによる影響とみられる。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

通学 (発側\着側)	浜松市 旧中区	浜松市 旧東区	浜松市 旧西区	浜松市 旧南区	浜松市 旧北区	浜松市 旧浜北区	浜松市天竜 区①	浜松市天竜 区②(北遠)	磐田市	袋井市	森町	湖西市①	湖西市②(旧 新居町)	その他静岡 県	愛知県	長野県等	その他都道 府県
浜松市旧中区	-948	-37	-86	-64	-100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市旧東区	147	0	-39	-52	68	0	0	0	-13	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市旧西区	-439	-12	-127	66	-37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市旧南区	-71	-12	50	-40	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市旧北区	-494	-12	25	30	-479	-12	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	0
浜松市旧浜北区	145	-8	0	0	-10	-11	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市天竜区①	0	0	0	0	0	0	-297	-20	-72	0	0	0	0	0	0	0	0
浜松市天竜区②(北遠)	0	0	0	0	0	0	-28	-37	-18	0	-10	0	0	0	0	0	0
磐田市	-196	0	-10	0	0	0	-78	-11	-243	0	-10	0	0	-50	0	0	0
袋井市	0	0	0	0	0	0	0	-11	-99	-244	-66	0	0	165	0	0	0
森町	0	0	0	0	0	0	-10	-20	-36	-18	-32	0	0	0	0	0	0
湖西市①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-96	0	0	0	0	0
湖西市②(旧新居町)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-72	0	0	0	0
その他静岡県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
愛知県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長野県等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他都道府県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

図 通学目的・バス利用の大ゾーン間流動の変化(第5回-第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

2. バス利用での目的地の変化

【到着地中ゾーン別のバス分担率（代表交通手段）（第5回調査）】

- 平日の浜松市旧中区の一部ではバス分担率が3%以上と最も高い。次いで天竜区南部が2～3%である。
- 休日のバス分担率は全体的に平日よりも低い傾向にある。

【平日】

【休日】

都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

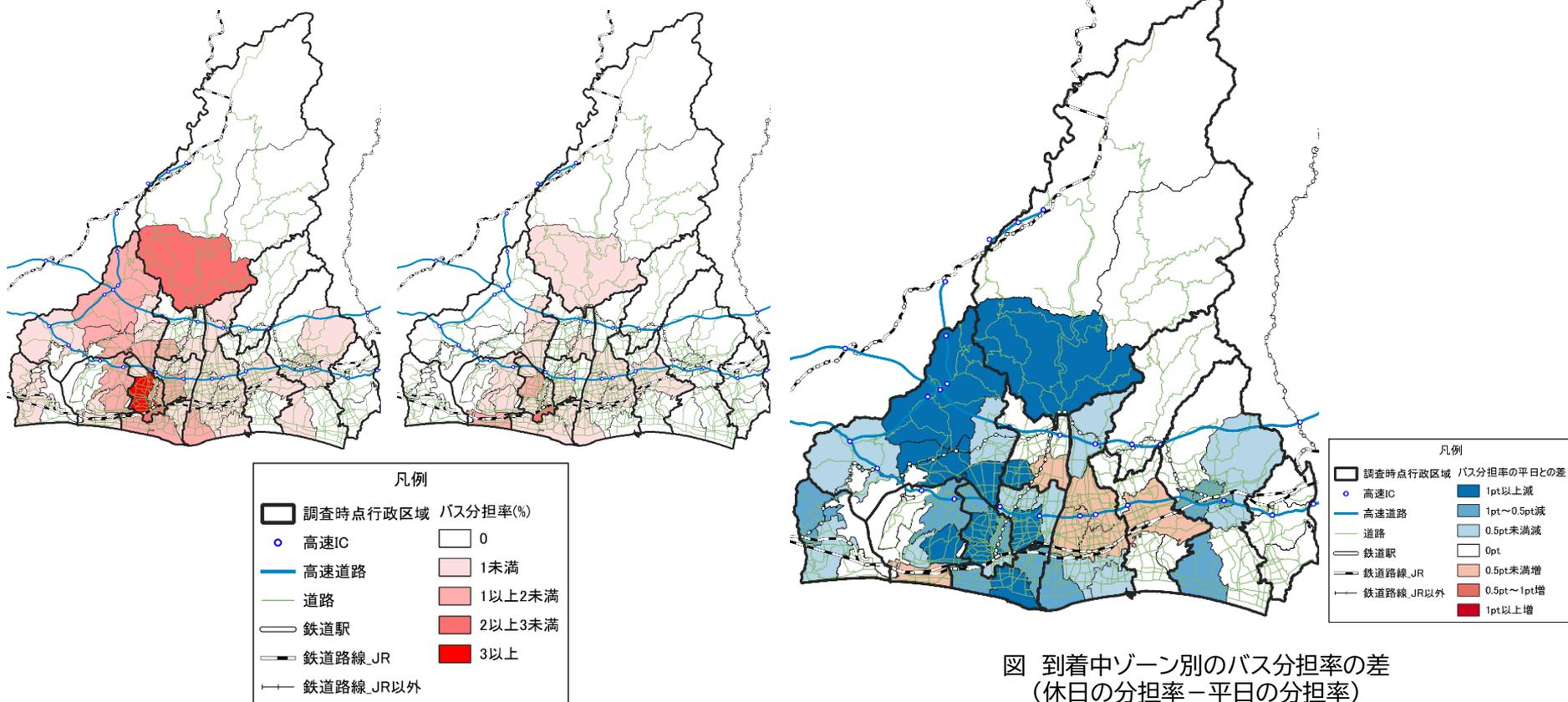


図 到着中ゾーン別のバス分担率

図 到着中ゾーン別のバス分担率の差
(休日の分担率－平日の分担率)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

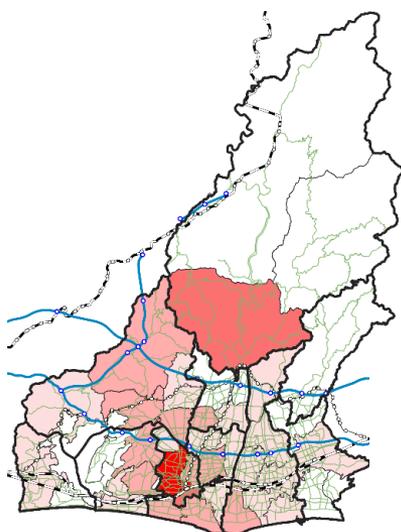
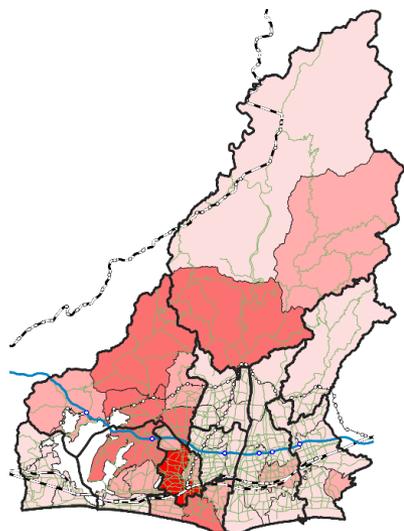
2. バス利用での目的地の変化

【到着地中ゾーン別の鉄道分担率（第4回調査、第5回調査（平日））】

- 第4回調査から第5回調査にかけて、バス分担率が最も低下した地域は浜松市西部・天竜区東部、浜松駅周辺、袋井市南東部である。
- 一方、浜松市旧東区南西部、湖西市北部のバス分担率は若干上昇している。

【第4回調査】

【第5回調査】



都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に代表交通手段のみの集計

※当該図の高速、鉄道、道路は第5回調査時点

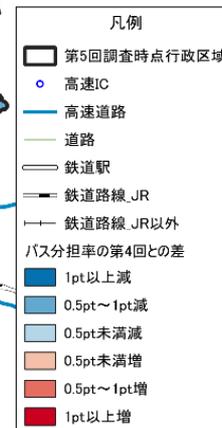
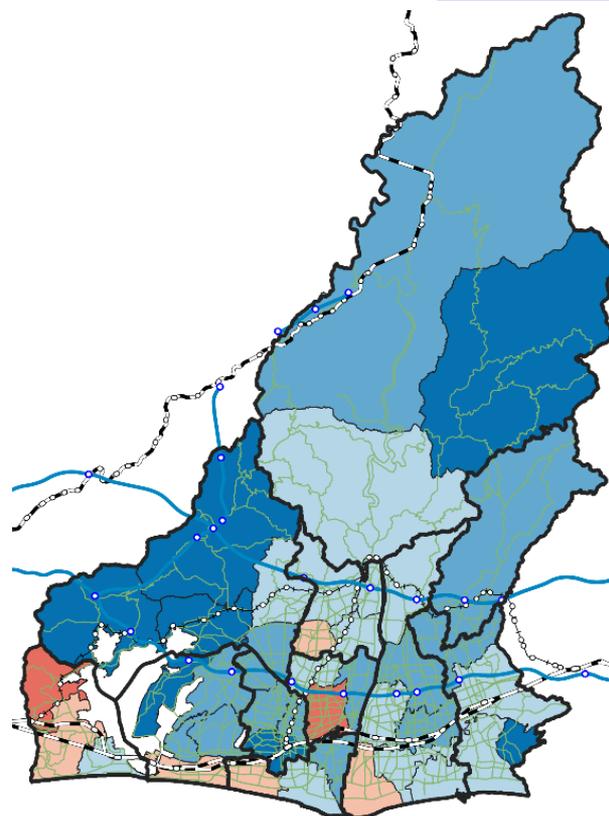


図 到着中ゾーン別のバス分担率

図 到着中ゾーン別のバス分担率の変化
(第5回の分担率－第4回の分担率)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。

3. 距離帯別のバス利用状況

- バス停～発着地間の移動は、100～200mが最も多く、300m以内で60%程度を占める。
- 65歳以上でも100～200mが最も多く、300m以内で60%程度を占める。なお、全年齢に比べ、100m以内の構成比がやや高い。

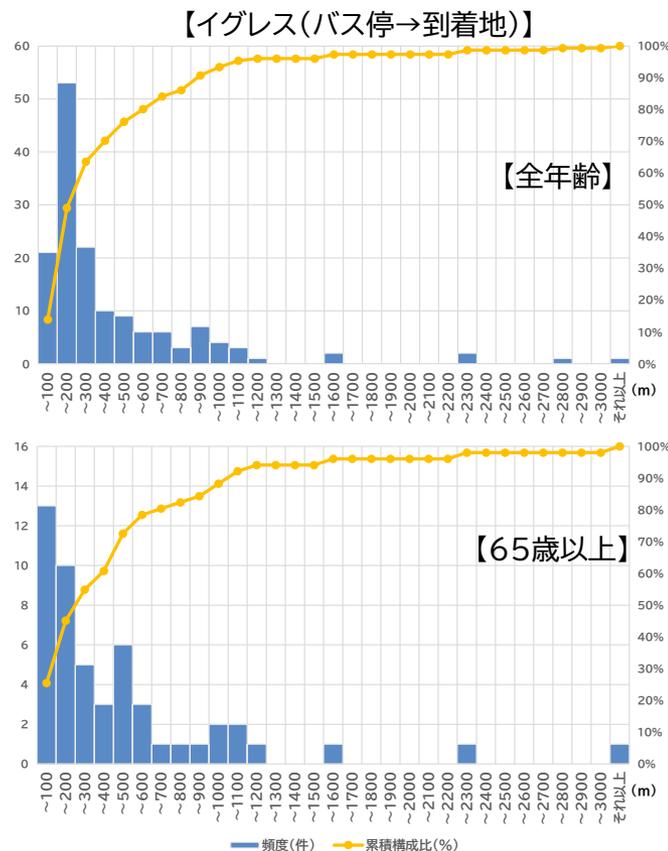
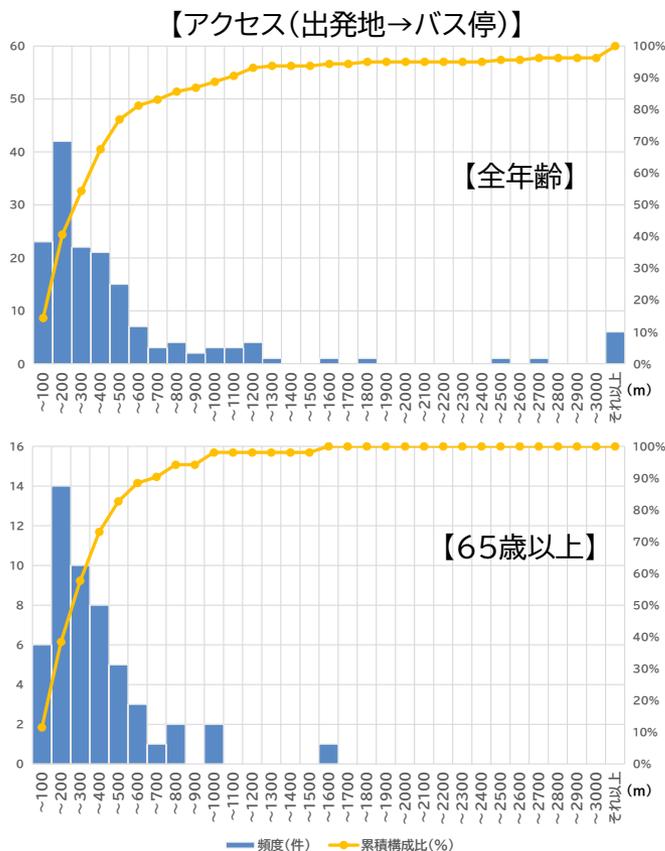


図 バス停まで(から)の距離帯別頻度分布と累積構成比(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度(件)」はマスターデータのレコード件数。
 ※※帰宅目的を除いて集計。

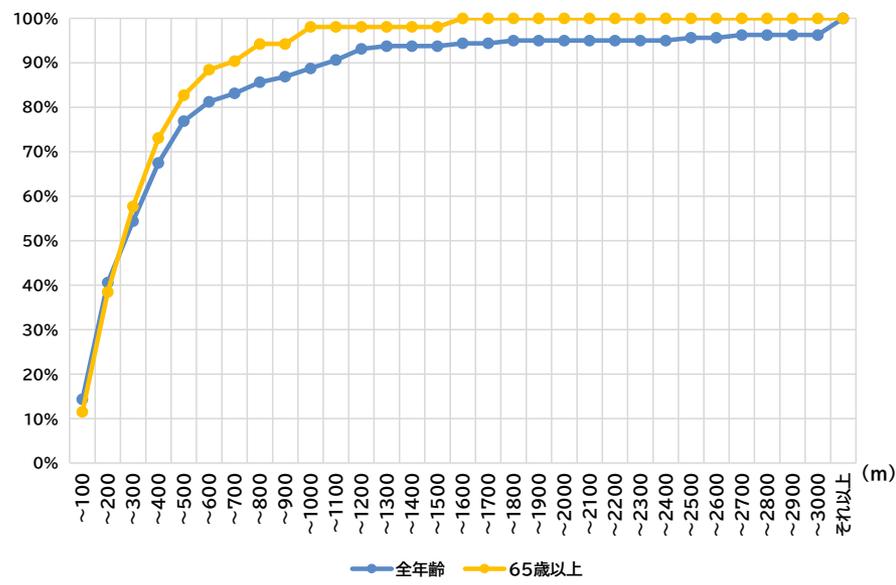
都市圏内々・内外・外内トリップ対象
 代表交通手段のみの集計

3. 距離帯別のバス利用状況

- 65歳以上は、全年齢と比べ、バス停まで（から）の移動距離が短い傾向にある。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
代表交通手段のみの集計

【アクセス(出発地→バス停)】



【イグレス(バス停→到着地)】

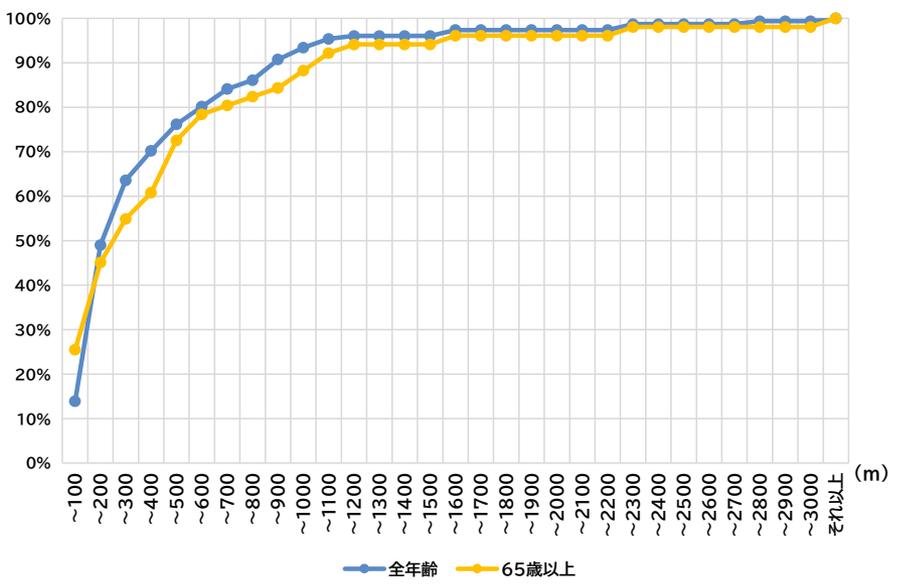


図 バス停まで(から)の距離帯別累積構成比(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度」はマスターデータのレコード件数。
 ※帰宅目的を除いて集計。

4. 駅からの距離帯別の端末交通としてのバス利用状況

- 鉄道駅まで（から）バスを利用した場合、バスの乗車距離は1 km～3 km程度が多く、3km以内で60%を占めている。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象
マストラ代表交通鉄道、マストラ代表
端末交通バスについて集計

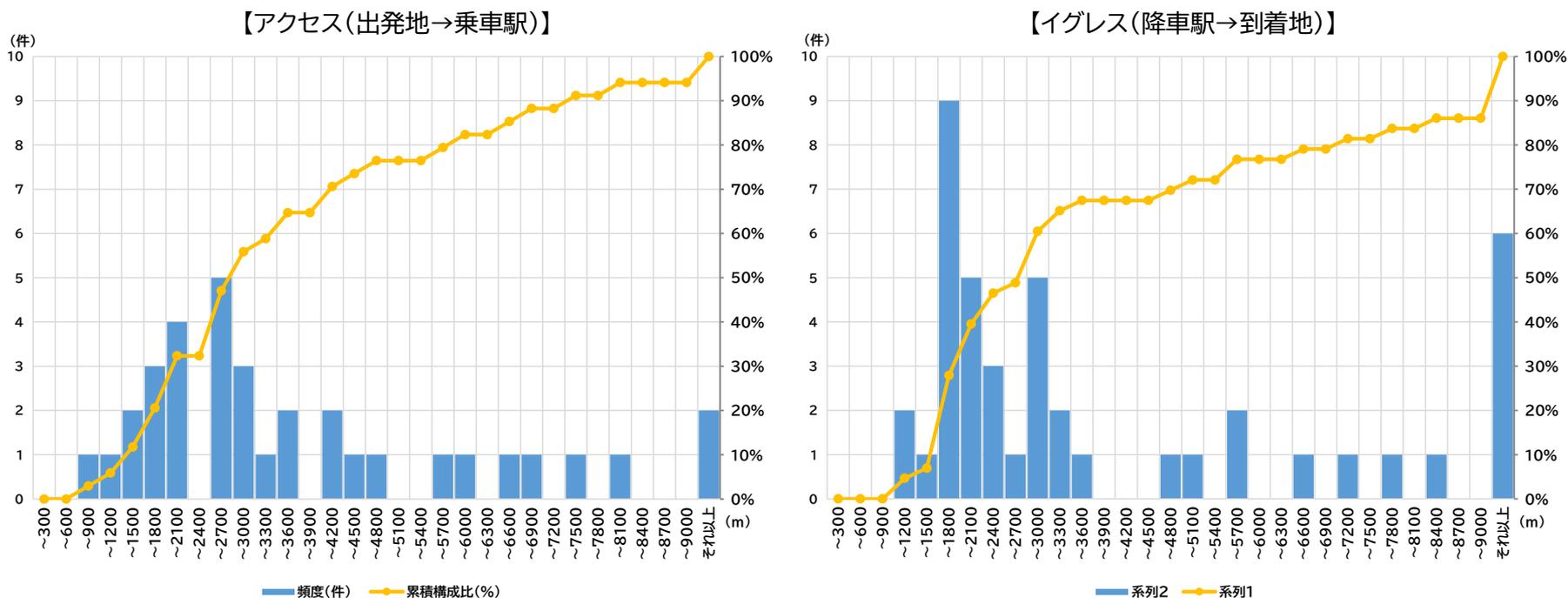


図 バスによる駅まで(から)の移動距離 (全年齢、平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※アクセスの場合、出発地、イグレスの場合到着地の座標のマッチングレベルが字丁目以上となるレコードを対象に集計。
 ※直線距離に基づき算出。
 ※「頻度」はマスターデータのレコード件数。

1 節 テーマ①：交通に関する分析 ～自転車利用の状況～

1. 自転車利用の変化

年齢階層別、目的種別、トリップ生成原単位の差分（代表交通手段自転車）

- 30歳代、80歳代以上の通勤目的ではトリップ数が第4回調査時点と比べて増加している。一方、その他の年齢階層別、目的種別のトリップ数においては減少している。
- 年齢階層で見ると、特に60歳代以上の高齢者における減少量が多い。次いで、10歳代以下における減少量が多い。
- 目的種類で見ると、特に私事目的の減少量が多い。次いで、業務目的における減少量が多い。
- 私事目的についてはどの年代においても減少量が多い。業務目的においては特に高齢者、通学目的においては特に10歳代以下において減少量が多い。



図 年齢階層別、目的種別の1人1日当たりの代表交通手段自転車トリップ数の差分
(第5回調査の結果－第4回調査の結果)

※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している
※第4回都市圏を出発または到着の確認できないトリップは除外

1. 自転車利用の変化

年齢階層別、私事系着目的種別、トリップ生成原単位の差分（代表交通手段自転車）

- どの年代においても、「買物へ」のトリップ数は第4回調査時点と比べて特に減少している傾向である。
- 10歳代以下、60歳代以上においては「食事・社交・娯楽へ」のトリップ数の減少量が大きい。
- 20、30歳代において「送迎へ」のトリップ数の減少が見られる。
- 「通院・リハビリ・デイサービスへ」のトリップ数の減少量は特に60歳代以上において大きい。

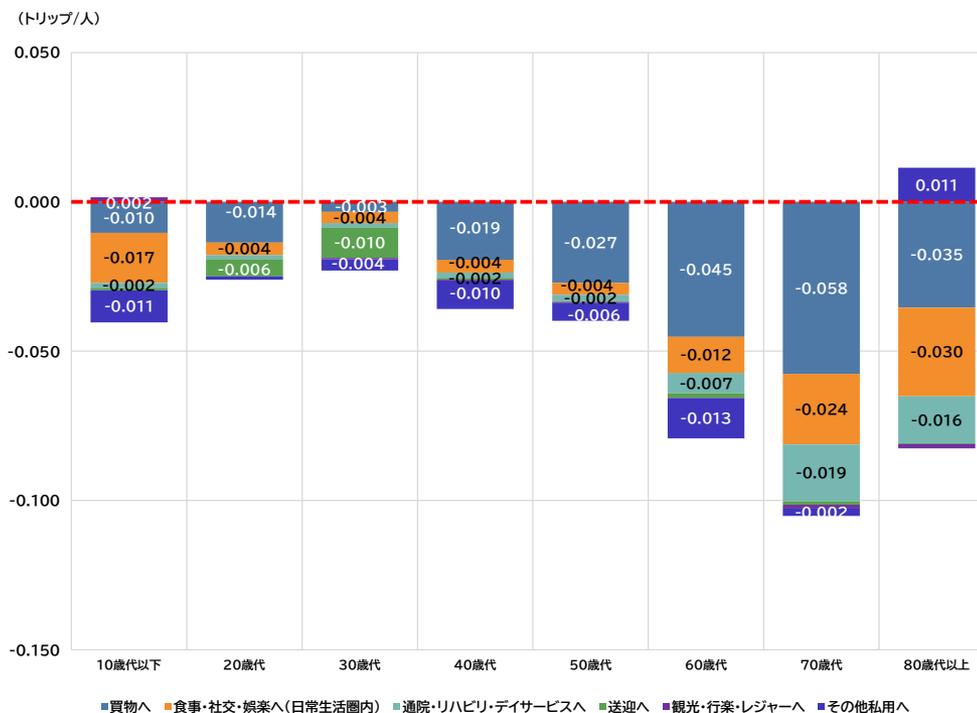


図 年齢階層別、私事系着目的種別別の1人1日当たりの代表交通手段自転車トリップ数の差分
(第5回調査の結果－第4回調査の結果)

※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している
 ※第4回都市圏を出発または到着の確認できないトリップは除外
 ※第4回調査と第5回調査において着目的名称が完全に一致していないことに留意
 ※第5回調査の着目的を一部集約して比較
 ※表中の着目的の名称は第5回調査の名称を使用、集約後の着目的の場合、第4回調査の名称を使用

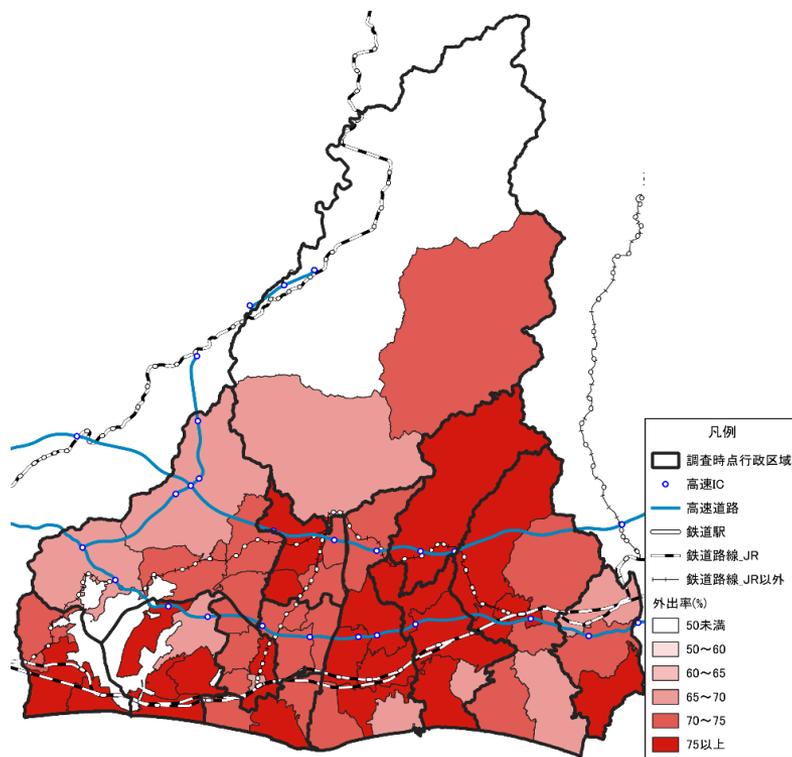
2節 テーマ②：暮らしに関する分析

1. 居住地別外出率

- どのゾーンも、外出率は平日のほうが休日よりも高い。特に、浜松市旧中区鉄道沿線地域・浜北区・旧西区・旧南区の一部地域、湖西市一部地域、磐田市・袋井市・掛川市の鉄道沿線・高速沿線地域、森町、菊川市南部では75%以上である。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

【平日】



【休日】

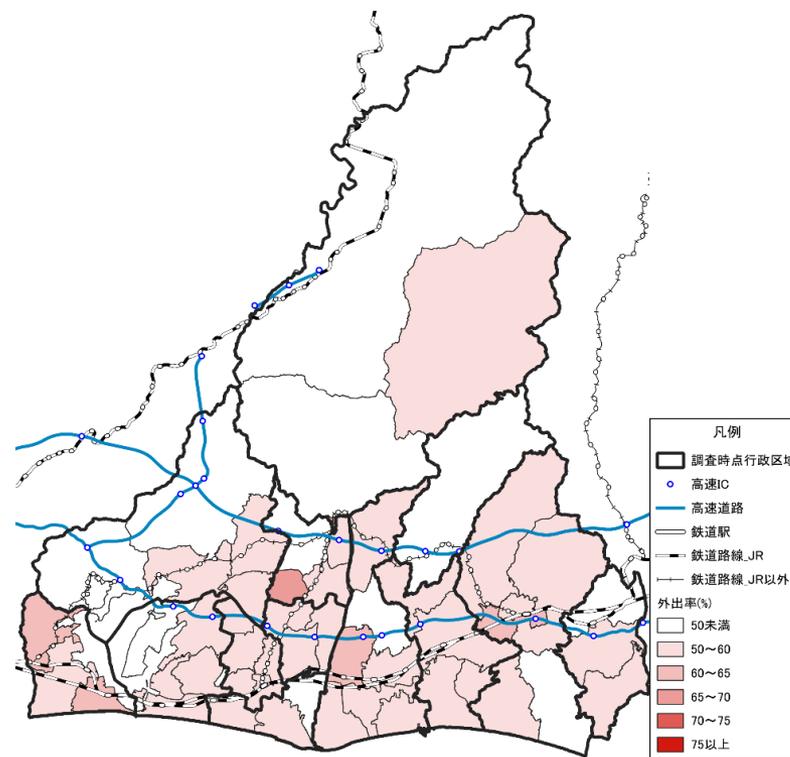


図 居住地中ゾーン別の外出率

2. 外出に関する属性の特徴

- 自動車ができる人のほうが外出率は高い。
- 自動車ができる人の場合、単身世帯・複数人世帯での外出率の差は小さいが、自動車ができない人の場合、単身世帯の外出率は低い。
- 就業者のほうが非就業者よりも外出率が高い。単身世帯の非就業者は外出率が低い。
- 高齢者・非高齢者とも、おおむね、自動車ができる人のほうが外出率は高い。
(非高齢・非就業者・複数人世帯・車使用不可の外出率は高いが、児童・生徒・学生と考えられる。)

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

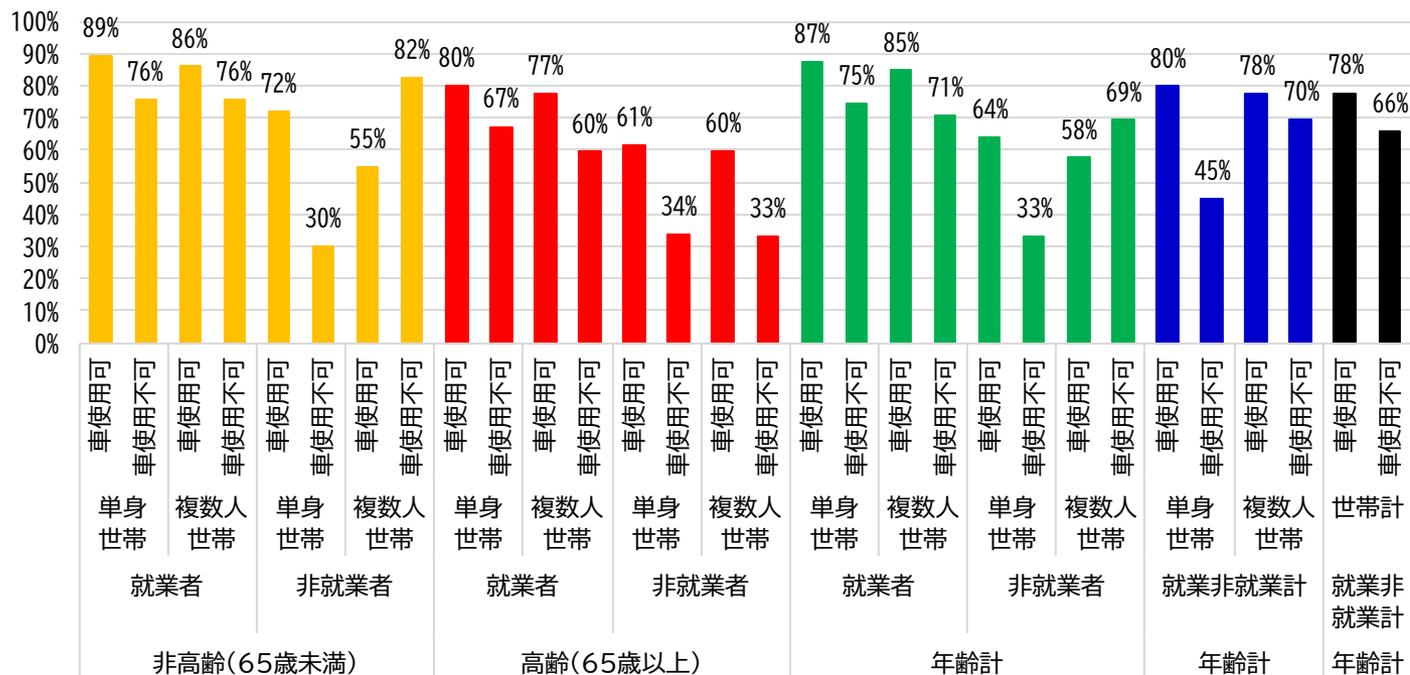


図 属性別の外出率【平日】

※ 「自動車ができる」：「ほぼ自分専用の自動車がある」「家族共用の自動車がある」回答
 「自動車ができない」：「自由に使える自動車がない」「自動車運転免許を持っていない」回答

2. 外出に関する属性の特徴

(参考)

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

表 属性別の外出率【平日】

平日				外出あり	外出なし	計	外出率
非高齢(65歳未満)	就業者	単身世帯	車使用可	50,864	6,152	57,016	89%
			車使用不可	10,106	3,248	13,354	76%
		複数人世帯	車使用可	409,429	66,379	475,808	86%
			車使用不可	14,432	4,632	19,064	76%
	非就業者	単身世帯	車使用可	5,983	2,307	8,290	72%
			車使用不可	2,322	5,378	7,700	30%
		複数人世帯	車使用可	43,969	36,292	80,261	55%
			車使用不可	161,839	34,339	196,178	82%
高齢(65歳以上)	就業者	単身世帯	車使用可	10,847	2,699	13,546	80%
			車使用不可	1,435	695	2,130	67%
		複数人世帯	車使用可	65,042	18,908	83,950	77%
			車使用不可	4,992	3,388	8,380	60%
	非就業者	単身世帯	車使用可	15,938	10,001	25,939	61%
			車使用不可	10,381	20,189	30,570	34%
		複数人世帯	車使用可	73,038	49,397	122,435	60%
			車使用不可	23,795	47,582	71,377	33%
年齢計	就業者	単身世帯	車使用可	61,711	8,851	70,562	87%
			車使用不可	11,541	3,943	15,484	75%
		複数人世帯	車使用可	474,471	85,287	559,758	85%
			車使用不可	19,424	8,020	27,444	71%
	非就業者	単身世帯	車使用可	21,921	12,308	34,229	64%
			車使用不可	12,703	25,567	38,270	33%
		複数人世帯	車使用可	117,007	85,689	202,696	58%
			車使用不可	185,634	81,921	267,555	69%
年齢計	就業非就業計	単身世帯	車使用可	83,632	21,159	104,791	80%
			車使用不可	24,244	29,510	53,754	45%
		複数人世帯	車使用可	591,478	170,976	762,454	78%
			車使用不可	205,058	89,941	294,999	70%
年齢計	就業非就業計	世帯計	車使用可	675,110	192,135	867,245	78%
			車使用不可	229,302	119,451	348,753	66%

注) 車使用の可・不可が不明を除く

※「自動車が使えらる」：「ほぼ自分専用の自動車がある」「家族共用の自動車がある」回答
「自動車が使えない」：「自由に使える自動車がない」「自動車運転免許を持っていない」回答

2. 外出に関する属性の特徴

- 全体として、休日の外出率は平日よりも低い。
- 自動車が使え人のほうが外出率は高い。
- 自動車が使え人の場合、単身世帯・複数人世帯での外出率の差は小さいが、自動車が使えない人の場合、単身世帯の外出率は低い。
- 就業者のほうが非就業者よりも外出率が高い。単身世帯の非就業者は外出率が低い。
- 高齢者・非高齢者とも、おおむね、自動車が使え人のほうが外出率は高い。
(非高齢・非就業者・複数人世帯・車使用不可の人は、児童・生徒・学生と考えられる。)

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

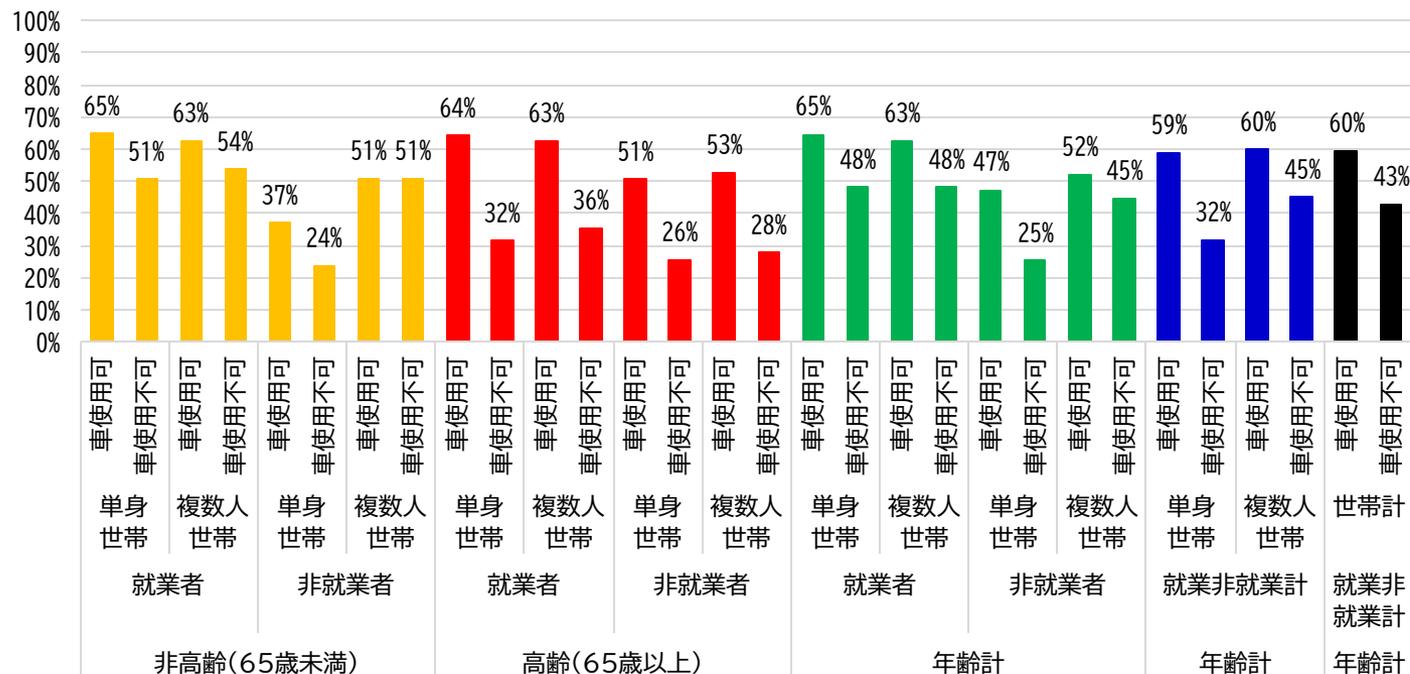


図 属性別の外出率【休日】

※「自動車が使え人」：「ほぼ自分専用の自動車がある」「家族共有の自動車がある」回答
 「自動車が使えない」：「自由に使える自動車がない」「自動車運転免許を持っていない」回答

2. 外出に関する属性の特徴

(参考)

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

表 属性別の外出率【休日】

休日				外出あり	外出なし	計	外出率
非高齢(65歳未満)	就業者	単身世帯	車使用可	36,869	20,147	57,016	65%
			車使用不可	6,752	6,602	13,354	51%
		複数人世帯	車使用可	297,446	178,362	475,808	63%
			車使用不可	10,228	8,836	19,064	54%
	非就業者	単身世帯	車使用可	3,078	5,212	8,290	37%
			車使用不可	1,829	5,871	7,700	24%
		複数人世帯	車使用可	40,789	39,472	80,261	51%
			車使用不可	99,665	96,513	196,178	51%
高齢(65歳以上)	就業者	単身世帯	車使用可	8,677	4,869	13,546	64%
			車使用不可	672	1,458	2,130	32%
		複数人世帯	車使用可	52,476	31,474	83,950	63%
			車使用不可	2,983	5,397	8,380	36%
	非就業者	単身世帯	車使用可	13,121	12,818	25,939	51%
			車使用不可	7,817	22,753	30,570	26%
		複数人世帯	車使用可	64,463	57,972	122,435	53%
			車使用不可	19,726	51,651	71,377	28%
年齢計	就業者	単身世帯	車使用可	45,546	25,016	70,562	65%
			車使用不可	7,424	8,060	15,484	48%
		複数人世帯	車使用可	349,922	209,836	559,758	63%
			車使用不可	13,211	14,233	27,444	48%
	非就業者	単身世帯	車使用可	16,199	18,030	34,229	47%
			車使用不可	9,646	28,624	38,270	25%
		複数人世帯	車使用可	105,252	97,444	202,696	52%
			車使用不可	119,391	148,164	267,555	45%
年齢計	就業非就業計	単身世帯	車使用可	61,745	43,046	104,791	59%
			車使用不可	17,070	36,684	53,754	32%
		複数人世帯	車使用可	455,174	307,280	762,454	60%
			車使用不可	132,602	162,397	294,999	45%
年齢計	就業非就業計	世帯計	車使用可	516,919	350,326	867,245	60%
			車使用不可	149,672	199,081	348,753	43%

注) 車使用の可・不可が不明を除く

※ 「自動車が使える」：「ほぼ自分専用の自動車がある」「家族共用の自動車がある」回答
「自動車が使えない」：「自由に使える自動車がない」「自動車運転免許を持っていない」回答

3. 運転免許保有状況による外出の特徴

- 平日、休日とも、年齢層が高くなるほど外出率は低くなる。高齢の免許非保有者は、保有者に比べて外出率が低く、免許を保有していることが高齢者の外出機会を促していると言える。
- 高齢の免許保有者は、前期・後期とも65歳未満よりもネット原単位が高く、活動的である。一方、後期高齢の免許非保有者はネット原単位が低い。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

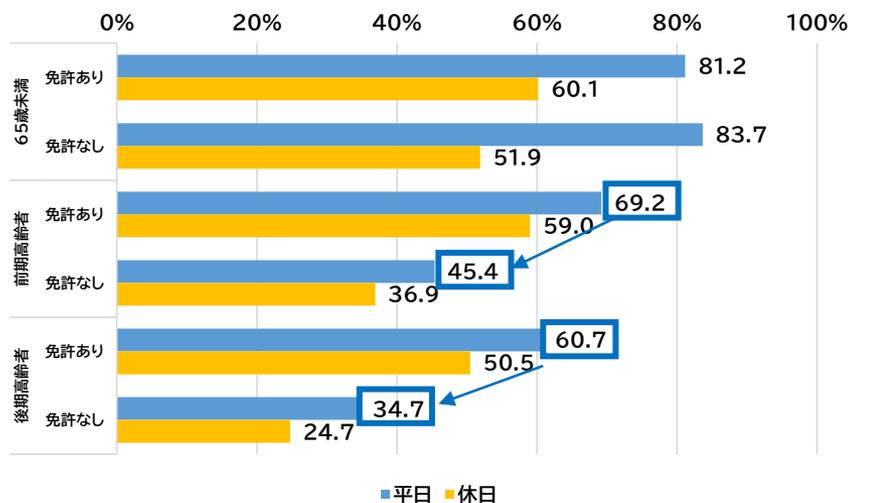


図 免許有無別・外出率(平日、休日)

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

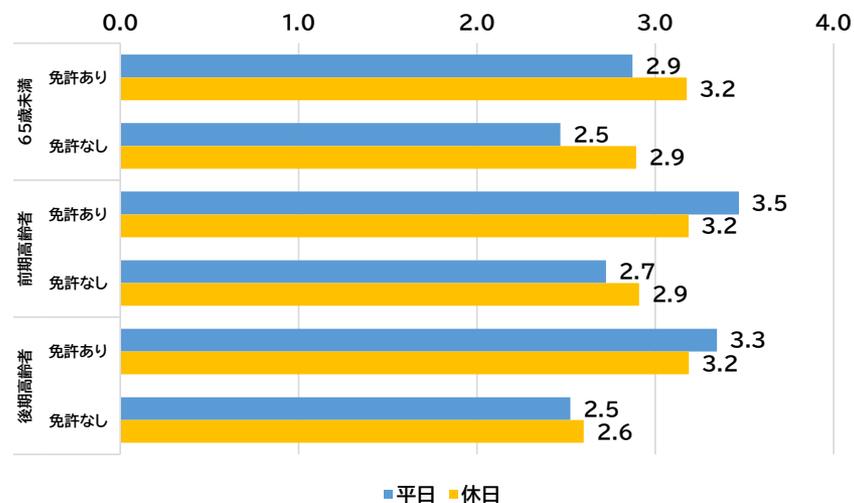


図 免許有無別・ネット原単位(平日、休日)

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

3. 運転免許保有状況による外出の特徴

【平均活動時間】

- 前期・後期高齢者とも65歳未満より大幅に短く、自宅近傍などの外出の多いことが伺える。

【平均移動時間】

- 前期・後期高齢者とも65歳未満よりも短い。また、どの年齢層も、免許非保有者は保有者よりも短い。
- おおむねどの年齢層の免許保有・非保有者とも、休日は平日よりも長い。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

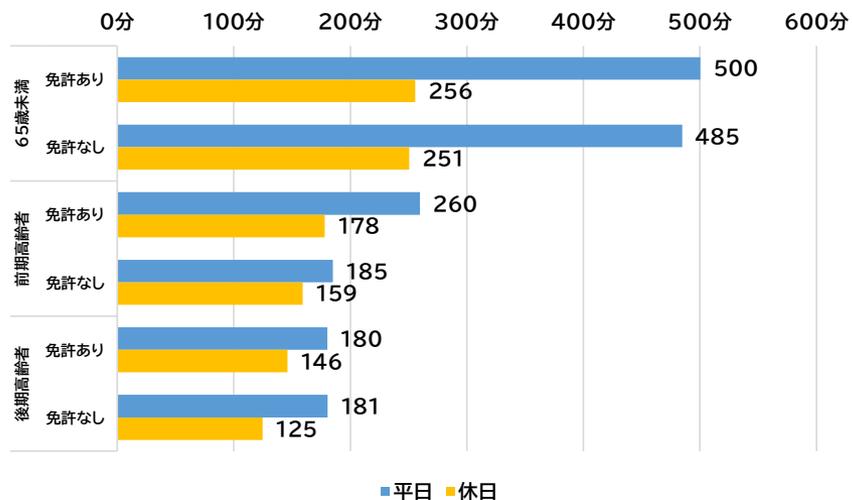


図 免許有無別・平均活動時間(平日、休日)

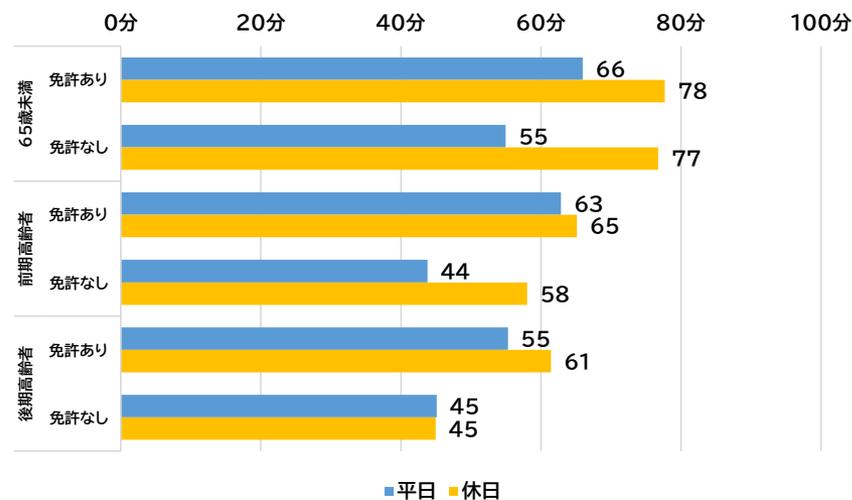


図 免許有無別・平均移動時間(平日、休日)

※「免許あり」：自動車運転免許保有

※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間

※各種時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。

※各種時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

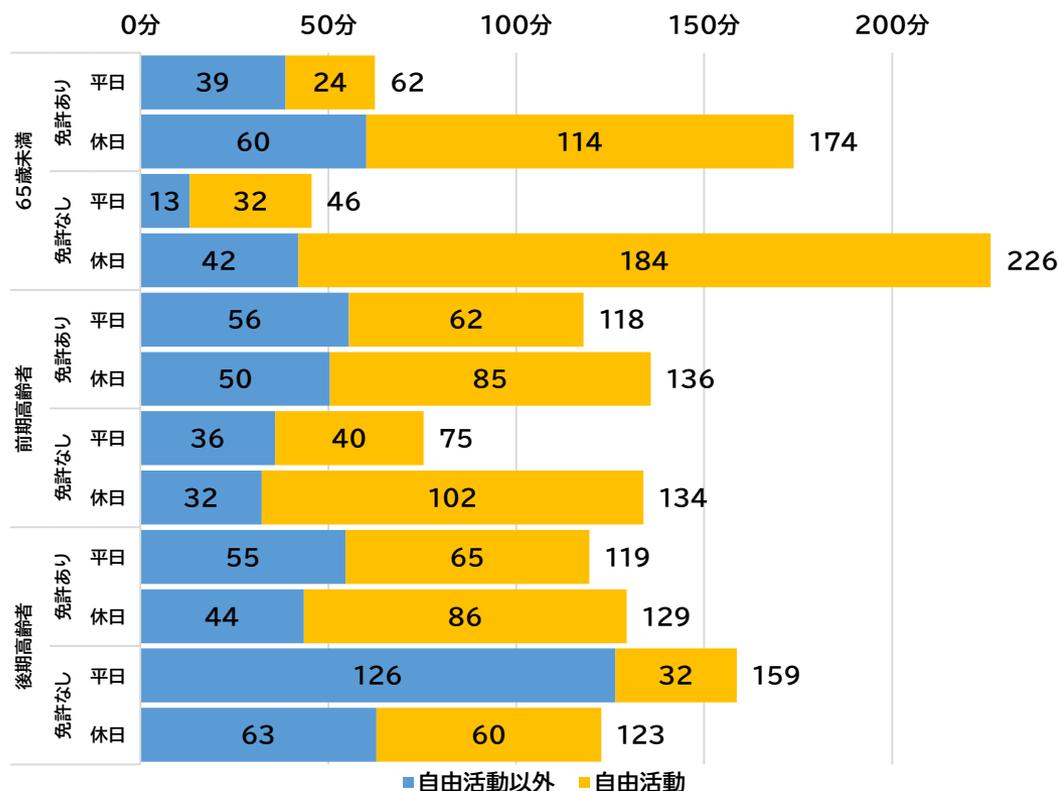
3. 運転免許保有状況による外出の特徴

【65歳未満】

- 平日では、免許保有者・非保有者に大きな差はない。
- 休日では、全体の平均活動時間は免許保有者・非保有者に大きな差はないが、非保有者は自由活動時間が長い。若年層の外出の多さが要因と考えられる。

【高齢者】

- 平日では、全体の平均活動時間は65歳未満よりも短い、自由活動時間は逆に長い。（特に免許保有者）
- 休日では、全体の平均活動時間は65歳未満よりも短く、自由活動時間も短い。（免許保有・非保有者とも）
- 以上から、自由活動は、65歳未満は休日で、高齢者は平日において活発に活動していることが伺える。



第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象

【自由活動の設定】

以下の着目的による滞在を自由活動とする。

- 日用品以外の買い物へ
- 受取へ
- 食事・社交・娯楽へ(日常生活圏内)
- 文化活動へ
- 塾・習い事・学習へ
- 散歩・ジョギング・運動へ
- 観光・行楽・レジャーへ
- 地域活動・ボランティアへ
- その他の私用へ

【自由活動以外の設定】

以下の着目的による滞在と自由活動の滞在を除いた滞在を自由活動以外の活動とする。

- 勤務先へ(帰社を含む)
- 通学先へ(帰校を含む)

図 免許有無別・自由活動別・平均活動時間(平日、休日)

- ※「免許あり」：自動車運転免許保有
- ※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間
- ※各種時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
- ※各種時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能な回答者を対象に集計。

4. 自由に使える自動車の有無による外出の特徴

- 自由に使える車を持たない人が居住する割合が高い地域は、おおむね天竜浜名湖鉄道以南の地域、特に、浜松市旧中区心部に多い。その他、菊川市東部も同様である。
- 南部の駅周辺については、外出率が低くないことを踏まえると、自動車を使わなくとも良い暮らしを目指し、居住地選択していることを伺える。

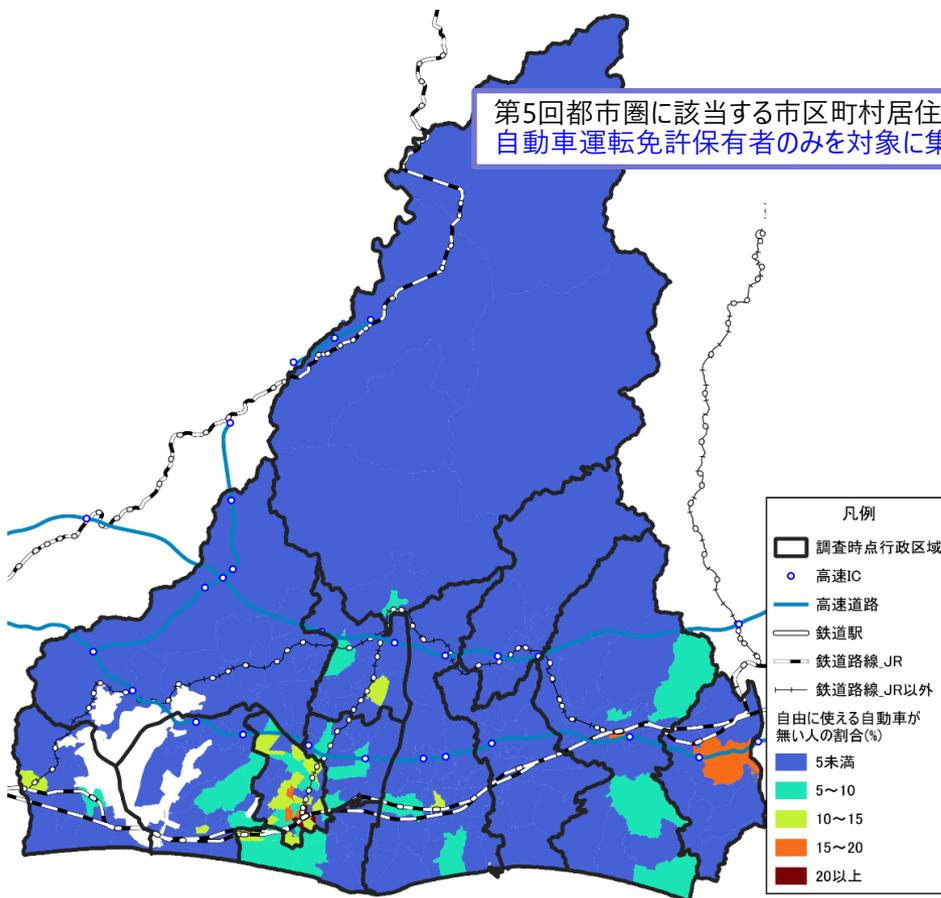


図 小ゾーン別、自由に使える車が無い人の居住地分布

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査
 ※自動車運転免許保有者を対象。
 ※自由に使える自動車の有無が不明のデータを除外して算出。

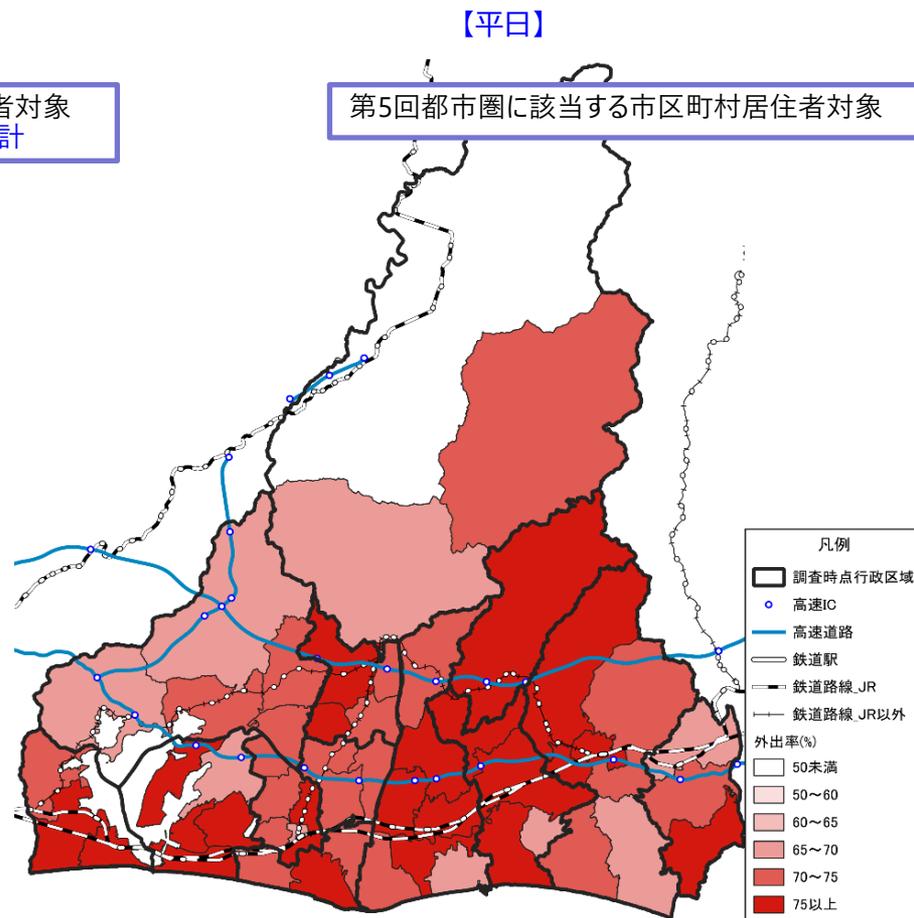


図 居住地中ゾーン別の外出率

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

4. 自由に使える自動車の有無による外出の特徴

- どの年齢層も、自由に使える車を保有しているほうが外出率は高く、車保有が外出機会を促していると言える。
- 高齢者で自由に使える車の保有者は、65歳未満よりも平日のネット原単位が高く、活動的である。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許保有者のみを対象に集計

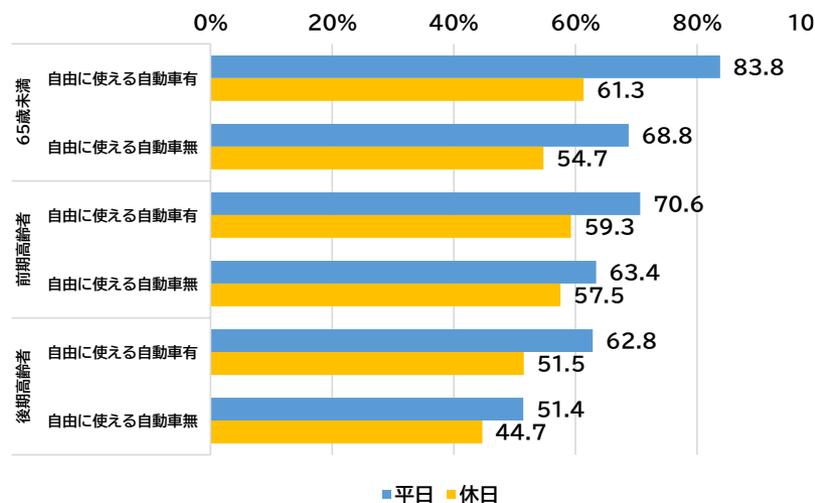


図 自由に使える車の有無別・外出率(平日、休日)

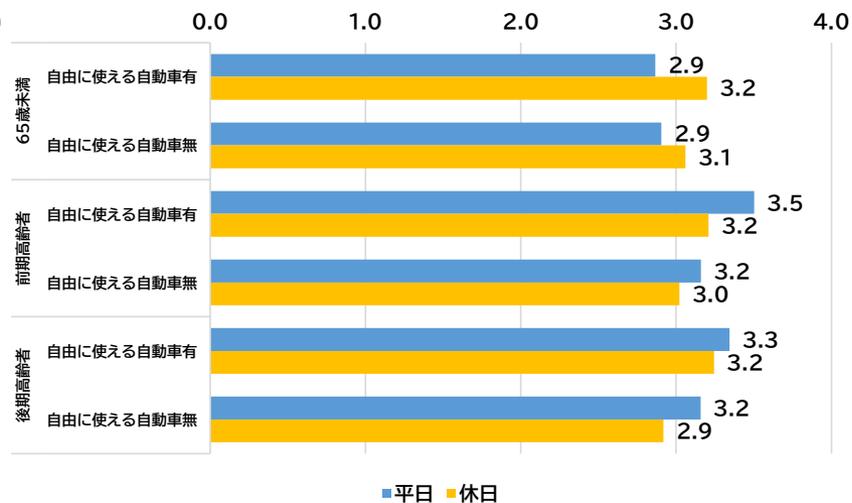


図 自由に使える車の有無別・ネット原単位(平日、休日)

4. 自由に使える自動車の有無による外出の特徴

【平均活動時間】

- どの年齢層も、平日の後期高齢者を除き、自由に使える車を保有しているほうが長く、車保有が活動時間の拡大を促していると言える。

【平均移動時間】

- 前期・後期高齢者とも65歳未満よりも短い。また、一部を除き、休日は平日よりも長い。
- 後期高齢者では、自由に使える車を保有しているほうが短い。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許保有者のみを対象に集計

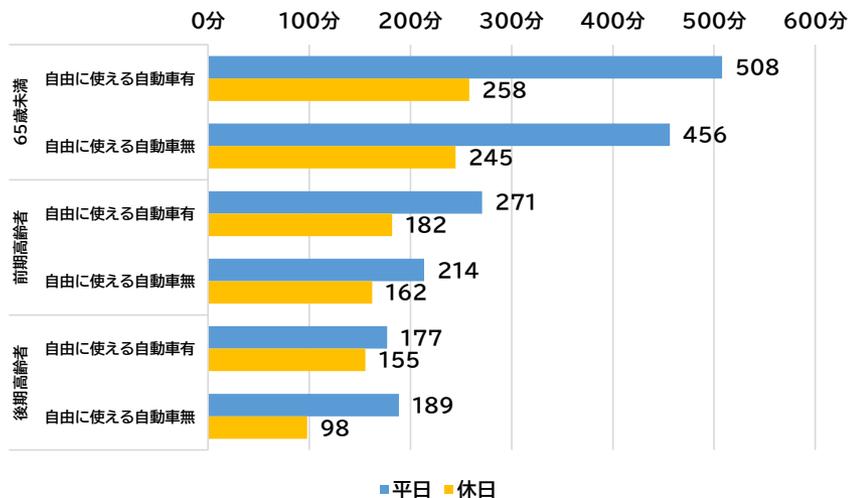


図 自由に使える車の有無別・平均活動時間(平日、休日)

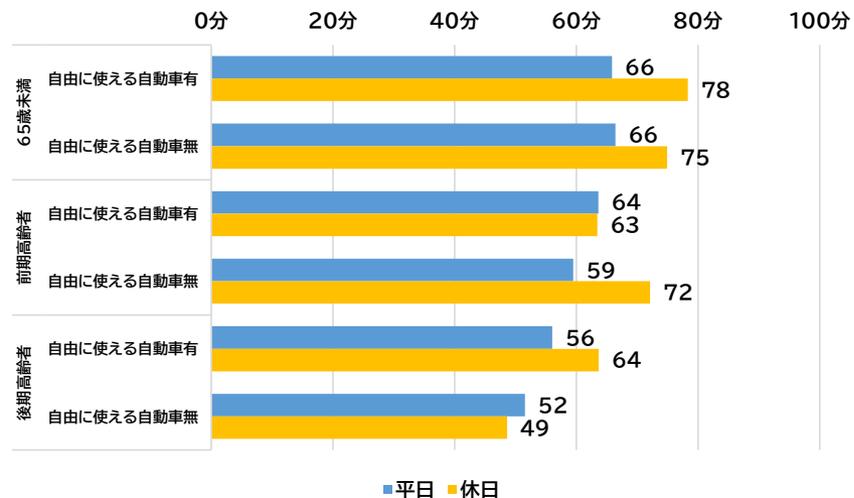


図 自由に使える車の有無別・平均移動時間(平日、休日)

※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間

※時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。

※時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

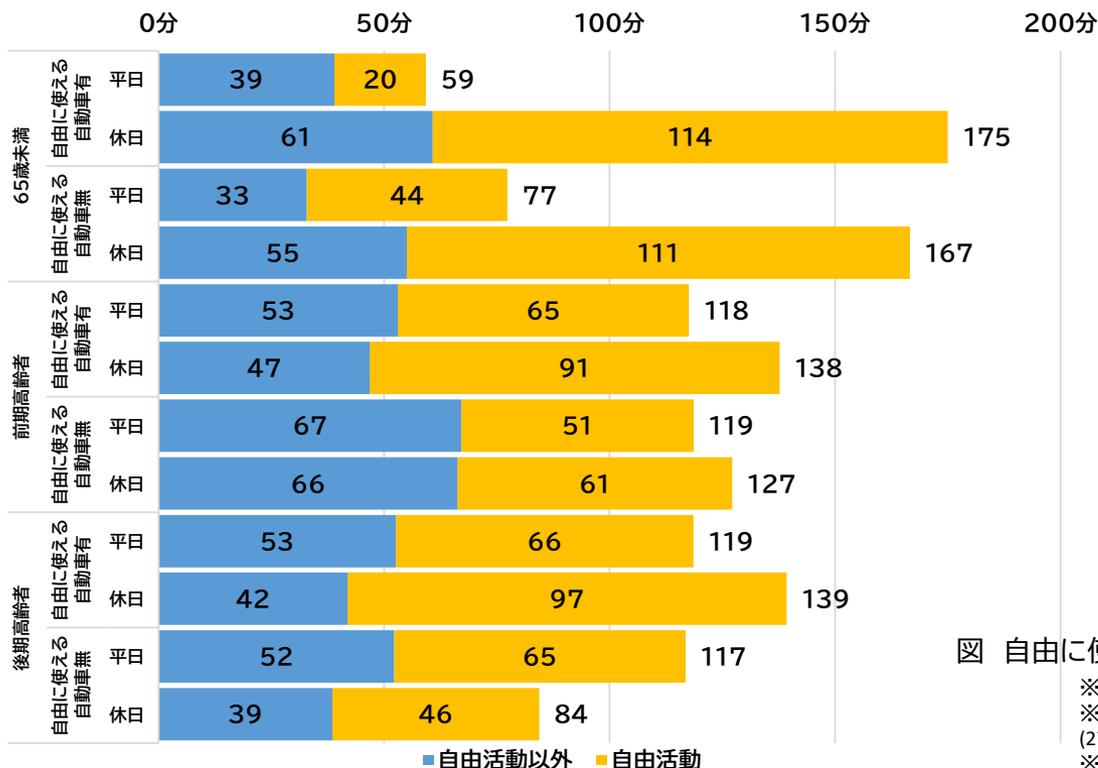
4. 自由に使える自動車の有無による外出の特徴

【65歳未満】

- 平日では、全体の平均活動時間は車保有者のほうが長いが、自由活動時間は非保有者のほうが長い。
- 休日では、全体の平均活動時間、自由活動時間も、車保有者・非保有者に大きな差はない。

【高齢者】

- 平日では、全体の平均活動時間は65歳未満よりも短い、自由活動時間は逆に長い。（車保有・非保有者とも）
- 休日では、全体の平均活動時間は65歳未満よりも短く、自由活動時間も短い。（車保有・非保有者とも）
- 以上から、自由活動は、65歳未満は休日、高齢者は平日において活発に活動していることが伺える。



第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許保有者のみを対象に集計

【自由活動の設定】

以下の着目的による滞在を自由活動とする。

- 日用品以外の買い物へ
- 受取へ
- 食事・社交・娯楽へ(日常生活圏内)
- 文化活動へ
- 塾・習い事・学習へ
- 散歩・ジョギング・運動へ
- 観光・行楽・レジャーへ
- 地域活動・ボランティアへ
- その他の私用へ

【自由活動以外の設定】

以下の着目的による滞在と自由活動の滞在を除いた滞在を自由活動以外の活動とする。

- 勤務先へ(帰社を含む)
- 通学先へ(帰校を含む)

図 自由に使える車の有無別・自由活動別・平均活動時間(平日、休日)

※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間

※時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。

※時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

5. 送迎トリップ（平日）とオンラインショッピングの関係

- 送迎が2トリップ以上発生している人は、1回以下の人と比べて移動時間や送迎先で過ごす時間が長く、自宅外における活動時間が短い。
- 送迎が2トリップ以上発生している人は、日用品、日用品以外を問わず、オンラインショッピングの週あたり利用回数が多くなっている。
- 以上から、送迎トリップが多く発生している人は外での活動時間が限られているが、一定数の人はオンラインを活用することで効率的に対応しながら生活している様子が見える。

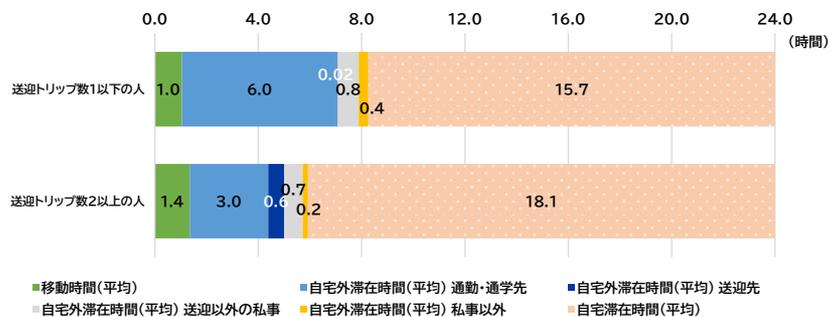


図 送迎トリップ頻度別、活動時間
(平日、10歳代以下の回答者除く)

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※10歳代以下の回答者を除く。
 ※各種時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
 ※各種時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査



図 送迎トリップ頻度別、オンラインショッピング利用頻度(回/週)別構成比
(平日、10歳代以下の回答者除く)

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※オンラインショッピング実施頻度不明者、10歳代以下の回答者を除く。

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

6. 家族に送迎を依頼できるか否かによる外出の特徴

【免許非保有者を対象】

- 家族による送迎が可能な人は、できない人よりも外出率が高い。(65歳未満、前期高齢者)
- 家族による送迎が可能な人とそうでない人で、ネット原単位に差はみられない。(平日)
- 家族による送迎が可能な人は、そうでない人よりも平均活動時間は長い。(平日)

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許非保有者のみを対象に集計

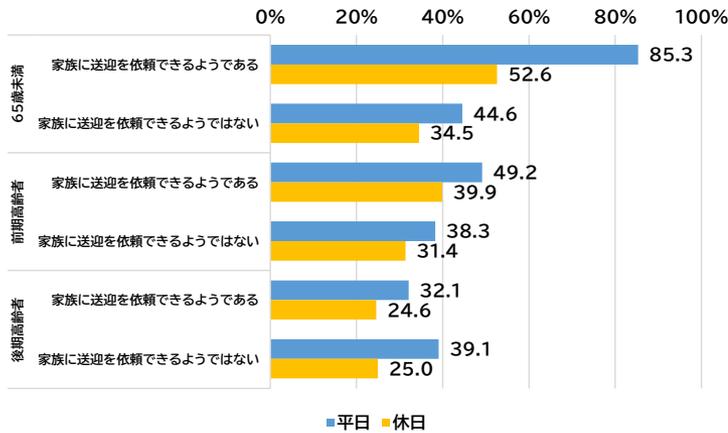


図 家族への送迎依頼可否別・外出率(平日、休日)

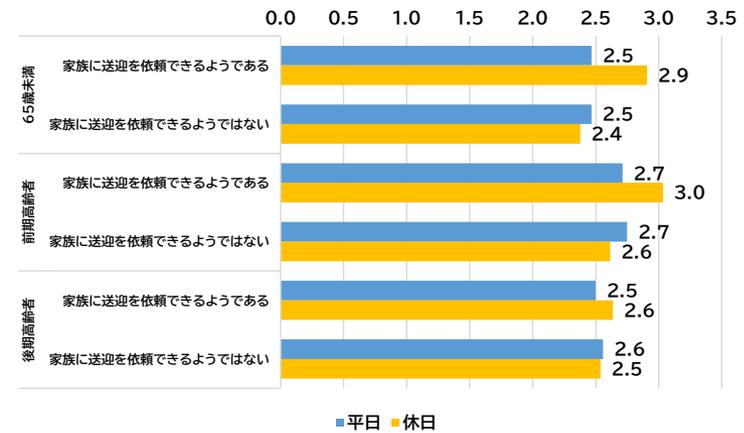


図 家族への送迎依頼可否別・ネット原単位(平日、休日)

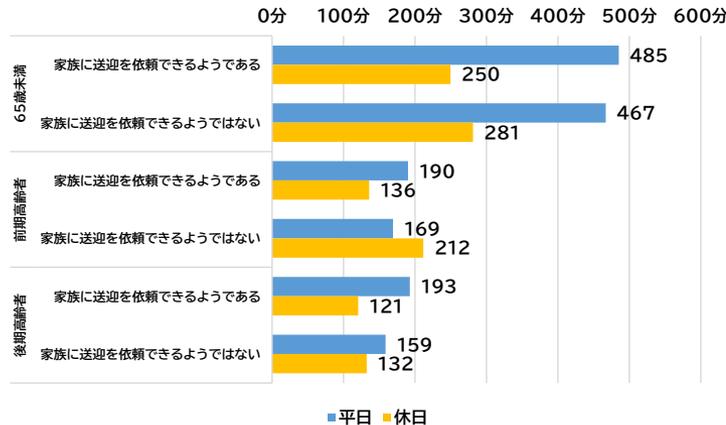


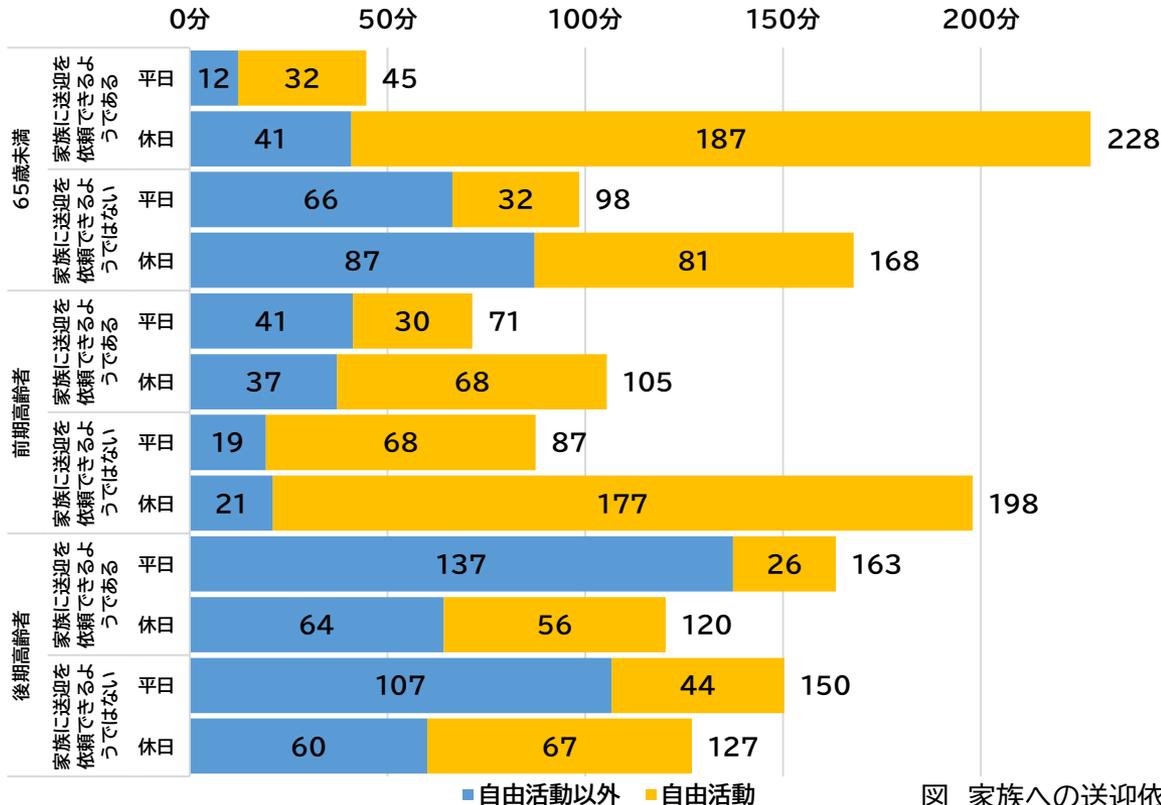
図 家族への送迎依頼可否別・活動時間(平日、休日)

※同一世帯に自動車運転免許保有者がいる場合、「家族に送迎を依頼できる」とする。
 ※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間
 ※活動時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
 ※活動時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

6. 家族に送迎を依頼できるか否かによる外出の特徴

【免許非保有者を対象】

- 家族による送迎が可能な人は、そうでない人よりも平均活動時間は長い。(平日)
- 高齢者では、家族による送迎ができない人のほうが自由活動時間は長い。(平日、休日とも)



第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許非保有者のみを対象に集計

【自由活動の設定】

以下の着目的による滞在を自由活動とする。

- 日用品以外の買い物へ
- 受取へ
- 食事・社交・娯楽へ(日常生活圏内)
- 文化活動へ
- 塾・習い事・学習へ
- 散歩・ジョギング・運動へ
- 観光・行楽・レジャーへ
- 地域活動・ボランティアへ
- その他の私用へ

【自由活動以外の設定】

以下の着目的による滞在と自由活動の滞在を除いた滞在を自由活動以外の活動とする。

- 勤務先へ(帰社を含む)
- 通学先へ(帰校を含む)

図 家族への送迎依頼可否別・自由活動別・平均活動時間(平日、休日)

※同一世帯に自動車運転免許保有者がいる場合、「家族に送迎を依頼できるようである」とする。

※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間

※活動時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。

※活動時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

7. 運転ができない人の公共交通へのアクセス性による外出の特徴

【免許非保有者を対象】

- 公共交通へのアクセス性がある人は、アクセス性が低い人に比べて外出率が高い。
- 公共交通へのアクセス性がある人とアクセス性が低い人との間に、ネット原単位の明確な傾向はみられない。
- 公共交通へのアクセス性がある人とアクセス性が低い人との間に、平均活動時間の明確な傾向はみられない。

第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許非保有者のみを対象に集計

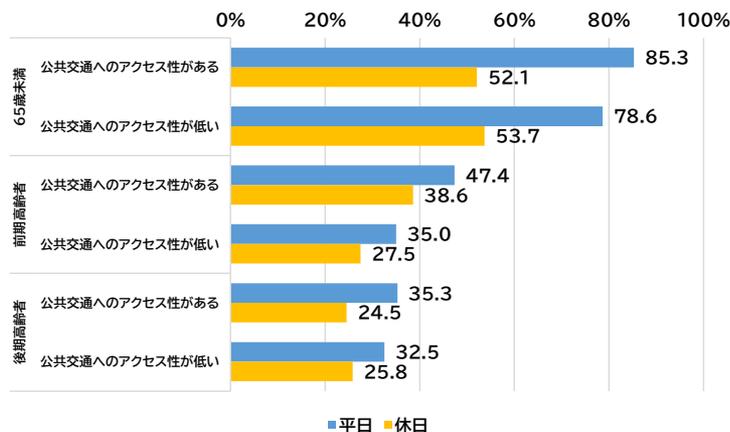


図 運転ができない人の公共交通へのアクセス性別・外出率(平日、休日)

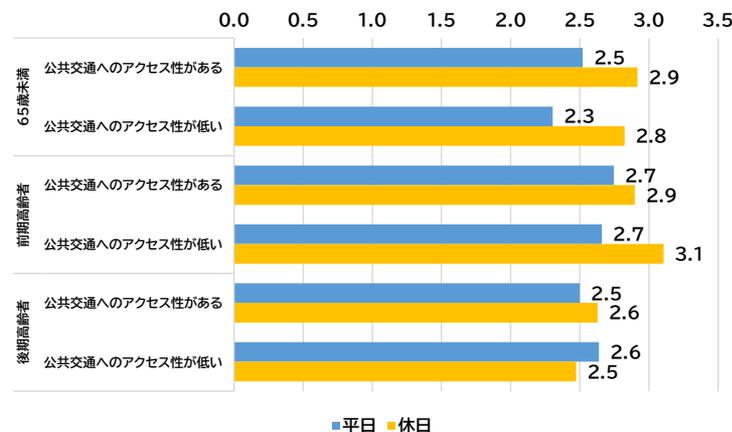


図 運転ができない人の公共交通へのアクセス性別・ネット原単位(平日、休日)

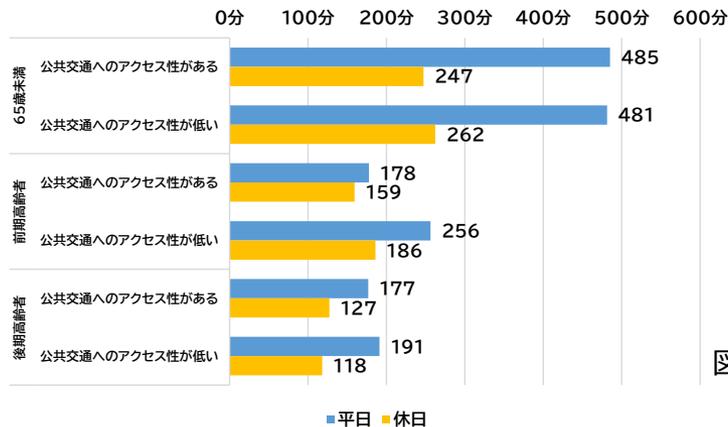


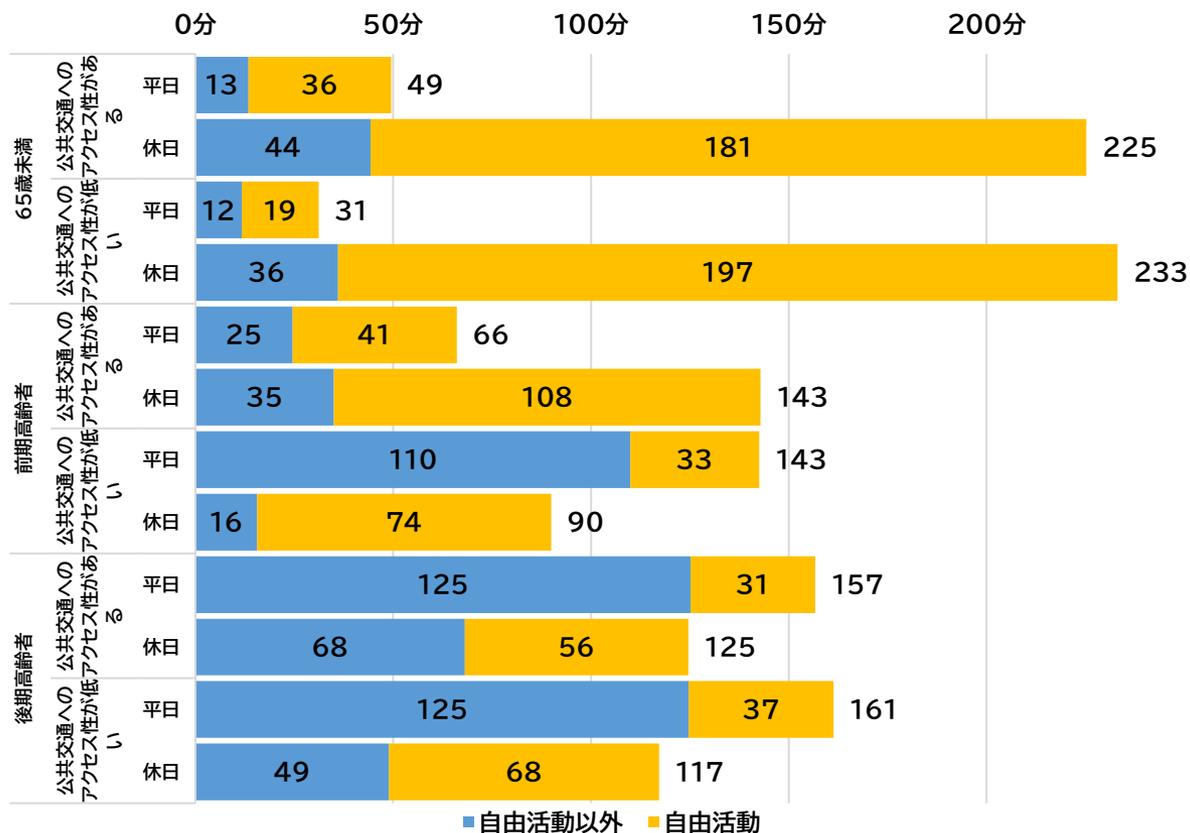
図 運転ができない人の公共交通へのアクセス性別・活動時間(平日、休日)

※バス停半径300mまたは駅半径1km以内に居住地(座標マッチングレベル字丁目以上)が無い人を「公共交通へのアクセス性が低い」とする。
 ※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間
 ※活動時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
 ※活動時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

7. 運転ができない人の公共交通へのアクセス性による外出の特徴

【免許非保有者を対象】

- 公共交通へのアクセス性がある人とアクセス性が低い人との間に、平均活動時間の明確な傾向はみられない。



第5回都市圏に該当する市区町村居住者対象
自動車運転免許非保有者のみを対象に集計

【自由活動の設定】

以下の着目的による滞在を自由活動とする。

- ・日用品以外の買い物へ
- ・受取へ
- ・食事・社交・娯楽へ(日常生活圏内)
- ・文化活動へ
- ・塾・習い事・学習へ
- ・散歩・ジョギング・運動へ
- ・観光・行楽・レジャーへ
- ・地域活動・ボランティアへ
- ・その他の私用へ

【自由活動以外の設定】

以下の着目的による滞在と自由活動の滞在を除いた滞在を自由活動以外の活動とする。

- ・勤務先へ(帰社を含む)
- ・通学先へ(帰校を含む)

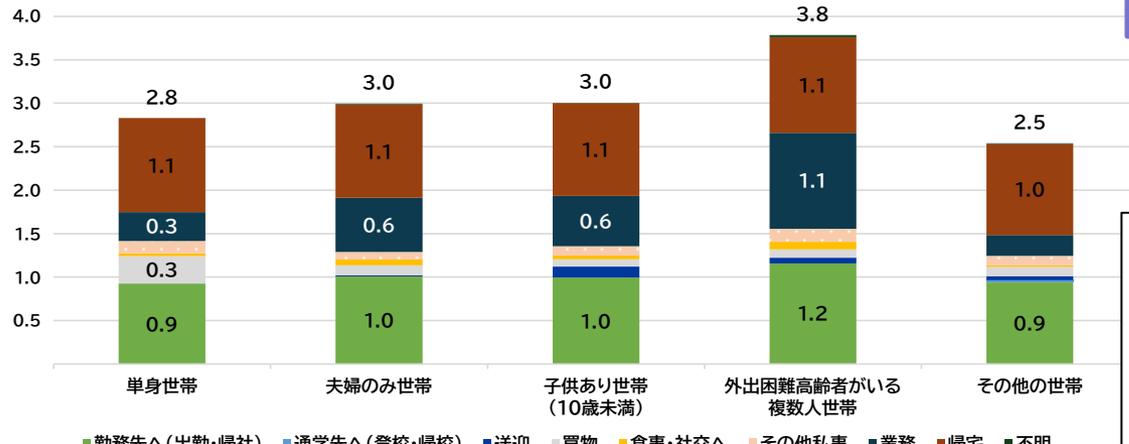
図 運転ができない人の公共交通へのアクセス性別・自由活動別・平均活動時間(平日、休日)

※バス停半径300mまたは駅半径1km以内に居住地(座標マッチングレベル字丁目以上)が無い人を「公共交通へのアクセス性が低い」とする。
 ※「活動時間」：移動時間を除いた自宅外での滞在時間
 ※活動時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
 ※活動時間算出において、移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

8. 世帯構成別の送迎活動の違い

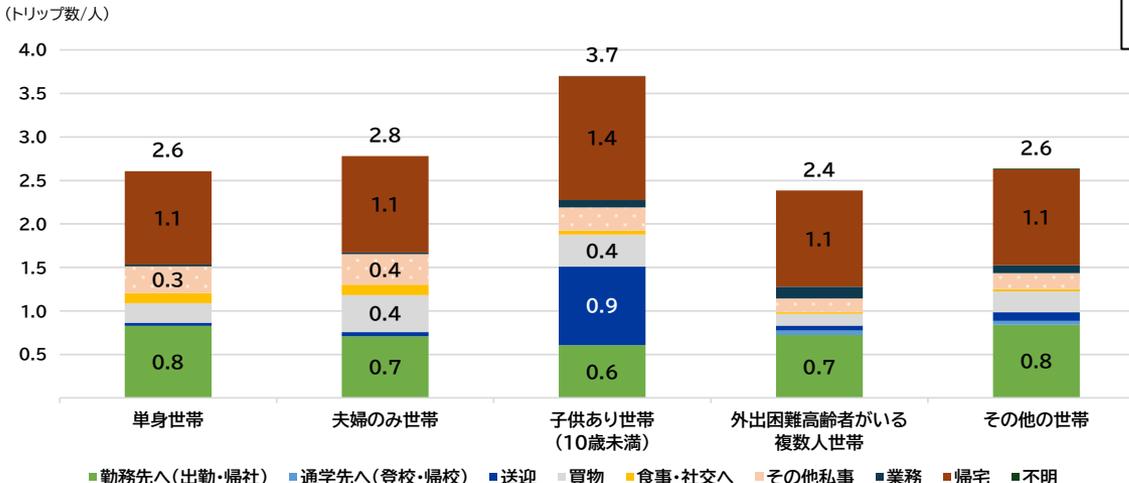
- 主な子育て世代である20～49歳を対象に、目的別のトリップ構成を把握した。
- 10歳未満の子供がいる世帯では、女性の送迎と買物のトリップ数が多い一方、男性は少ない。また、女性は帰宅が1.4トリップと、一旦帰宅して再度外出している人が多いことが伺える。

【男性】(トリップ数/人)



第5回都市圏に該当する市区町村居住者、20～49歳対象

【女性】



【各世帯構成の設定】

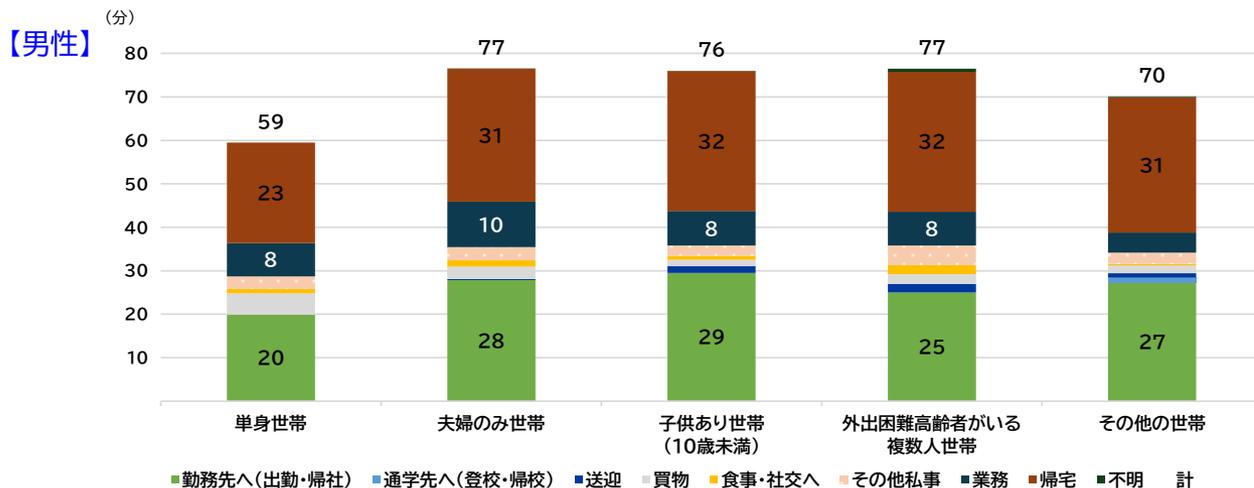
- ・単身世帯：世帯人数1人
- ・夫婦のみ世帯：世帯構成員に世帯主との続柄「本人」「配偶者」のみ
- ・子供あり世帯(10歳未満)：世帯構成員に年齢10歳未満がいる
- ・外出困難高齢者がいる複数人世帯：世帯構成員に年齢65歳以上かつ外出に介助が必要となる人がいる、かつ複数人世帯
- ・その他の世帯：上記の世帯のどれにも当てはまらない世帯

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。

図 世帯構成別の1人1日当たりのトリップ数(平日)

8. 世帯構成別の送迎活動の違い

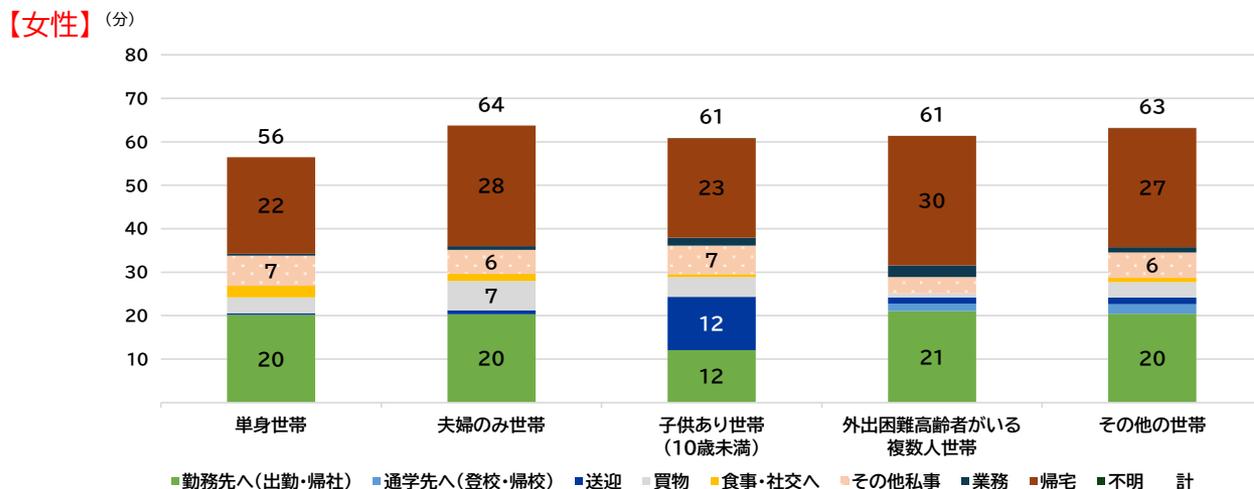
- 男性のほうが通勤と帰宅に要する時間が長いことから、全体の移動時間が長い傾向にある。
- 10歳未満の子供がいる世帯は、女性の送迎に要する時間が長い。



第5回都市圏に該当する市区町村居住者、20～49歳対象

【各世帯構成の設定】

- ・単身世帯：世帯人数1人
- ・夫婦のみ世帯：世帯構成員に世帯主との続柄「本人」「配偶者」のみ
- ・子供あり世帯(10歳未満)：世帯構成員に年齢10歳未満がいる
- ・外出困難高齢者がいる複数人世帯：世帯構成員に年齢65歳以上かつ外出に介助が必要となる人がいる、かつ複数人世帯
- ・その他の世帯：上記の世帯のどれにも当てはまらない世帯



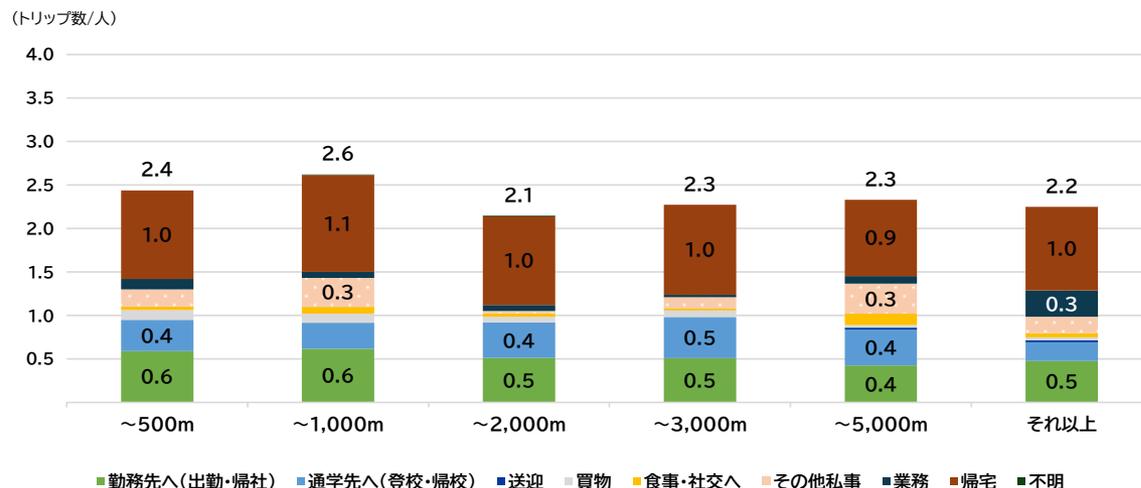
※移動時間算出において、出発時間が午前3時台以前、または到着時間が翌午前3時(27時)台以降の外出となる回答者を除く。
 ※都市圏または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。

図 世帯構成別の目的別平均移動時間(平日)

9. 公共交通へのアクセス性による活動の差

- 駅まで1km以内の公共交通利便性が高い地域の居住者ほど、1日当たりトリップ数が多い。
- 駅に近く公共交通の利便性が高い地域の居住者ほど、移動時間が短い。

都市圏内々・内外・内外トリップ対象



※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※居住地から鉄道駅まで移動し、乗車するトリップを行う回答者のみを対象に集計。
 ※距離帯は代表交通手段鉄道トリップにおける、居住地から乗車駅までの距離に基づいて設定。
 ※居住地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用。

図 駅までの距離帯別の1人1日当たりのトリップ数(平日)

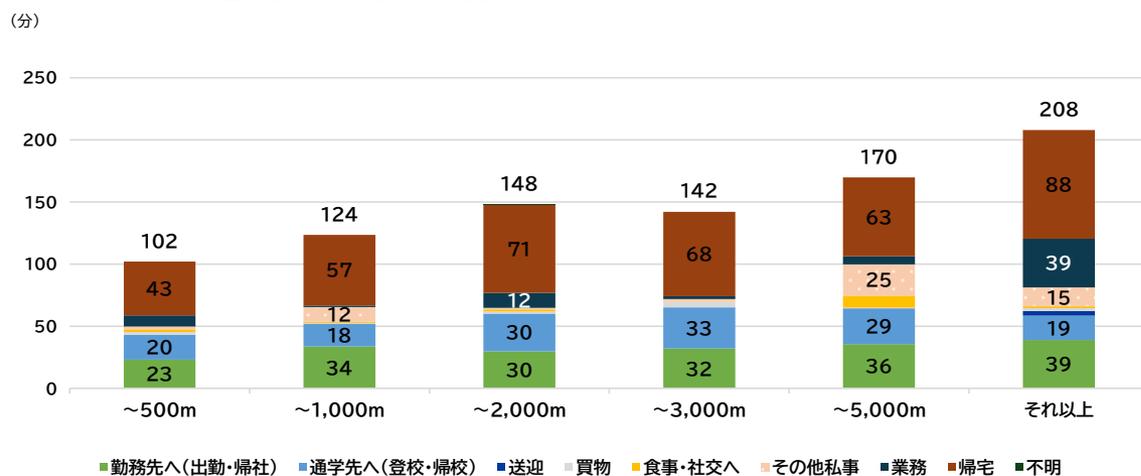


図 駅までの距離帯別の目的別・平均移動時間(平日)

3 節 テーマ③：活力に関する分析 ～活動場所～

1. 集中、滞留、消費の状況

(1) 平日の通勤目的での集中量

- 平日の通勤目的では、浜松駅の周辺部やスズキ株式会社本社、ヤマハ発動機株式会社本社に特に集中している。
- 浜松市や磐田市においては、中心市街地以外にも広く分布している。

【平日】

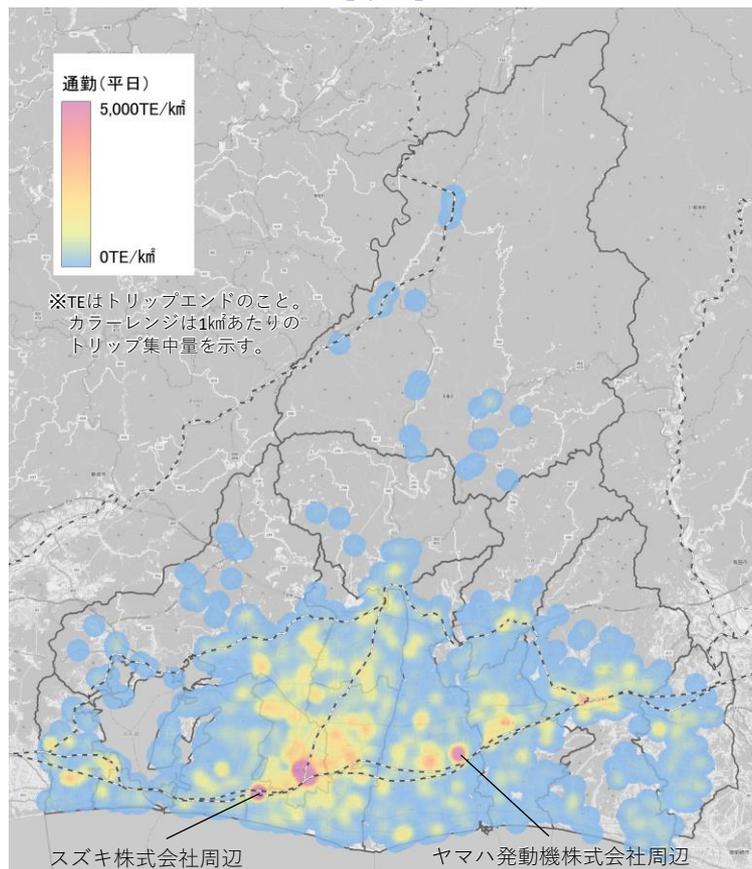


図 通勤目的でのトリップ集中量ヒートマップ

※到着地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用。

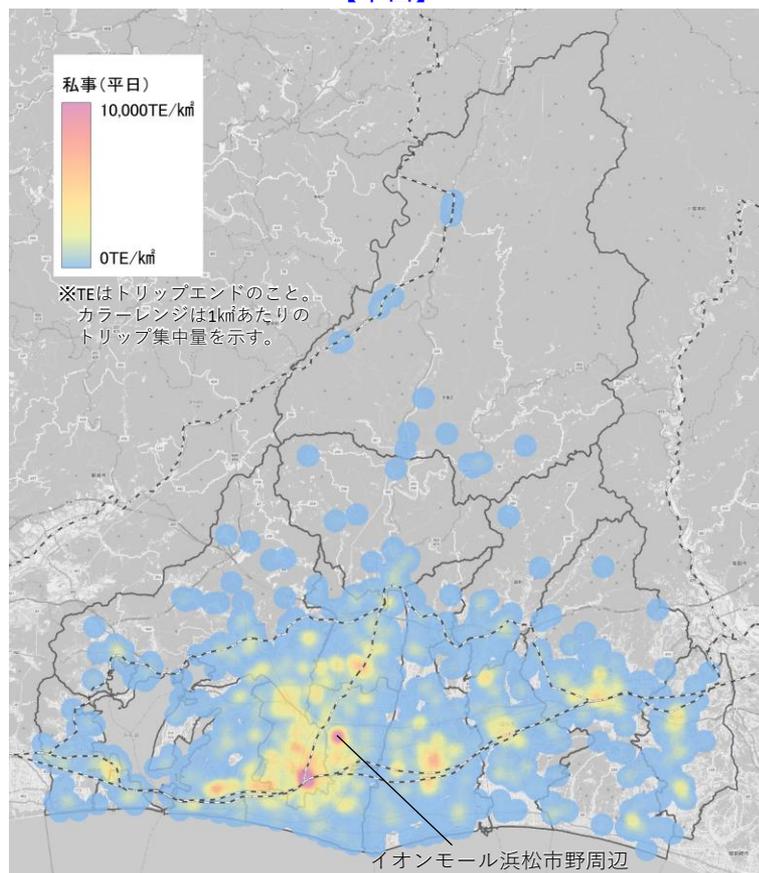
資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査 159

1. 集中、滞留、消費の状況

(2) 平日及び休日の私事目的での集中量

- 平日の私事目的での集中量は、浜松駅周辺やイオンモール浜松市野周辺で多くなっている。
- 休日の私事目的での発生集中量は、平日の箇所に加えて、その他大型商業施設の周辺でも多くなっている。

【平日】



【休日】

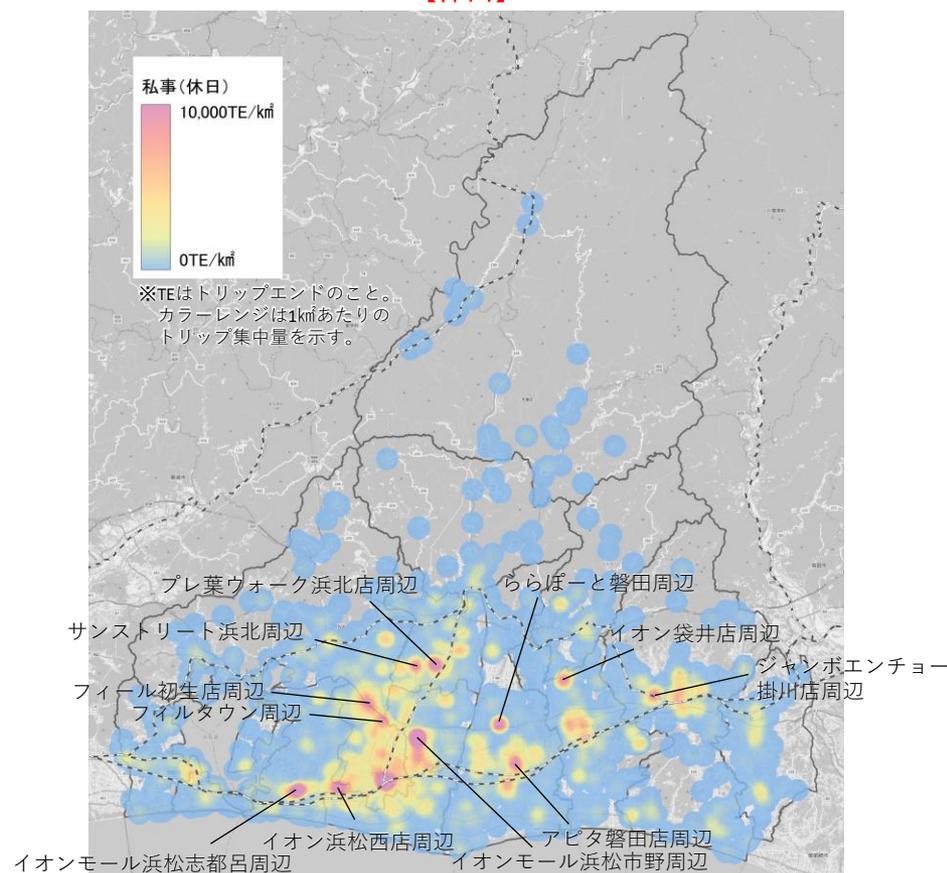


図 私事目的でのトリップ集中量ヒートマップ

※到着地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用。

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査 160

1. 集中、滞留、消費の状況

参考：土地利用の現況

- 西遠都市圏では、天竜川下流の天竜川低地や三方原台地などに広く市街地が広がっている。
- 天竜川の東側には、磐田原台地に市街地が広がるとともに、太田川低地には田園地帯が広がっている。
- 大規模小売店舗及び大規模工場は、幹線道路沿いに分布している。
- 大規模小売店舗及び大規模工場は、幹線道路沿いに分布している。

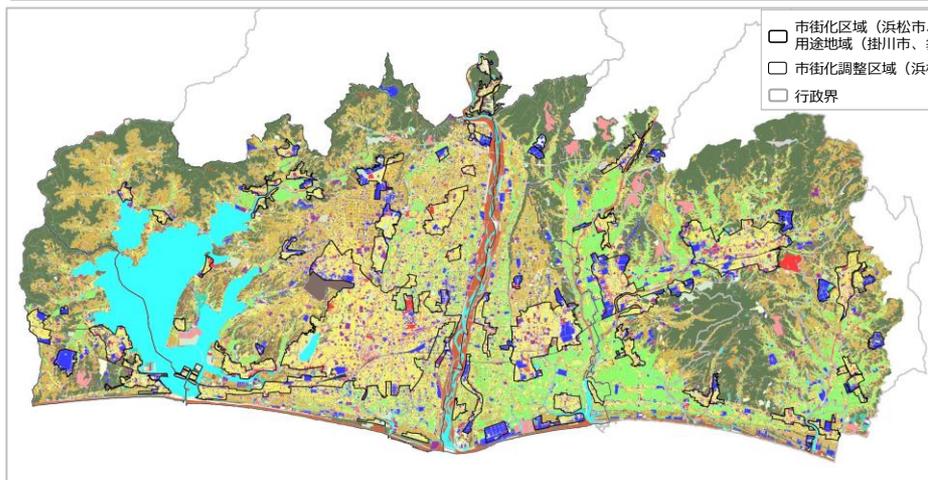


図 土地利用の現況

資料：都市計画基礎調査より作成

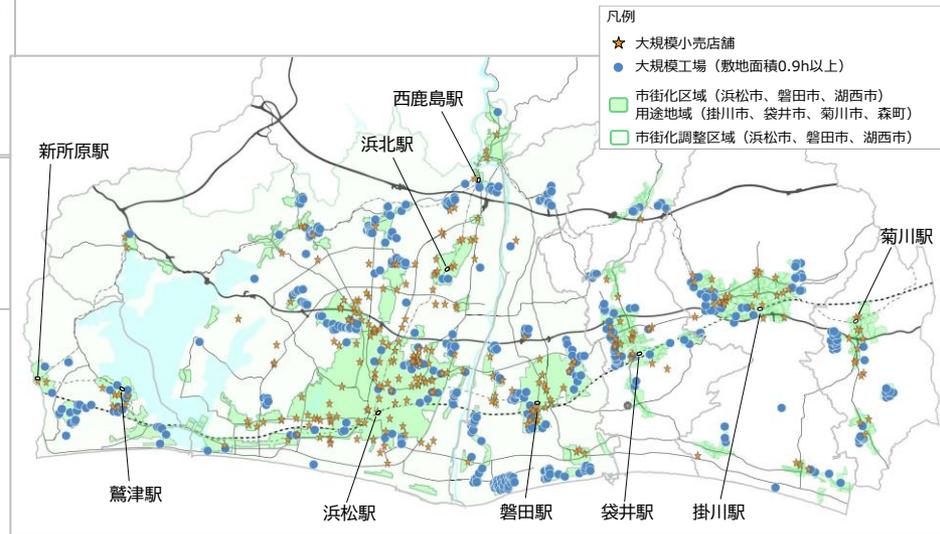


図 大規模小売店舗、大規模工場の立地状況

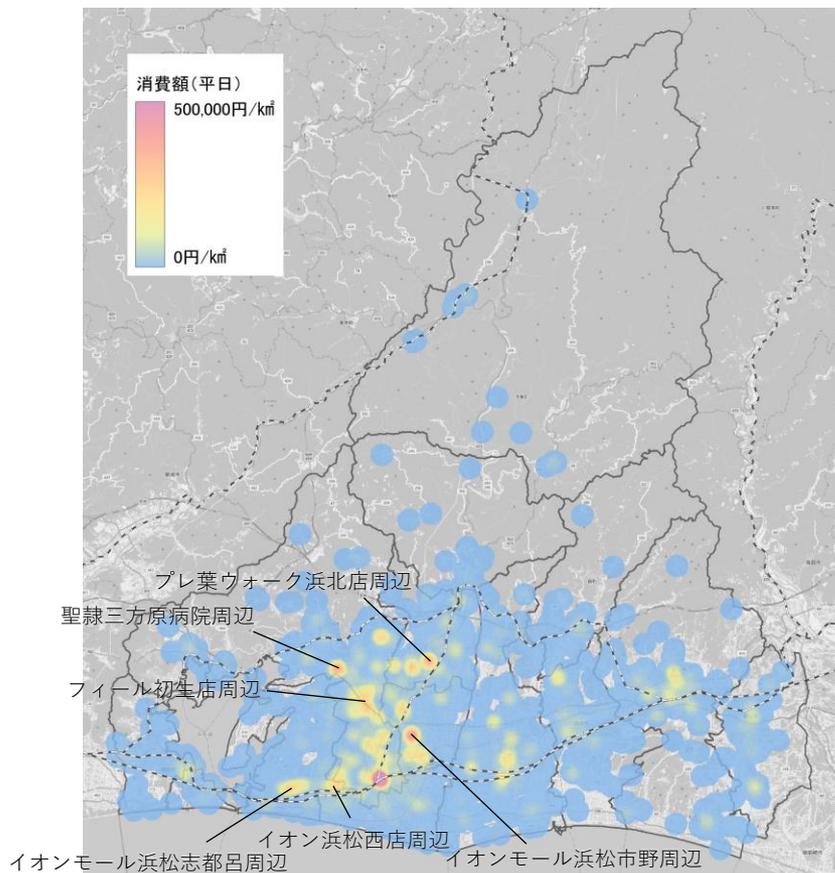
資料：全国大型小売店舗総覧2022・令和3年度都市計画基礎調査より作成

1. 集中、滞留、消費の状況

(3) 平日及び休日の私事目的での消費額

- 平日の消費額が多い箇所は浜松市内に多く分布している。
- 休日は平日で消費額が多い箇所に加えて、浜松市以外の大型商業施設の周辺でも消費額が多い箇所が出現している。

【平日】



【休日】

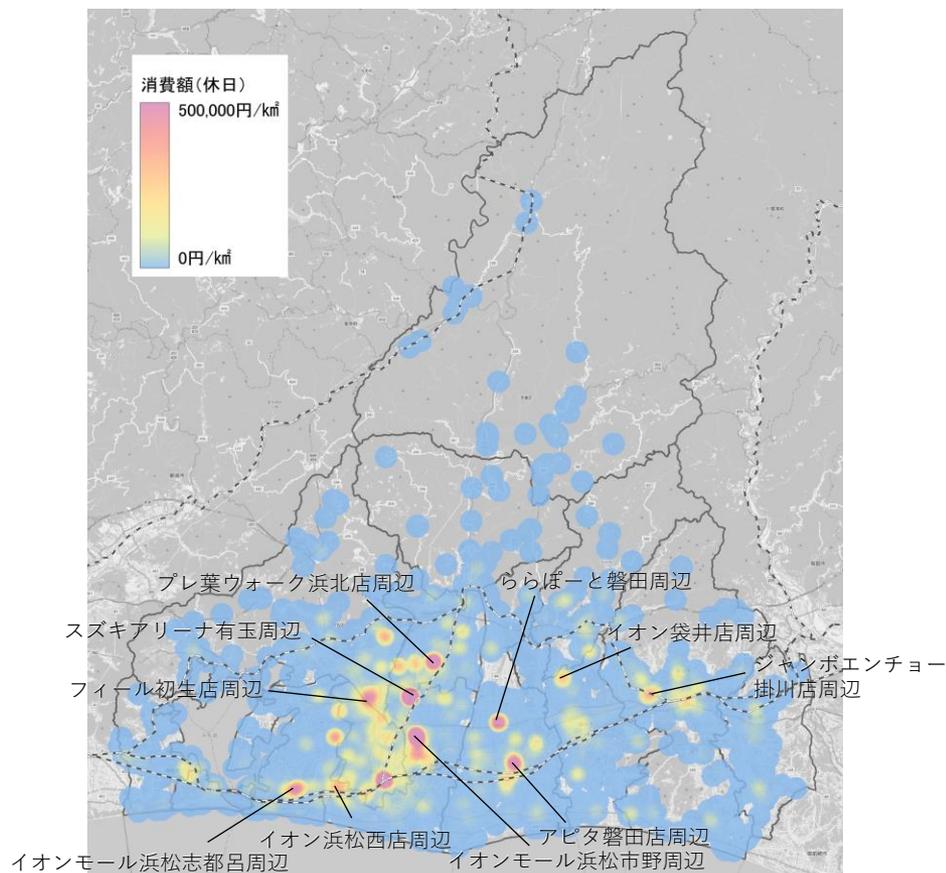


図 消費額

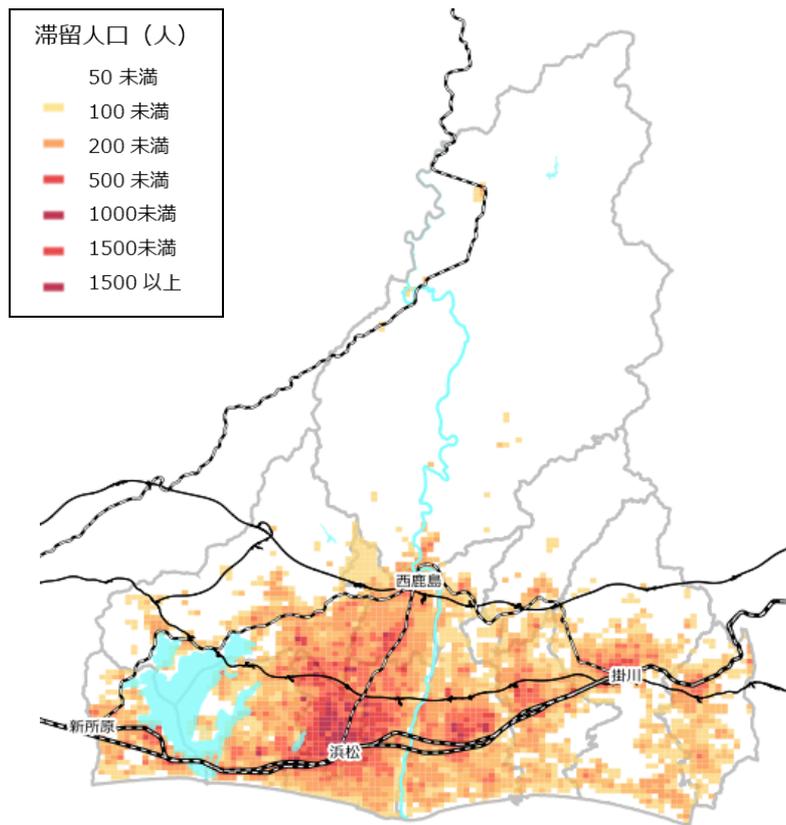
※到着地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用。
※消費額は拡大処理されていないことに留意が必要。

1. 集中、滞留、消費の状況

(4) 西遠都市圏内での滞留状況

- 西遠都市圏内での12時台における滞留人口は、平日休日ともに、浜松市の中心部や磐田駅付近、掛川駅付近など各市町の主要な地域にて集積が高くなっている。

平日



休日

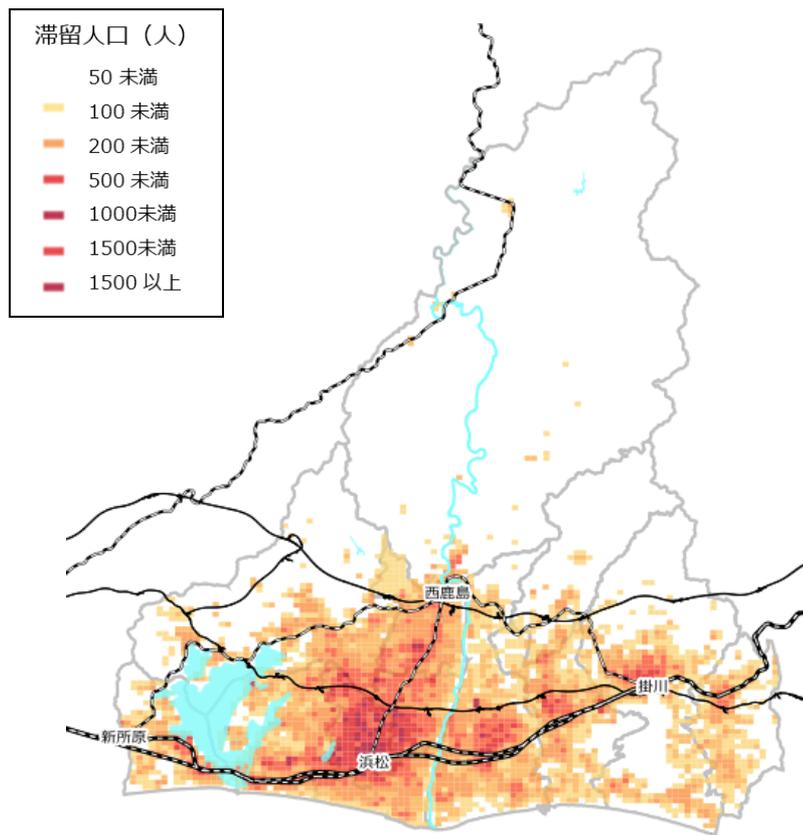


図 10月平均の12時台の滞留人口

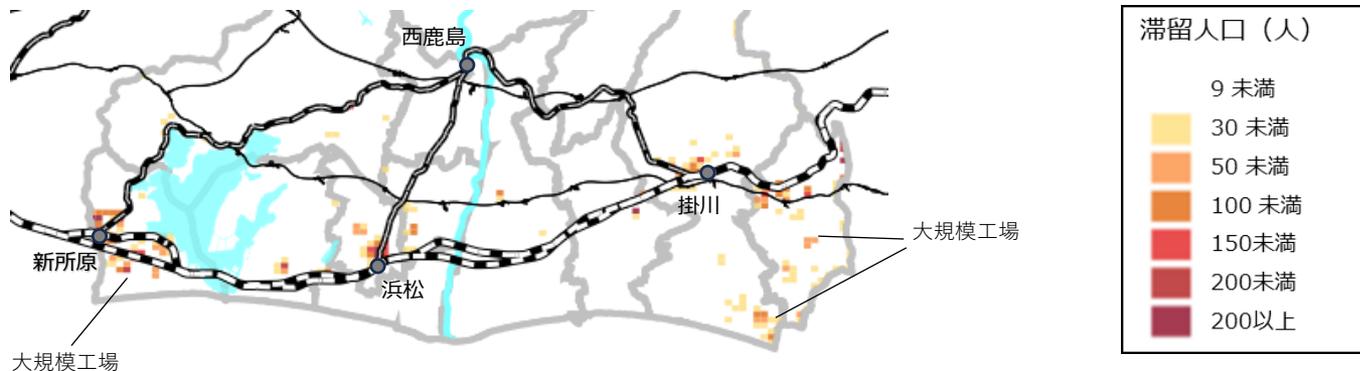
資料：国内人口分布統計より作成

1. 集中、滞留、消費の状況

(4) 域外居住者の滞留状況

- 西遠都市圏内での12時台における域外居住者の滞留人口は、平日では、湖西市周辺や浜松駅、掛川駅、菊川駅の周辺部に多い傾向である。
- 休日では、新所原駅の周辺や浜松市のイオンモール浜松志都呂周辺、イオンモール浜松市野周辺、コストコホールセール浜松倉庫店周辺、ららぽーと磐田周辺などにて局所的に多くっており、大型商業施設に対して域外から多くの来訪があることが伺える。

【平日】



【休日】



図 10月平均の12時台の域外居住者の滞留人口

3 節 テーマ③：活力に関する分析 ～働く場と業務活動～

1. 働く場の状況

- 浜松市旧北区・旧浜北区では従業人口が大きく増えており、これに伴って、通勤トリップも増加している。
- 従業人口が減少している浜松市旧南区・旧中央区・磐田市では、通勤トリップが大きく減少している。
- 一方、従業人口の増加・減少とは関係なく、業務トリップは都市圏全体で減少している。

都市圏内々・外内トリップ対象
到着地別に集計

【通勤目的】

【業務目的】

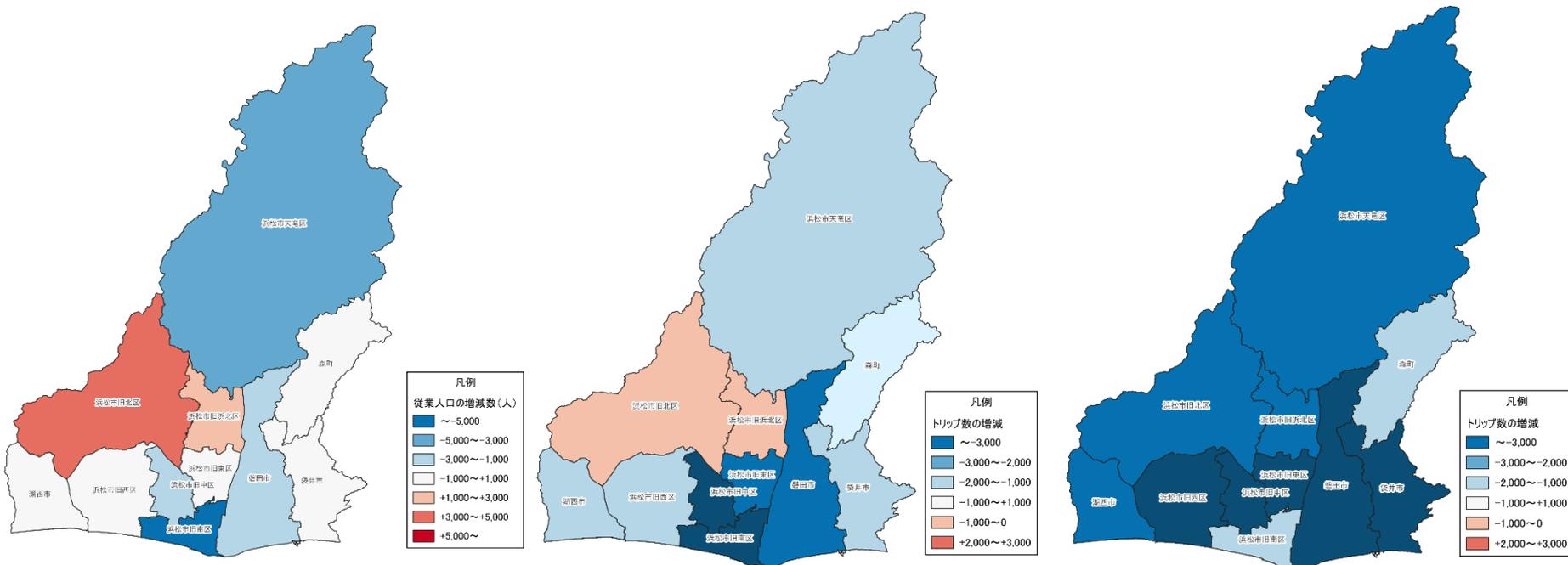


図 従業人口の変化 再掲
(H21(2009)年→R3(2021)年)

図 通勤・業務目的トリップの変化
(第4回→第5回)

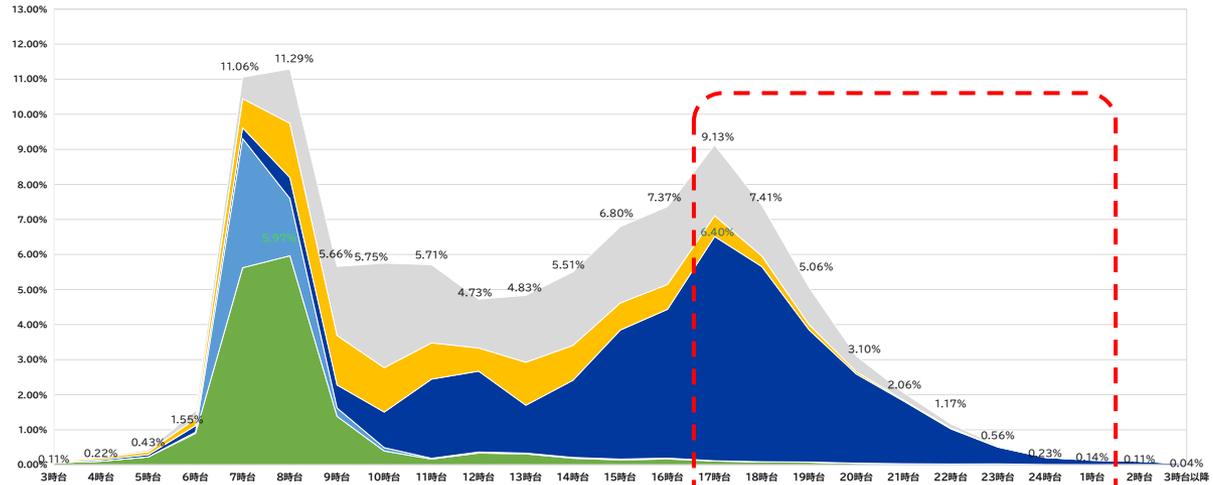
出典)平成21年経済センサス(基礎調査)
令和3年経済センサス(活動調査)
※産業のうち、公務を除いて集計。

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。

2. トリップ集中率の推移

- トリップ集中率は、7時台及び8時台の朝ピークが高くなっており、夕方は減少傾向（早く家に戻るようになってきている）

【第4回調査】



【第5回調査】

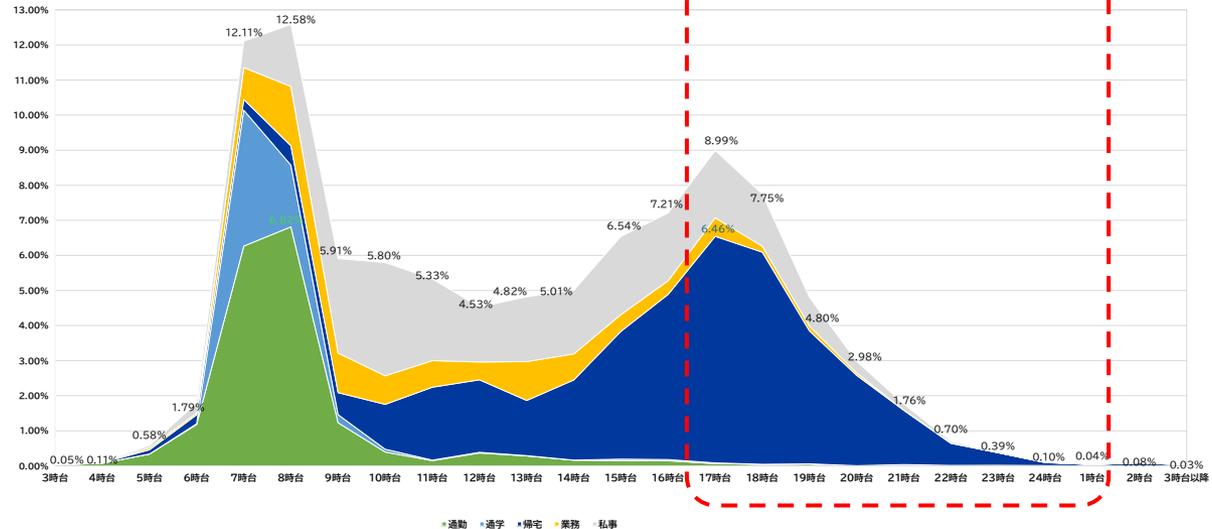


図 着時刻別の目的種類別トリップ集中率

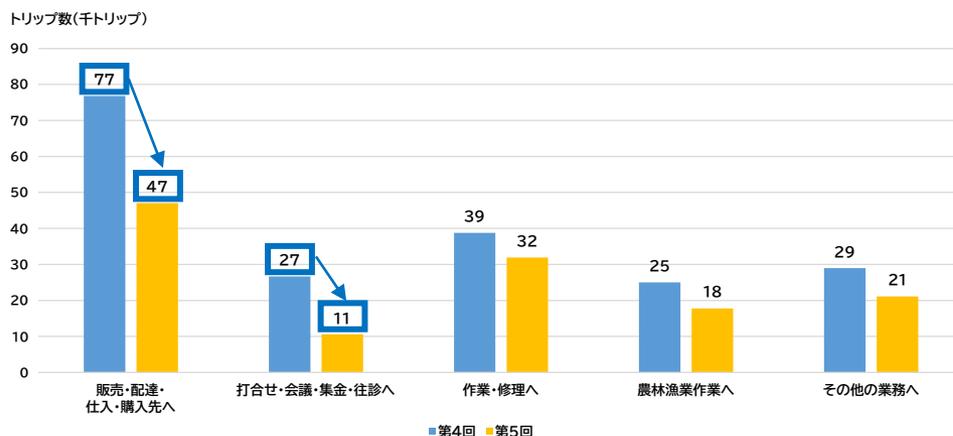
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査167

3. 細目的の変化

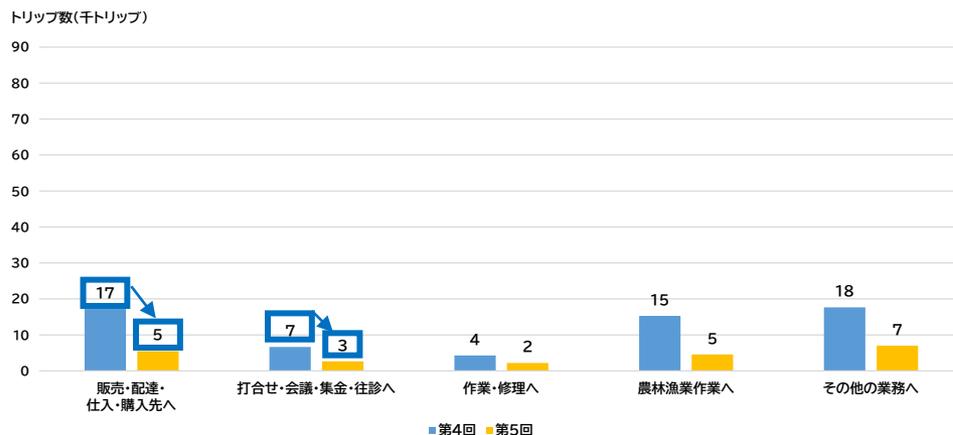
- 「販売・配達・仕入・購入先へ」が大きく減少しており、電子取引の普及など業務の効率化の進展が要因として考えられる。
- 「打合せ・会議・集金・往診へ」が大きく減少しており、オンライン会議の普及などが要因として考えられる。
- 一方、「作業・修理へ」などの減少は比較的小さい。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象

【男性】



【女性】



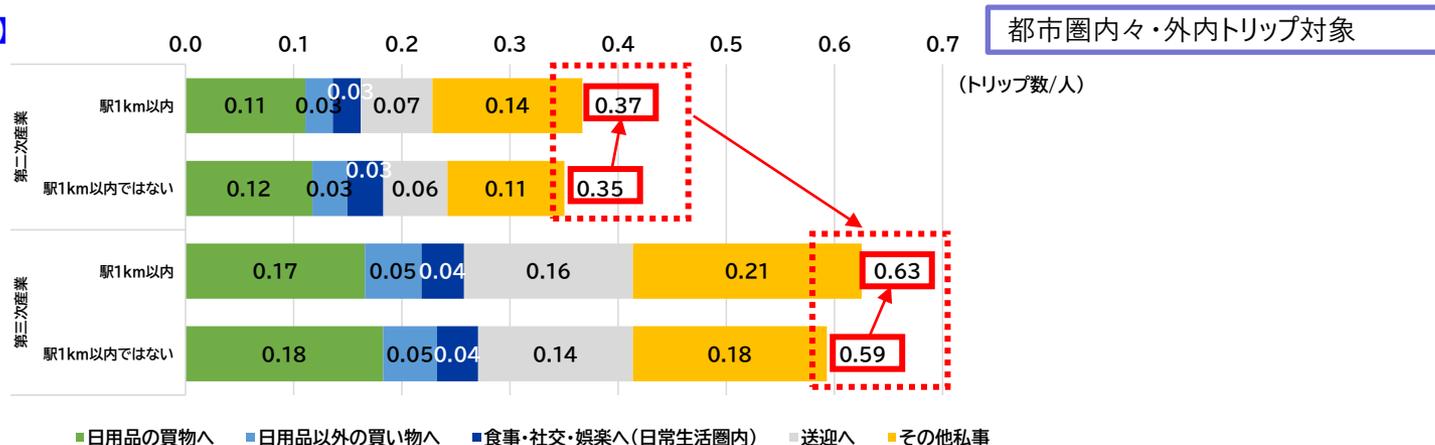
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称が異なるため注意。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

図 業務細目的別のトリップ数の変化

4. 産業別就業状況によるトリップパターンの差

- 平日は、三次産業従事者のほうが二次産業よりも、また、従業地が駅1km以内のほうが、私事目的トリップ数が多い。
- 休日は、平日よりも私事目的のトリップ数が多い。二次産業従事者のほうが三次産業よりも多い。
- 以上から、二次産業従事者は、平日は自宅と勤務先との往復が中心、一方、三次産業従事者は、平日にいくらか私事を済ませるといふ行動が伺える。

【平日】



【休日】

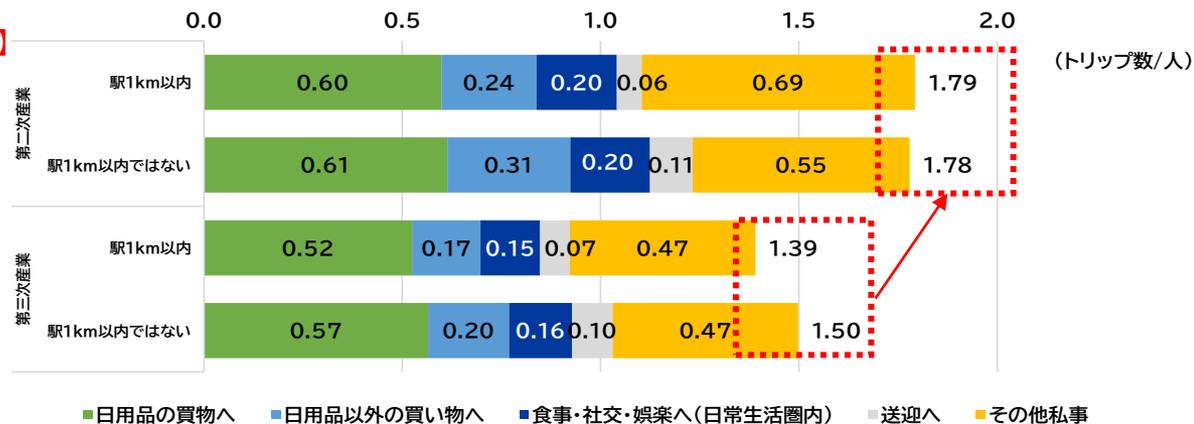


図 従業産業別・従業地駅1km範囲内外別・私事目的別トリップ数

4. 産業別就業状況によるトリップパターンの差

- 前スライドにおけるトリップパターンを市街地内外別に把握する。
- 人口集中地区が半分を超える中ゾーンを市街地とする。

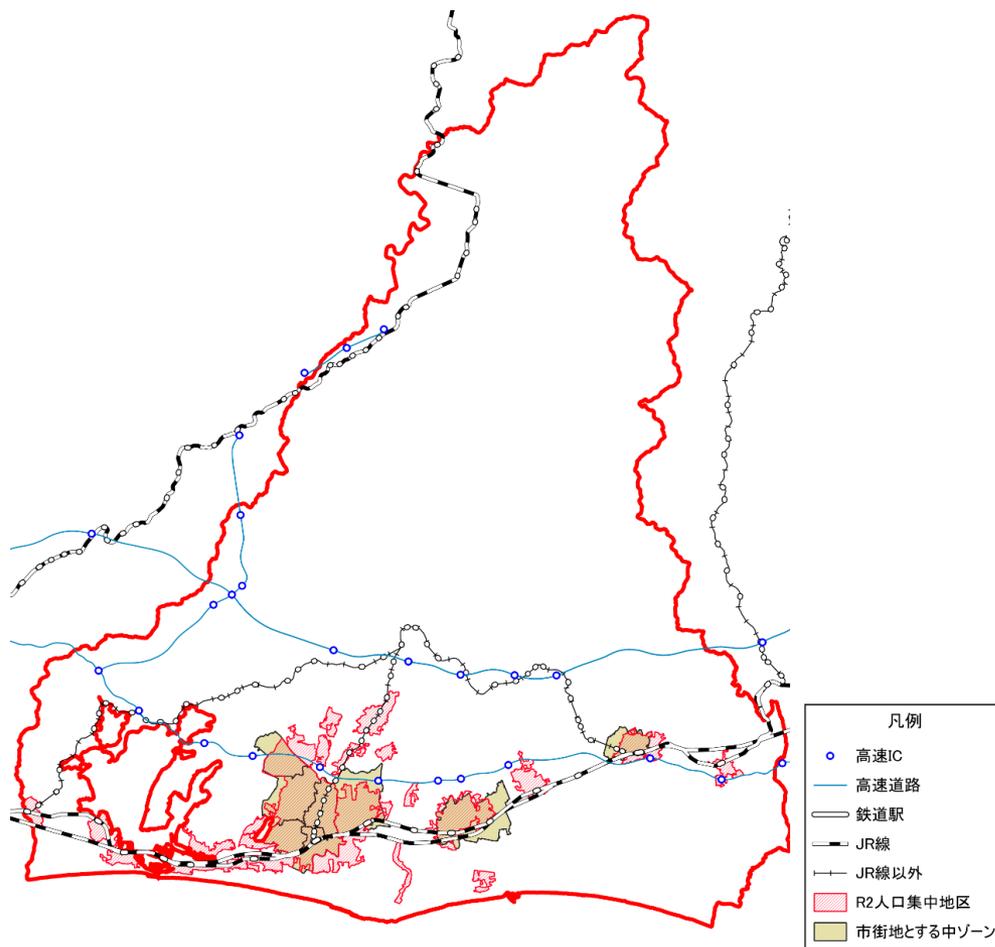


図 市街地設定中ゾーン

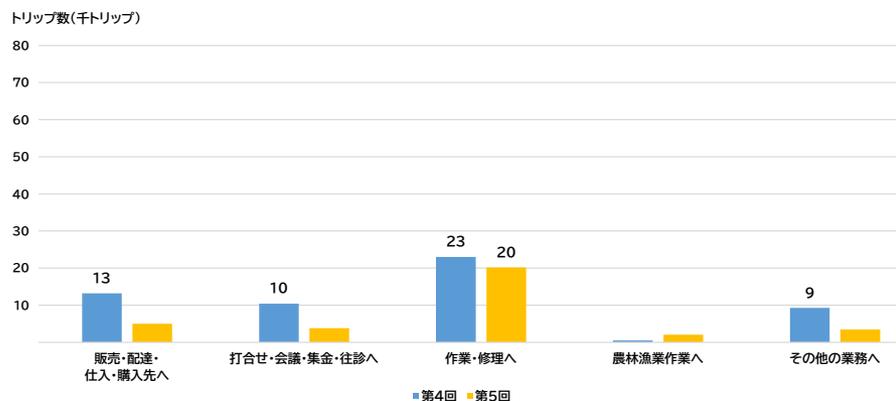
※令和2年国勢調査における人口集中地区の面積が半分を超える中ゾーンを市街地とする。

5. 属性の変化

- 第2次・第3次産業従事者とも、「販売・配達・仕入・購入先へ」では、トリップ数が大きく減少している。
- 第2次産業従事者の「作業・修理へ」の減少は小さい。

都市圏内々・内外・外内トリップ対象

【第二次産業】



【第三次産業】

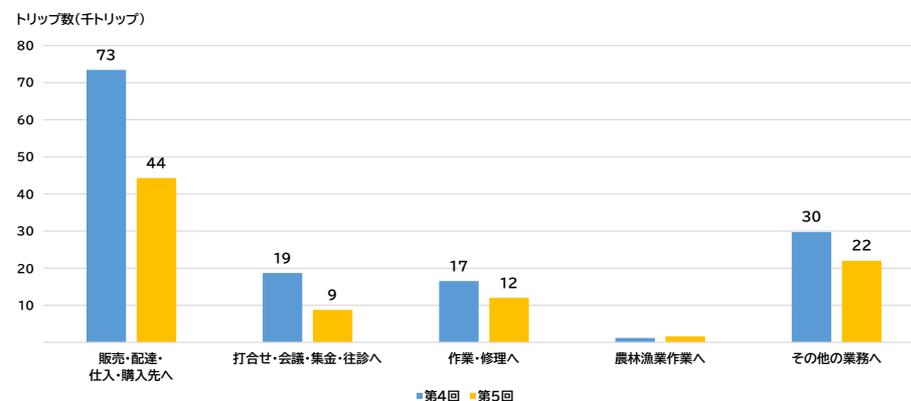


図 従業産業別・業務細目的別・トリップ数の変化
(第5回－第4回)

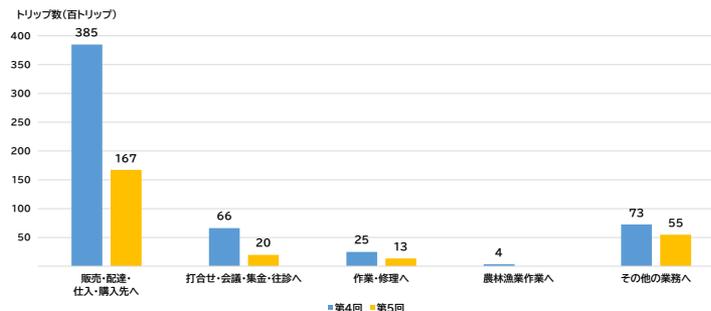
※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称が異なるところもあるため注意。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

5. 属性の変化

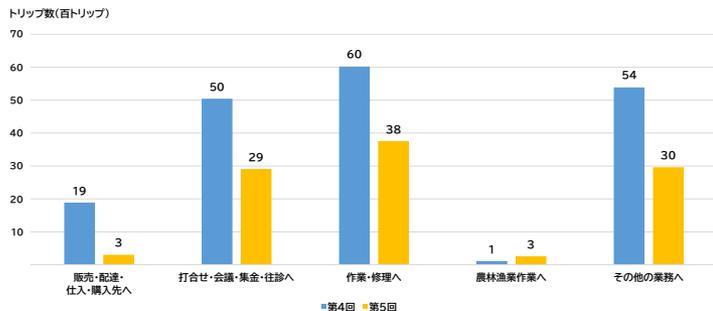
- 販売・営業従事者：当職業の主たる目的である「販売・配達・仕入・購入先へ」では大きく減少している。
- 専門的・技術的職業従事者：当職業の主たる目的である「作業・修理へ」「打合せ・会議へ」は減少している。
- 管理的職業従事者：当職業の主たる目的である「打合せ・会議へ」では大きく減少している。

【販売・営業従事者】

都市圏内々・内外・外内トリップ対象



【専門的・技術的職業従事者】



【管理的職業従事者】

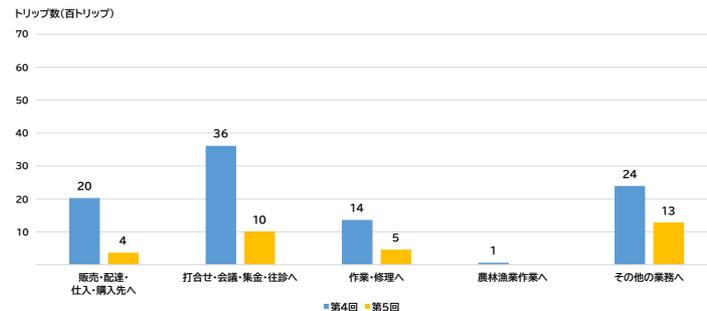


図 職業種類(一部)別、業務目的トリップのトリップ数の変化 (第5回－第4回)

※都市圏発または着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計。そのため、居住地が掛川市または菊川市のレコードを除いて集計。
 ※第4回、第5回の比較について、それぞれ設定する着目的の名称、職業の種類が異なるところもあるため注意。表記しているものの中で「専門的・技術的職業従事者」「管理的職業従事者」については対応が取れていると思われる。
 ※グラフ中の軸ラベルは第5回調査における着目的の名称を使用。

3 節 テーマ③：活力に関する分析 ～オンライン化～

1. テレワークによる活動状況の変化

- テレワークを実施している人は、全体の4.8%である。
- テレワーク頻度が3回以上の場合、通勤・通学以外の自宅外滞在時間、自宅滞在時間が長くなる。

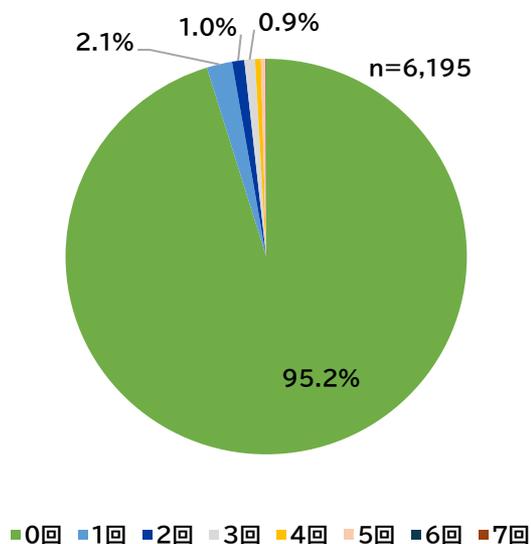


図 テレワーク実施頻度(回/週)別構成比(平日)
(外出している回答者を対象)

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※実施頻度不明を除く。

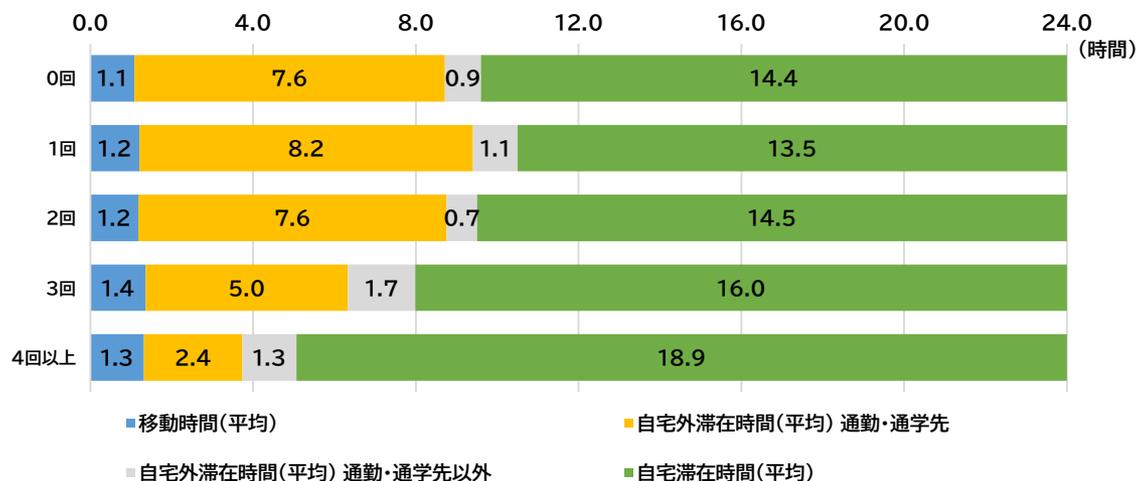


図 テレワーク実施頻度(回/週)別・活動時間(平日)
(外出している回答者を対象)

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※午前3時台発または翌午前3時台着のトリップを行う回答者を除いて集計。
 ※移動時間、滞在時間をすべて計算可能となる回答者を対象に集計。

2. オンラインショッピングによる活動状況の変化

- オンラインショッピングを実施している人は、曜日、購入品により7.4~16.1%となっており、平日に実施しているほうが多い。また、週に1回程度が多い。
- オンラインショッピングの購入品は、日用品以外の購入のほうが日用品よりも多い。



図 平休別・オンラインショッピング実施頻度(回/週)別構成比
(外出している回答者を対象)

※実施頻度について、平日、休日の実施頻度はそれぞれ平日における実施頻度、休日における実施頻度である。
 ※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※オンラインショッピング実施頻度不明を除く。

3. デジタルコンテンツ利用による活動状況の変化

- デジタルコンテンツを利用している人は、全体の20%程度であり、利用は4時間未満が多い。

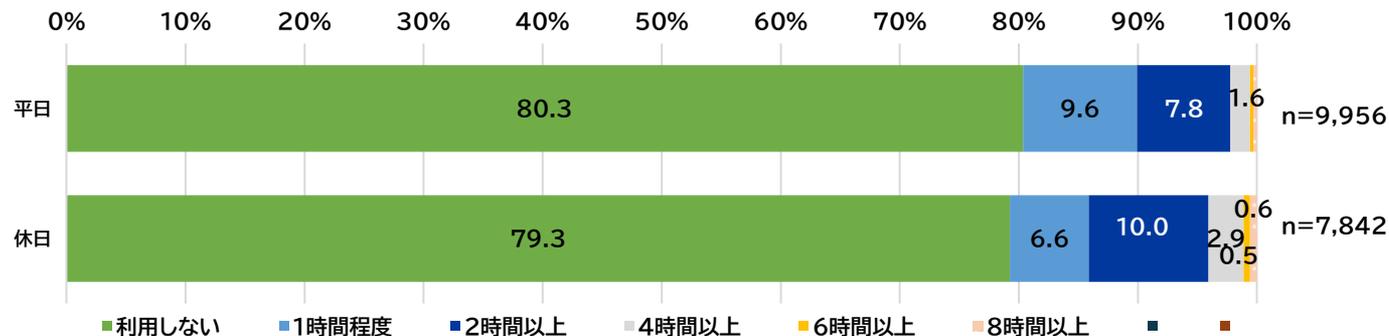
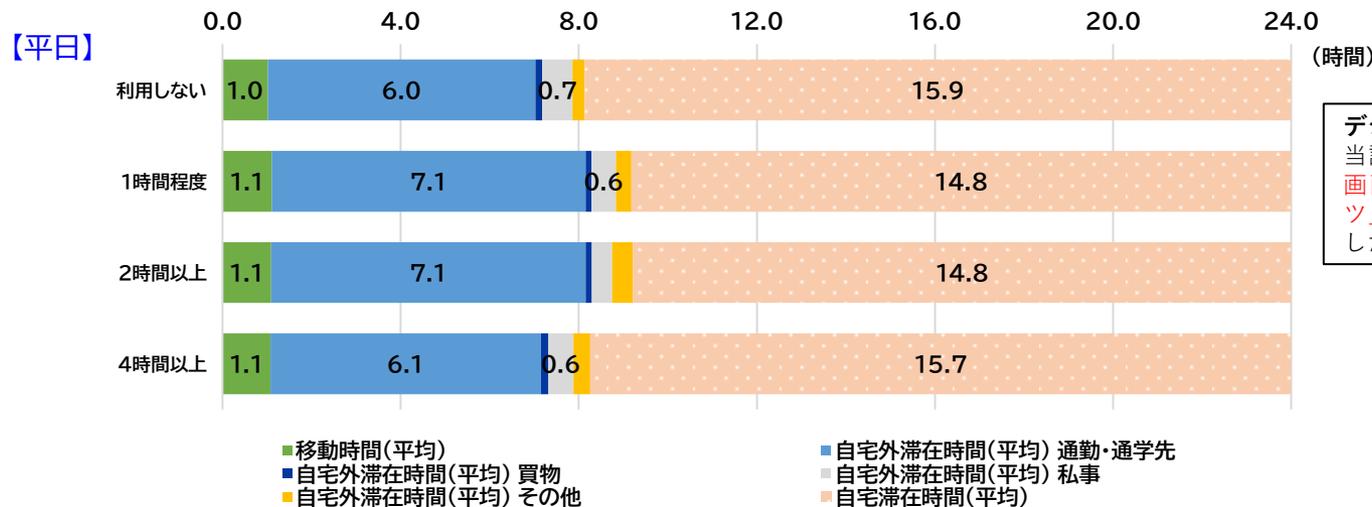


図 平休別・デジタルコンテンツ利用時間帯別構成比
(外出している回答者を対象)

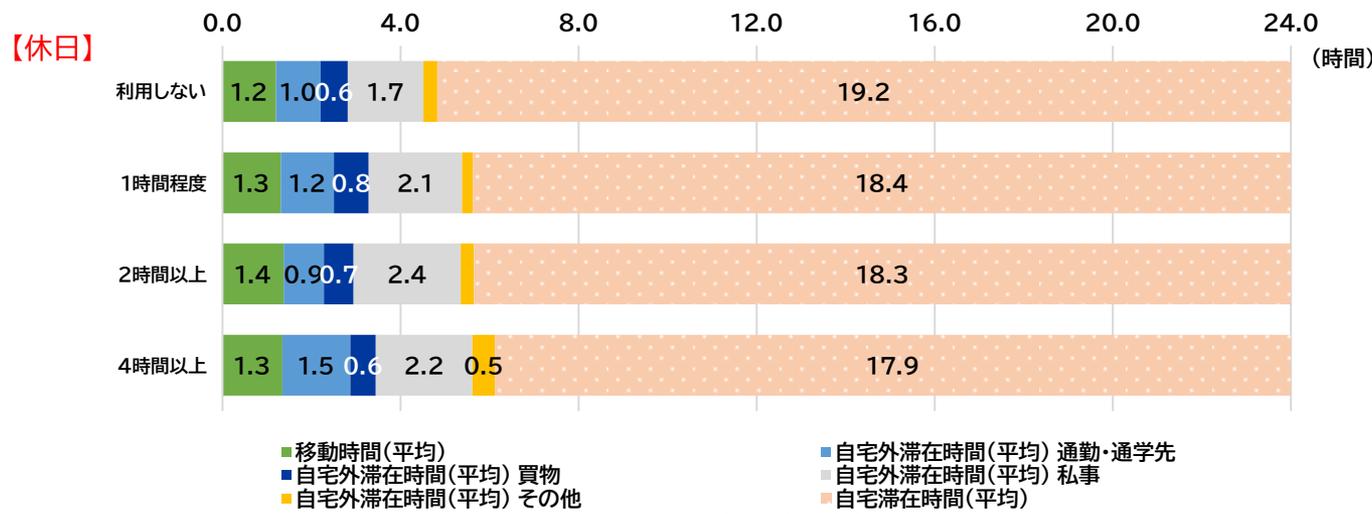
※利用時間について、平日、休日の利用時間はそれぞれ平日における利用時間、休日における利用時間である。
※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
※外出している回答者を対象に集計。
※デジタルコンテンツ利用時間不明を除く。

4. オンラインの利用頻度と活動時間

デジタルコンテンツを利用している人は、していない人よりも、休日の自宅外・私事時間が長く、自宅滞在時間が短い。



デジタルコンテンツ
 当該調査では、世帯表にて「音楽や映画配信等の有料のデジタルコンテンツ」の利用時間を回答する設問を用意した。

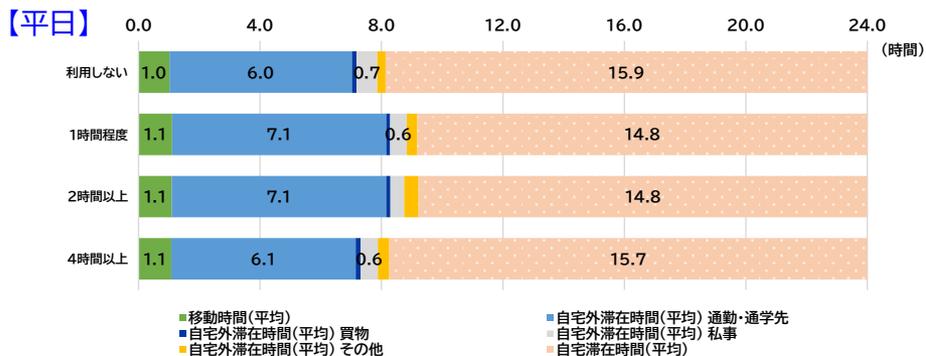


※利用時間について、平日、休日の利用時間はそれぞれ平日における利用時間、休日における利用時間である。
 ※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※デジタルコンテンツ利用時間不明を除く。

図 デジタルコンテンツ利用実施時間(時間/日)別の活動時間

4. オンラインの利用頻度と活動時間

- 平日について、デジタルコンテンツを利用しない世代の60歳代以上回答者構成比は、利用する場合と比べて20pt以上高い。
- 60歳代以上の自宅滞在時間は他の年代と比べて高いこともあり、デジタルコンテンツを利用しない人の自宅滞在時間が利用する人と比べて長くなっていると思われる。



デジタルコンテンツ
 当該調査では、世帯表にて「音楽や映画配信等の有料のデジタルコンテンツ」の利用時間を回答する設問を用意した。

図 デジタルコンテンツ利用実施時間(時間/日)別の活動時間(平日)

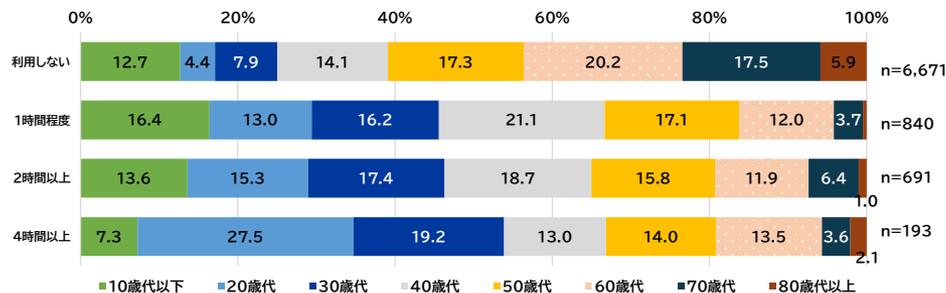
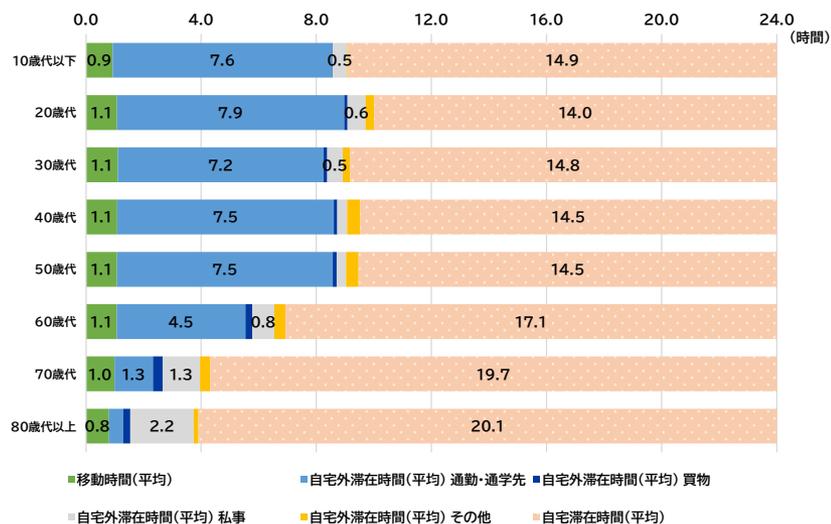


図 デジタルコンテンツ利用実施時間(時間/日)別、年齢階層別回答者構成比(平日)

※利用時間について、平日、休日の利用時間はそれぞれ平日における利用時間、休日における利用時間である。
 ※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※デジタルコンテンツ利用時間不明を除く。

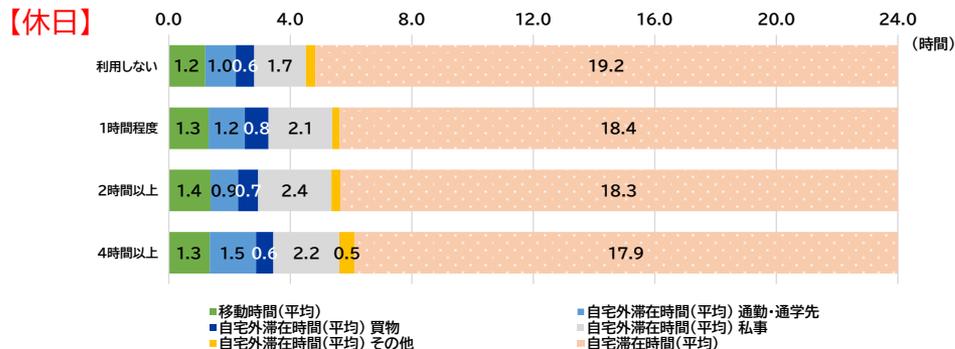


【参考】年齢階層別の活動時間(平日)

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。

4. オンラインの利用頻度と活動時間

- 休日について、デジタルコンテンツの利用時間が長いほど40歳代以下の回答者構成比は高く、50歳以上の構成比は低い。
- 20歳代から年代を重ねるにつれ、自宅外の活動時間が低下していることもあり、デジタルコンテンツの利用時間が長いほど自宅外滞在時間が長くなっていると思われる。



デジタルコンテンツ
 当該調査では、世帯表にて「音楽や映画配信等の有料のデジタルコンテンツ」の利用時間を回答する設問を用意した。

図 デジタルコンテンツ利用実施時間(時間/日)別の活動時間(休日)

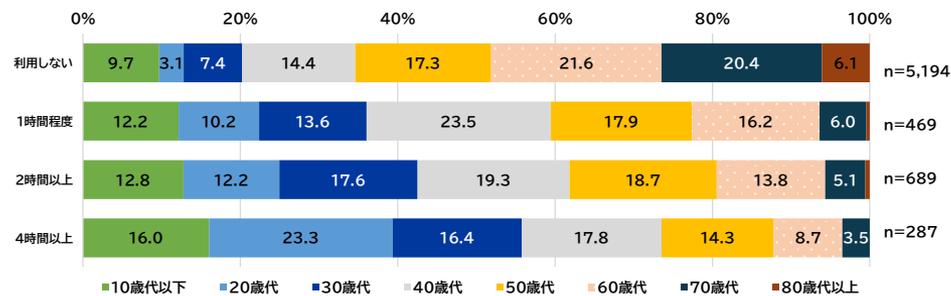
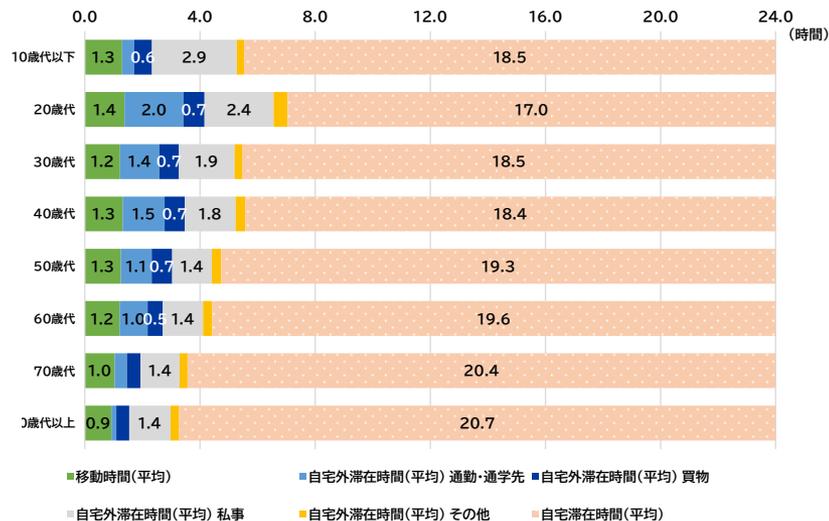


図 デジタルコンテンツ利用実施時間(時間/日)別、年齢階層別回答者構成比(休日)

【参考】 年齢階層別の活動時間(休日)

※利用時間について、平日、休日の利用時間はそれぞれ平日における利用時間、休日における利用時間である。
 ※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。
 ※デジタルコンテンツ利用時間不明を除く。

※都市圏発または着となるトリップを確認できない回答者を除いて集計。
 ※外出している回答者を対象に集計。

3節 テーマ④：防災・環境に関する分析

1. 滞留人口の変化

- 滞留人口は平日の9時から17時台で自宅外での滞留が多くなっている。
- 休日は10時から16時台での自宅外の滞留が多く、平日と比較して日中の移動中人口が多くなっている。

都市圏計（第5回調査）【平日】

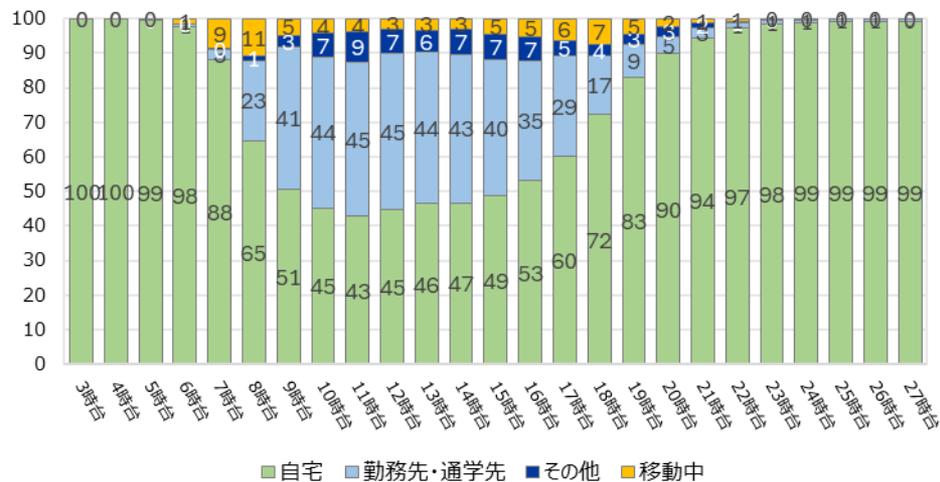


図 時間帯別滞留人口(第5回調査)【平日】

都市圏計（第5回調査）【休日】

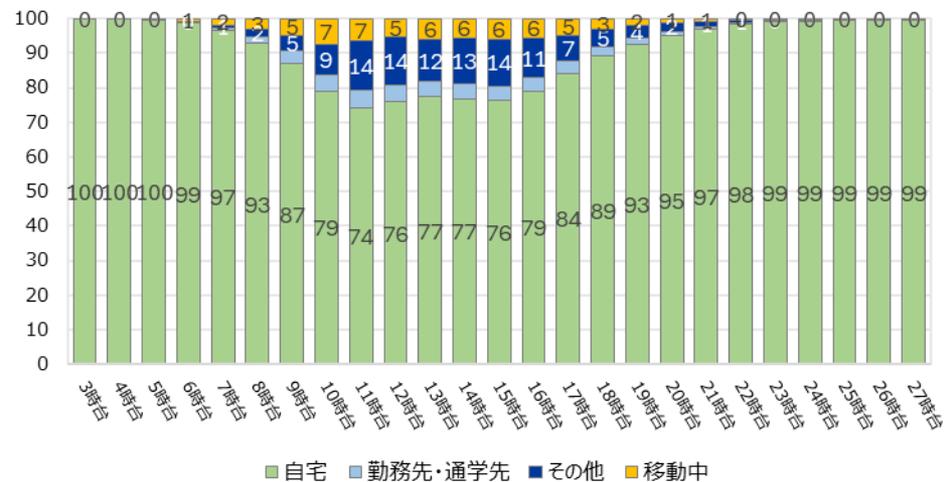


図 時間帯別滞留人口(第5回調査)【休日】

1. 滞留人口の変化

- 第4回調査と比較すると、自宅外で滞留する割合は、通勤先・通学先、その他ともに低くなっている。
- 移動中人口も、第4回調査と比較して低くなっている。

都市圏計（第4回調査）【平日】

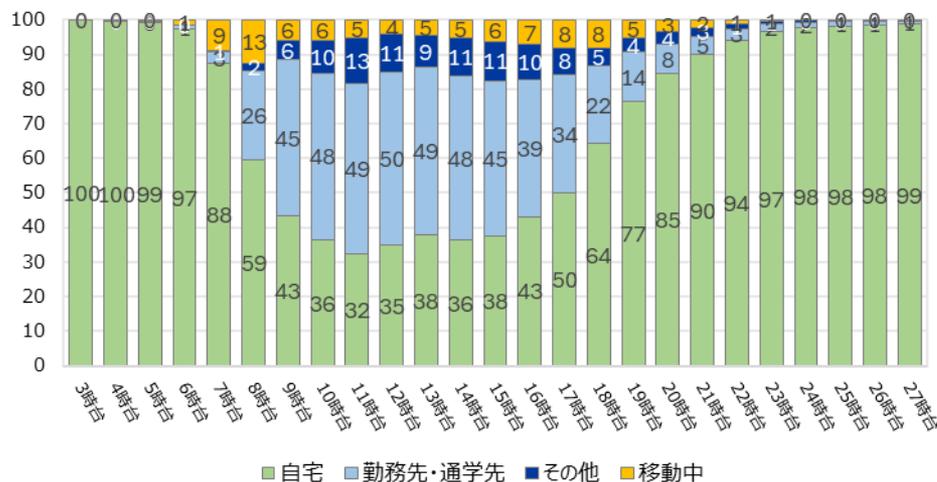


図 時間帯別滞留人口(第4回調査)【平日】

都市圏計（第5回調査）【平日】

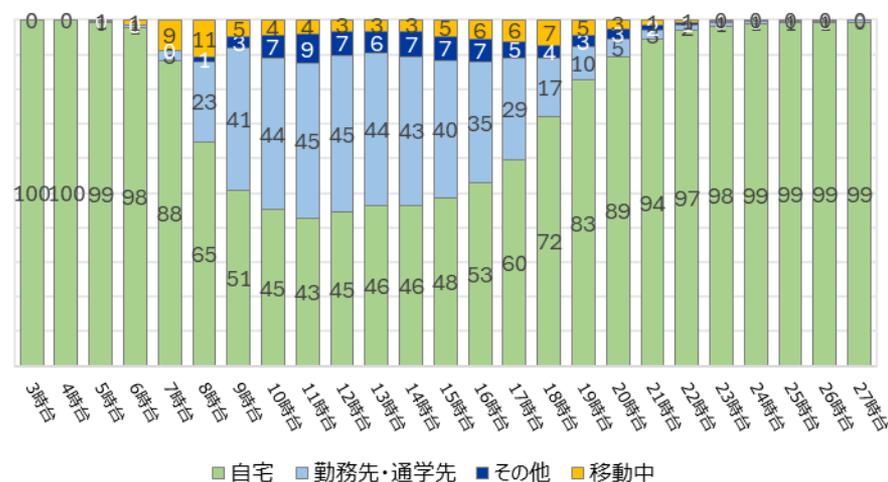


図 時間帯別滞留人口(第5回調査)【平日】

※掛川市、菊川市を除く

1. 滞留人口の変化 ～地域分布の変化～

- 時間帯別滞留人口をみると、日中は中心部（浜松駅周辺や掛川駅周辺等）で高く、夜間は郊外に拡散している。
- 休日は中心部だけでなく、郊外の商業施設のあるゾーンでも滞留が多くなっている。

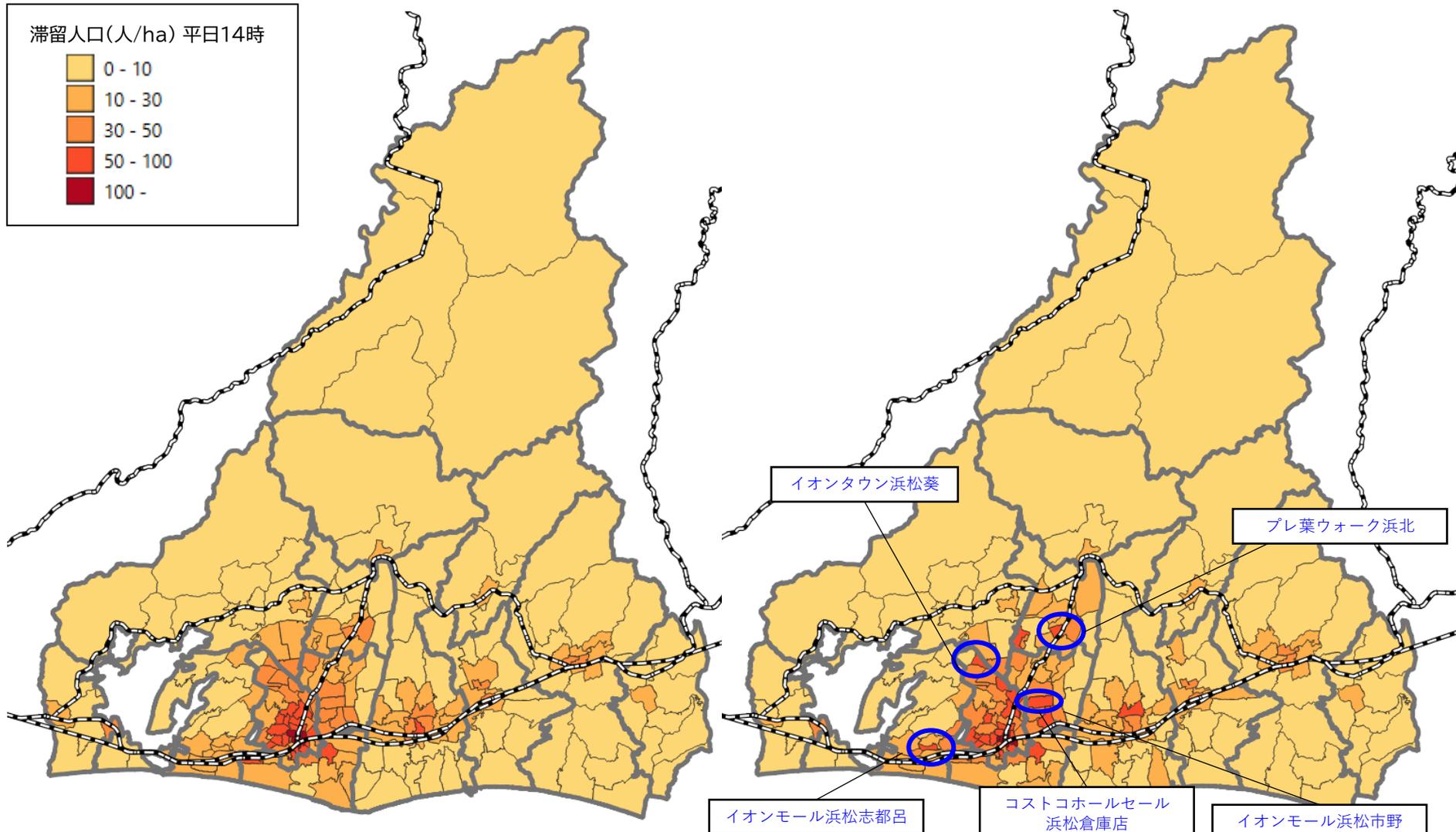


図 滞留人口 平日14時 (第5回)

図 滞留人口 休日14時 (第5回)

2. 災害リスク ～滞留場別暴露人口～

- 暴露人口は、平日日中は通勤先・通学先で多くっており、11時頃がピークで6万人程度が自宅外で被災する可能性がある。
- 休日は、自宅での暴露人口が多い。平日と比較すると、その他や移動中の割合も高い。

都市圏計【平日】



都市圏計【休日】

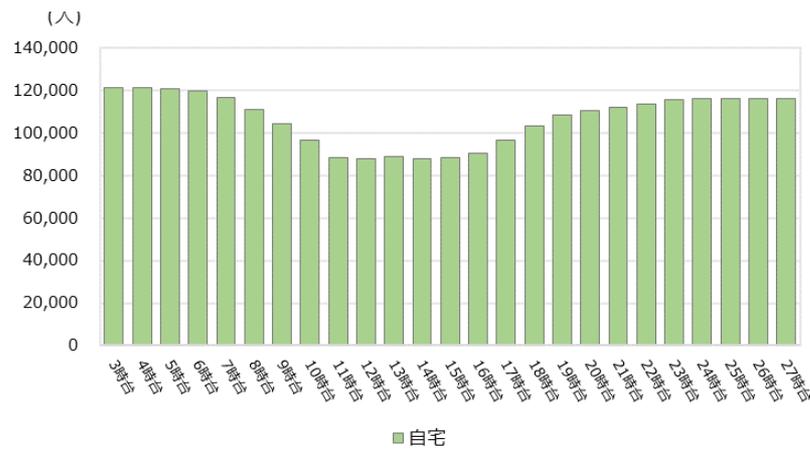
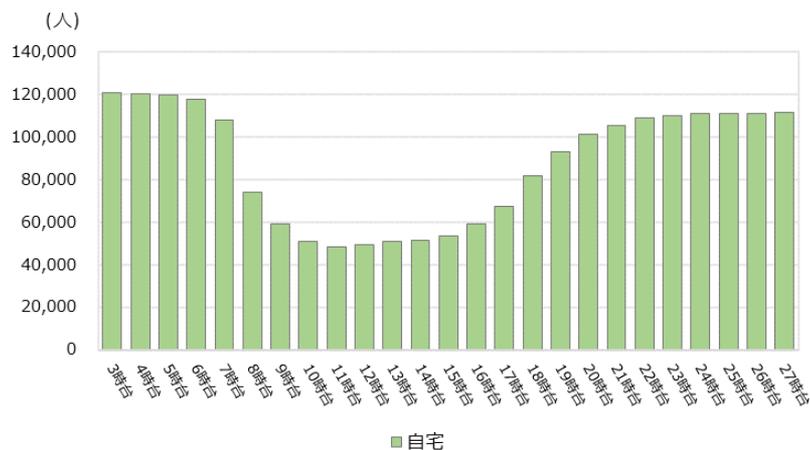
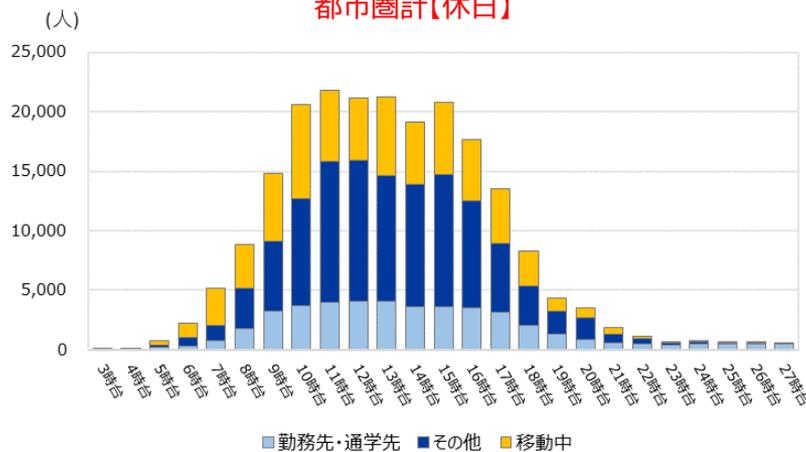


図 時間帯別暴露人口(第5回調査)

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

2. 災害リスク ～移動手段別暴露人口～

- 移動手段別の暴露人口をしてみると、平日休日ともに自動車が最も多くなっている。
- 平日では、徒歩や鉄道での移動も多くなっている。
- 休日では、鉄道の割合も高くなっている。（ボリュームとしては平日よりも少ない。）

都市圏計（第5回調査）【平日】

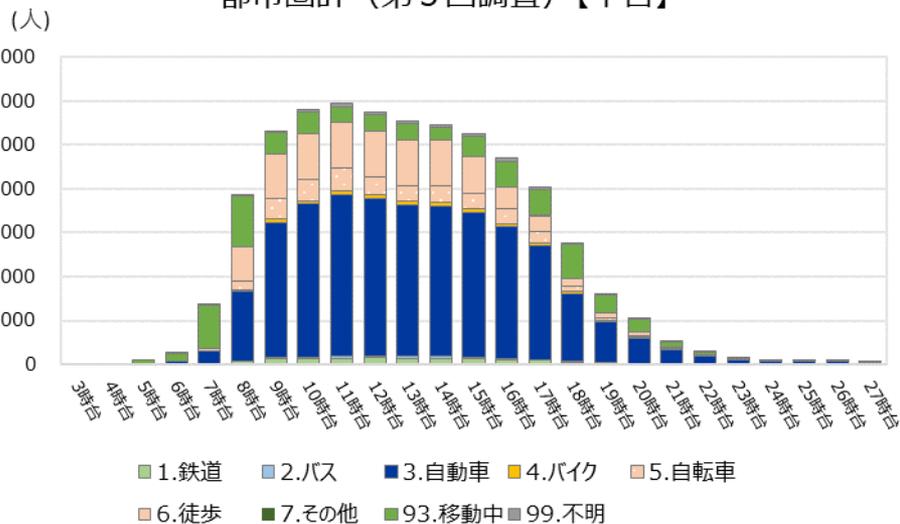


図 時間帯別暴露人口(第5回調査)【平日】

都市圏計（第5回調査）【休日】

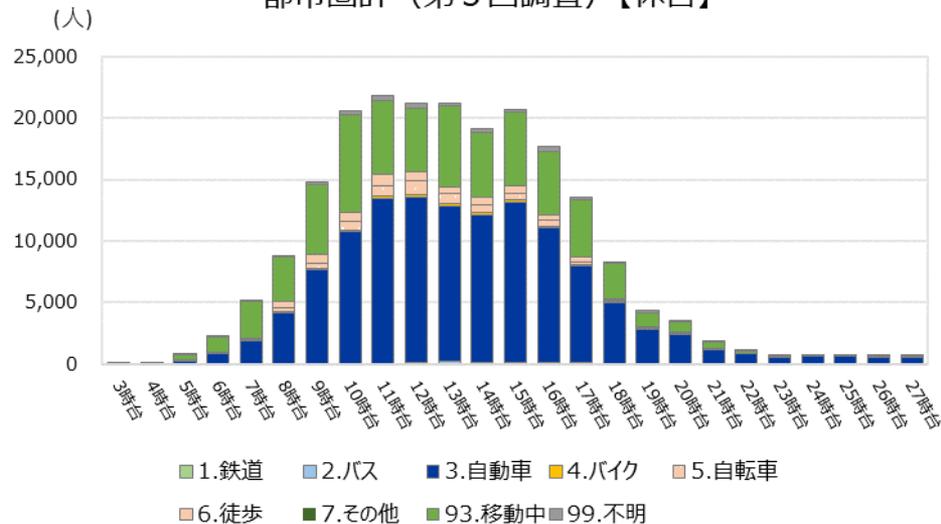


図 時間帯別暴露人口(第5回調査)【休日】

※暴露人口は以下の計算式をもとに算出。滞留場所が都市圏外の場合は集計対象外とした。

暴露人口=小ゾーン別滞留人口×(小ゾーン別土砂災害警戒区域面積+小ゾーン別災害警戒区域面積)/小ゾーン別面積

2. 災害リスク ～暴露人口の分布～

- 暴露人口は浜松市沿岸部で特に多く、浜松駅周辺や掛川駅周辺でも比較的多くなっている。

※滞留場所が都市圏外の場合は集計対象外とした。

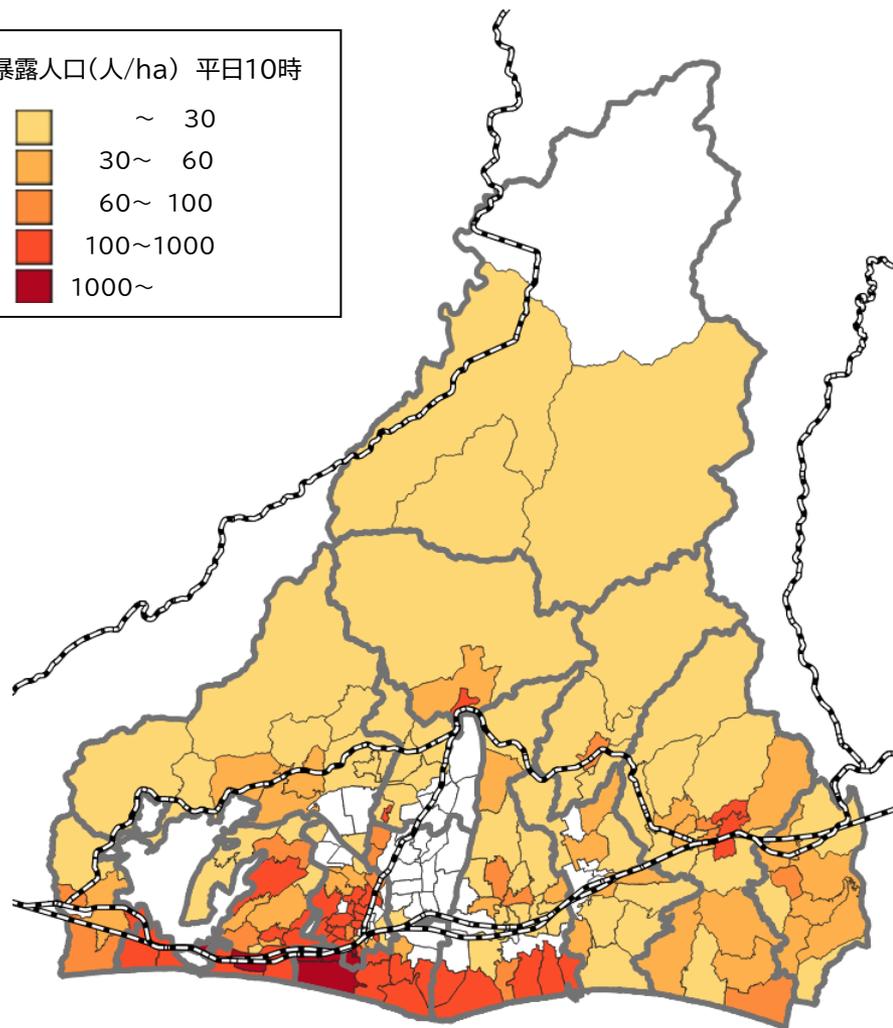
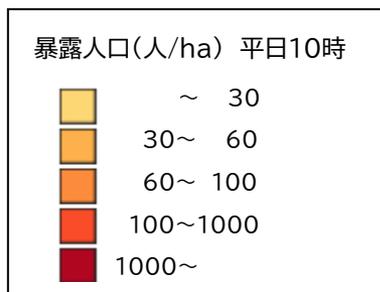


図 時間帯別小ゾーン別暴露人口(平日10時)

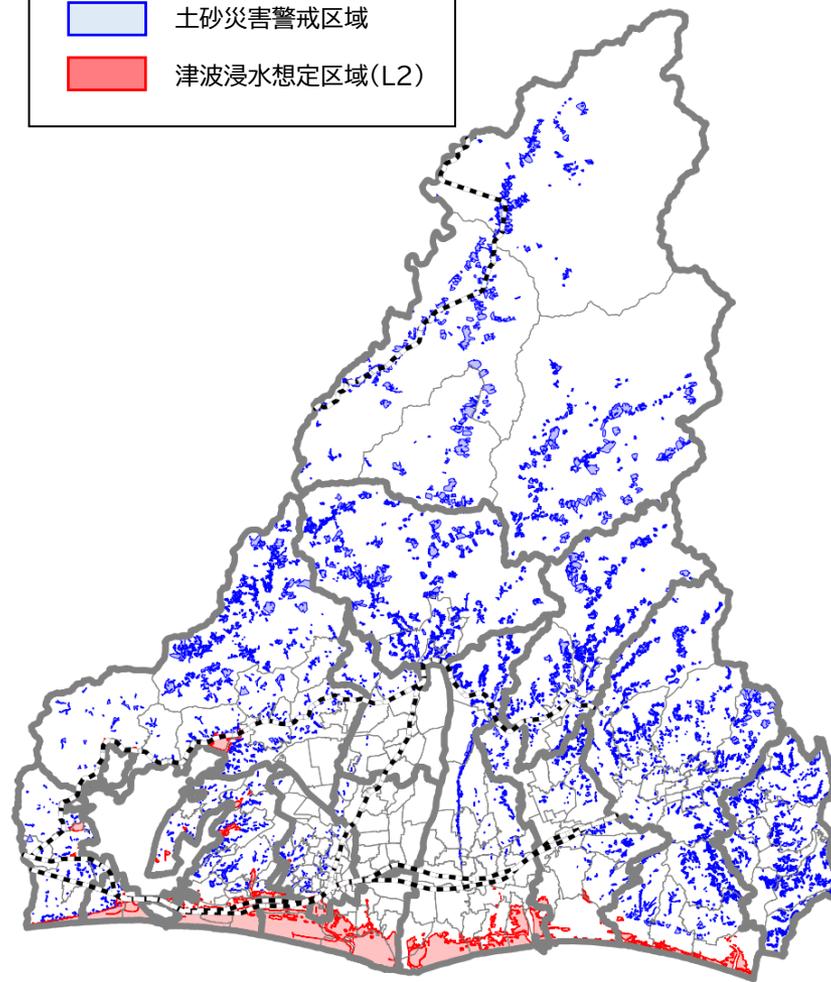
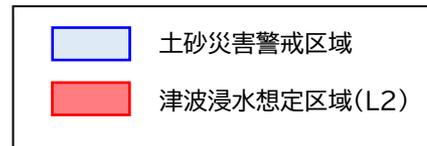


図 土砂災害警戒区域+津波浸水想定区域)

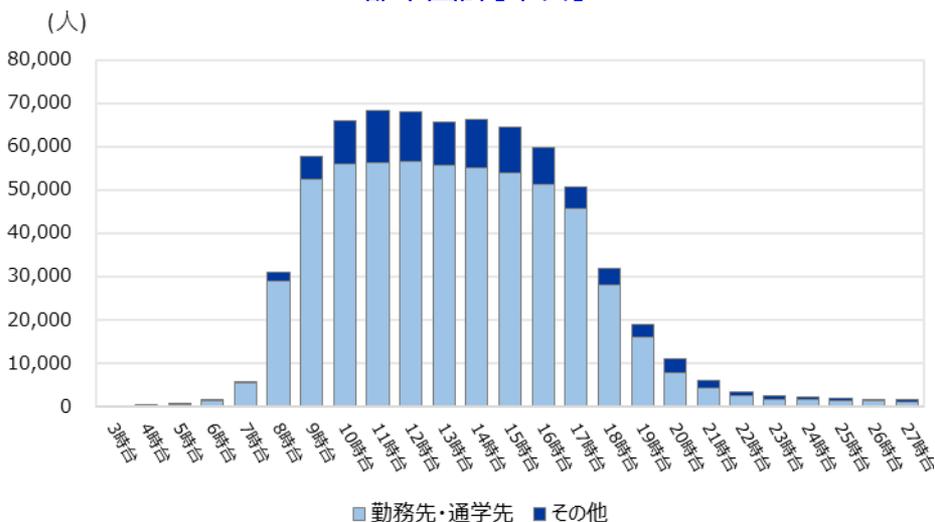
※暴露人口は次の計算式をもとに算出。暴露人口=小ゾーン別滞留人口×(小ゾーン別土砂災害警戒区域面積+小ゾーン別津波浸水想定区域面積)/小ゾーン別面積

3. 災害リスク ～滞在場所別帰宅困難者数～

- 時間帯別に帰宅困難者数を見ると、平日は9時台～17時台が多く、休日は11時台～15時台が多くなっている。
- 平日休日ともピークは11時台で、平日は7万人程度、休日は3.5万人程度の帰宅困難者が想定される。
- 場所別に見ると、平日では通勤先・通学先（屋内滞留）、休日ではその他の施設（屋外滞留）で多くなっている。

※滞留場所が都市圏外の場合は集計対象外とした。

都市圏計【平日】



都市圏計【休日】

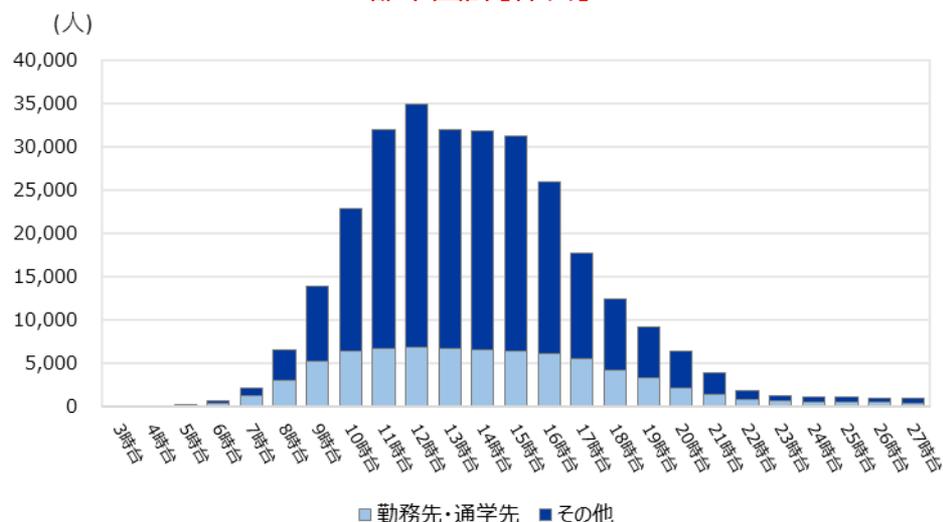


図 時間帯別帰宅困難者数(第5回調査)

※代表交通手段が徒歩、自転車以外の滞留人口に帰宅困難率%=(0.0218×外出小ゾーン間距離km)×100を乗じて算出。滞留場所が都市圏外の場合は対象外とした。

3. 災害リスク ～移動手段別帰宅困難者数～

- ・ 帰宅困難者の移動手段を見ると、平日休日ともに自動車での移動が多くなっている。
- ・ 自動車での距離帯を見ると、5～10kmの距離帯が最も多い
- ・ 平日では約8割が15km未満の移動となっており、休日では、長距離での移動割合が増える。

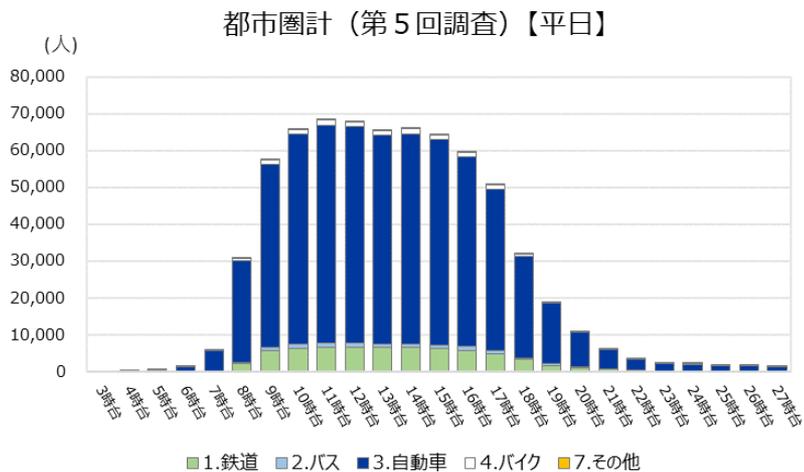


図 時間帯別帰宅困難者数(第5回調査)【平日】

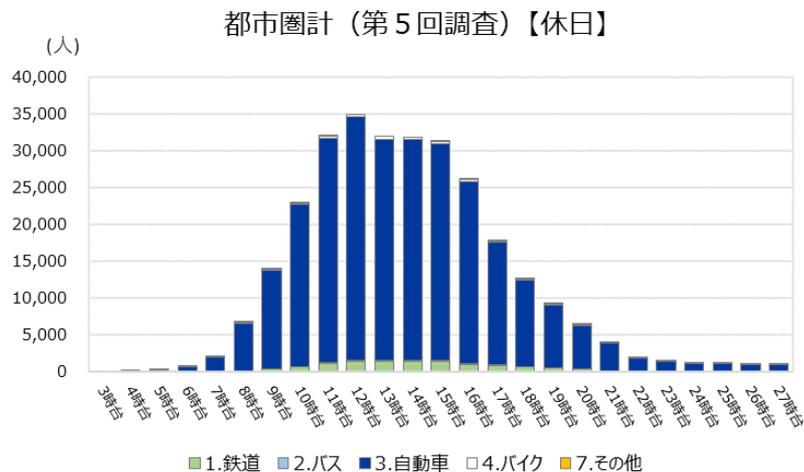


図 時間帯別帰宅困難者数(第5回調査)【休日】

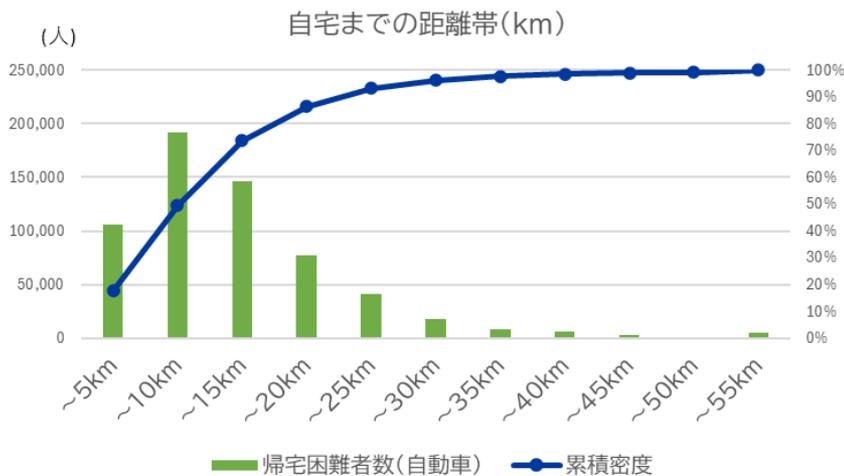


図 (第5回調査)【平日】



図 時間帯別帰宅困難者数(第5回調査)【休日】

※代表交通手段が徒歩、自転車以外の滞留人口に帰宅困難率% = (0.0218×外出距離km) ×100を乗じて算出。滞留場所が都市圏外の場合は対象外とした。

3. 災害リスク～帰宅困難者の分布～

- 帰宅困難者の分布を見ると、平日の浜松市中心部から浜北区や磐田市中心部、掛川市中心部で特に多くなっている。

※滞留場所が都市圏外の場合は集計対象外とした。

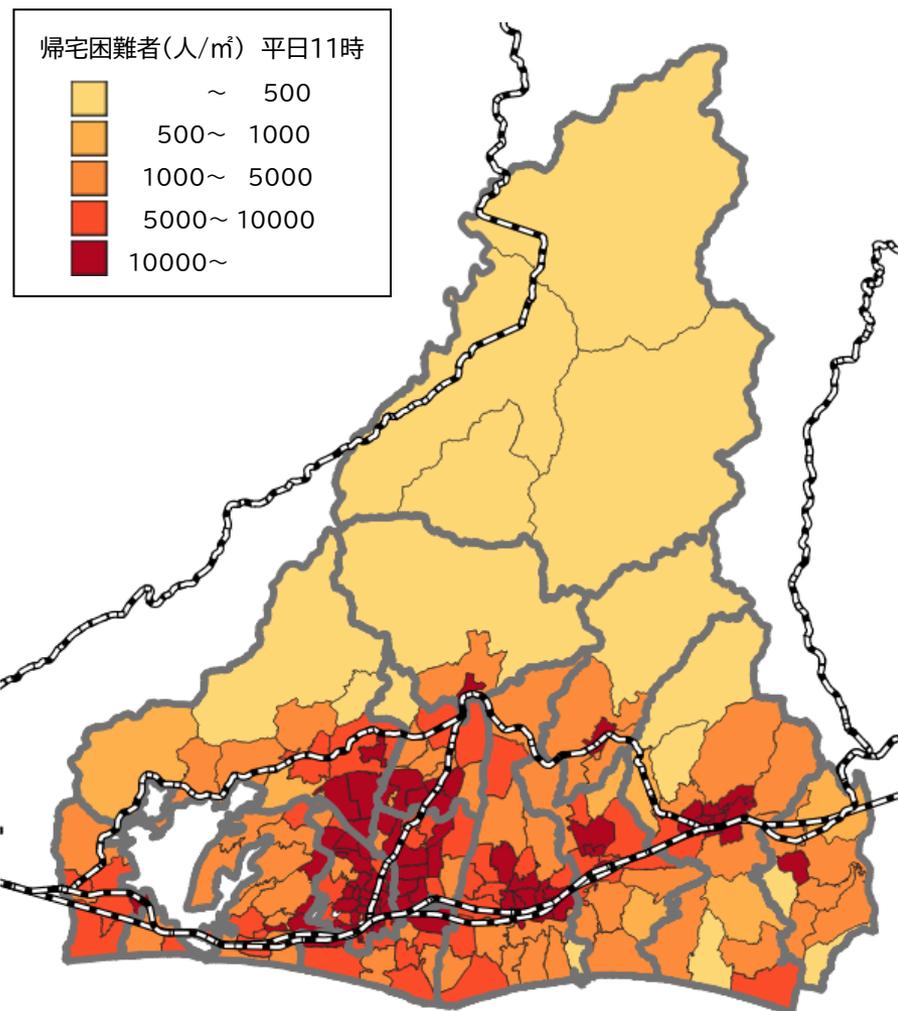


図 帰宅困難者(平日11時)

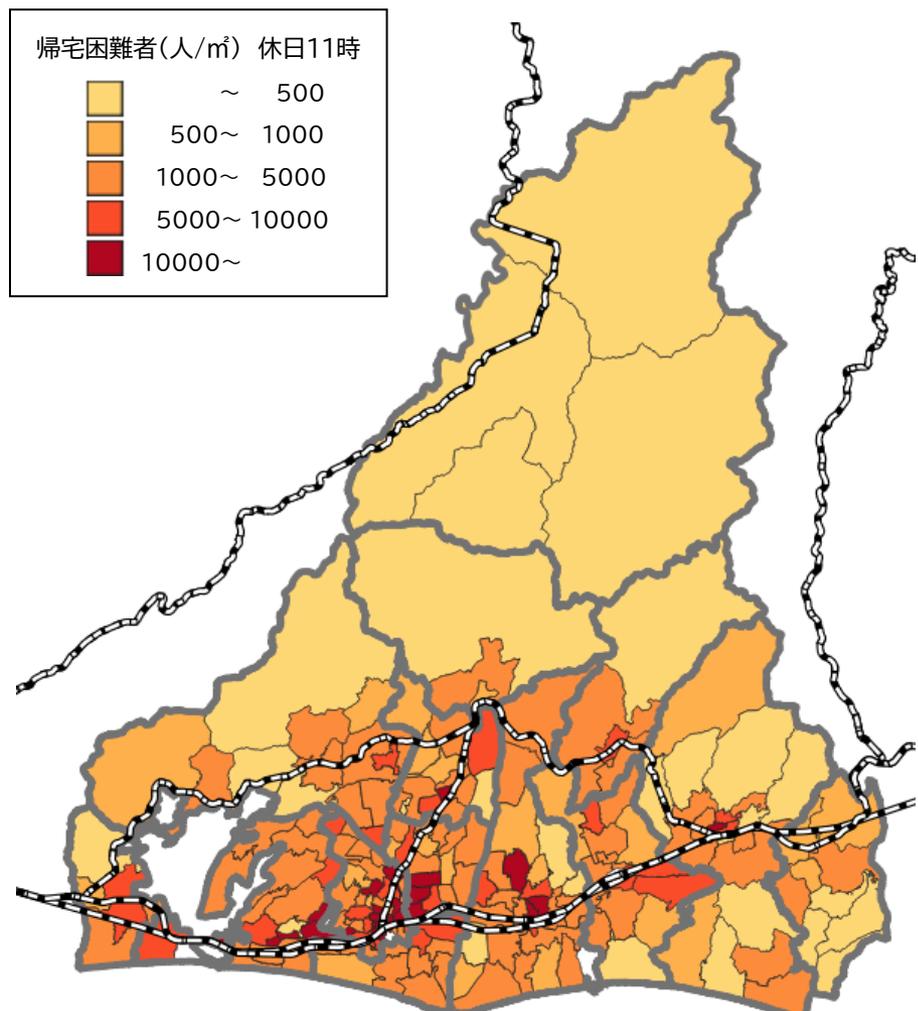
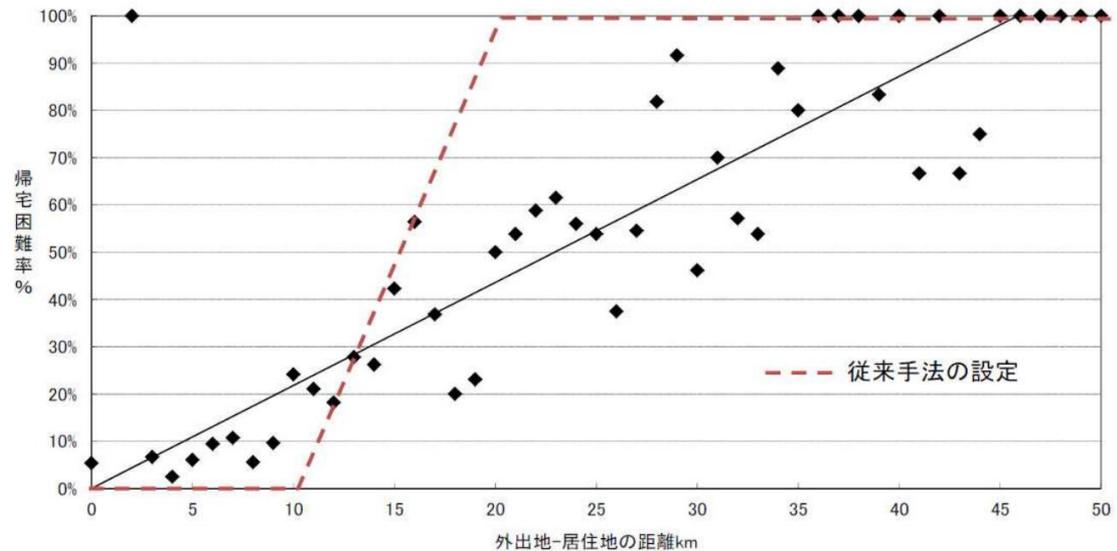
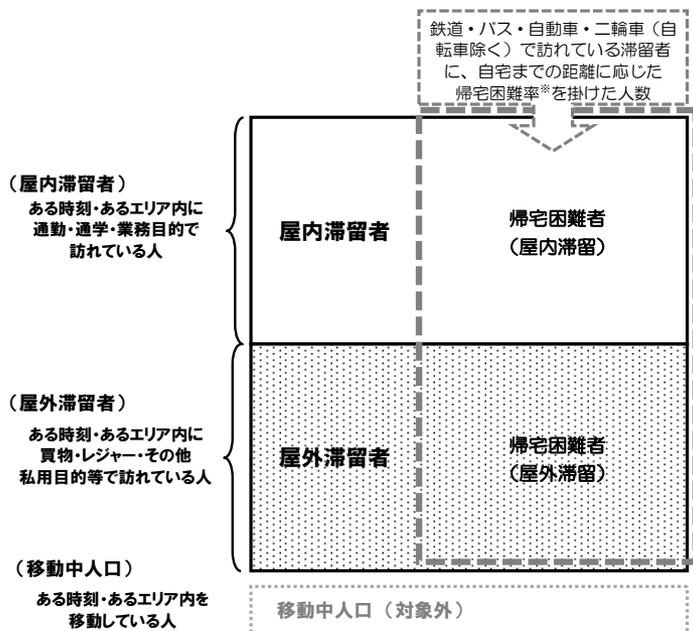


図 帰宅困難者(休日11時)

3. 災害リスク～帰宅困難者の分布～

参考：帰宅困難者の算定方法

- 徒歩や自転車外出した人は、そのまま帰宅すると想定して帰宅困難者に入れず、鉄道・バスや自動車・二輪車（バイク）で外出した人のみを、帰宅困難者の対象とする。
- 東日本大震災当日の行動を対象としたアンケート結果を基に、自宅までの距離毎に帰宅困難率を設定し、帰宅できない人を帰宅困難者として集計
- 帰宅困難率% = $(0.0218 \times \text{外出距離km}) \times 100$
 外出距離：居住地小ゾーン、滞留小ゾーン間距離



4. 環境～CO2排出量～

- 第5回調査の年間のCO2排出量は772千tとなっている。第4回調査と比較すると、排出量は約340千t減少していることがわかる。
- また、一人当たりCO2排出量も一日あたり1.7kgとなっている。

年間CO2排出量(千t-CO2)

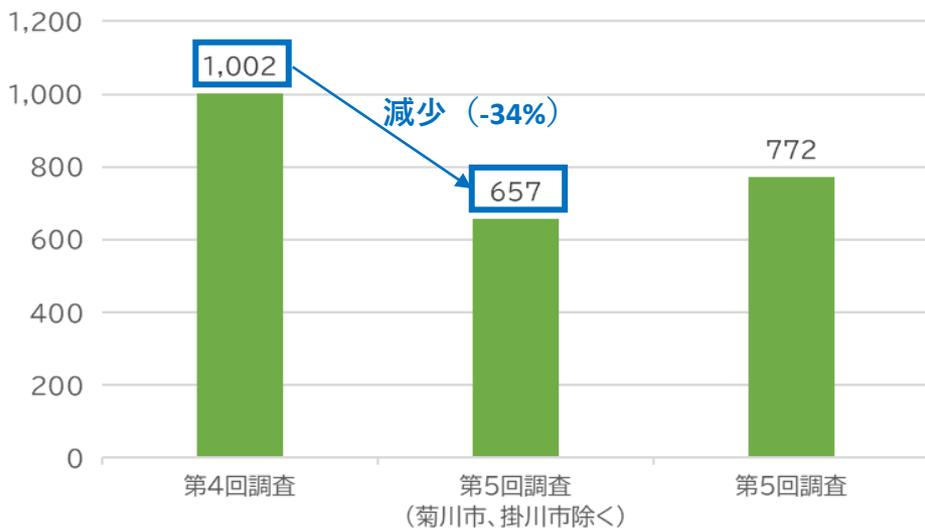


図 年間CO2排出量

一人当たりCO2排出量(kg-CO2/人/日)

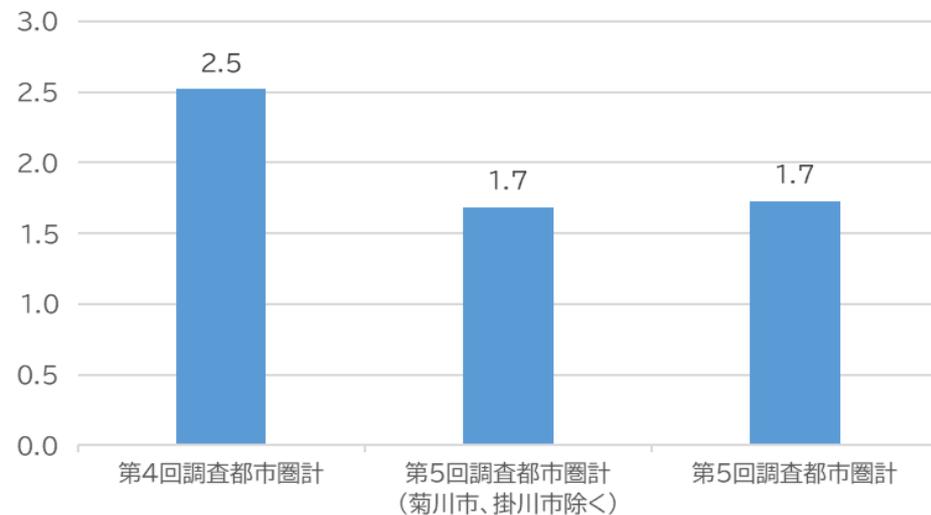


図 一人当たりCO2排出量

4. 環境～CO2排出量～

参考：CO2排出量の変化の要因

- 第5回調査の年間のCO2排出量の交通手段別の内訳は、大半が自動車利用に起因するものである。
- 自動車の旅行速度の低下により排出量は増加しているものの、前回からトリップ数6%の減少、平均移動距離は10%減少しており、また、燃費は平均で23%向上していることから、CO2排出量のは減少したと考えられる。

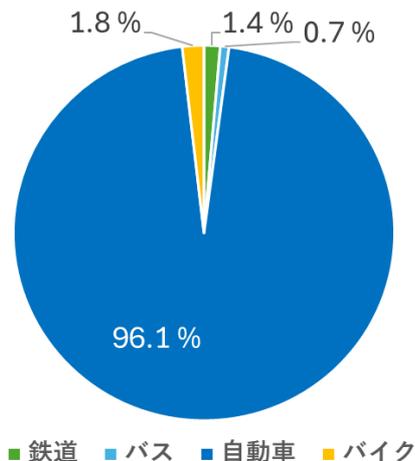


図 CO2排出量の交通手段別の内訳

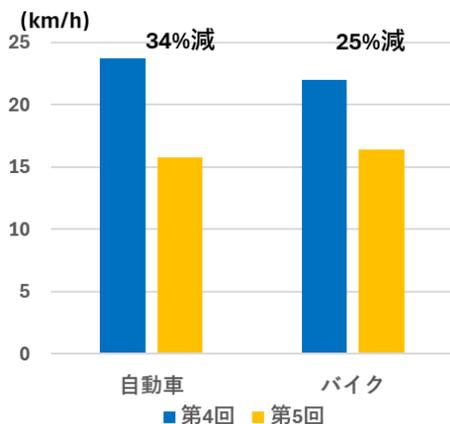


図 交通手段別の平均旅行速度の変化

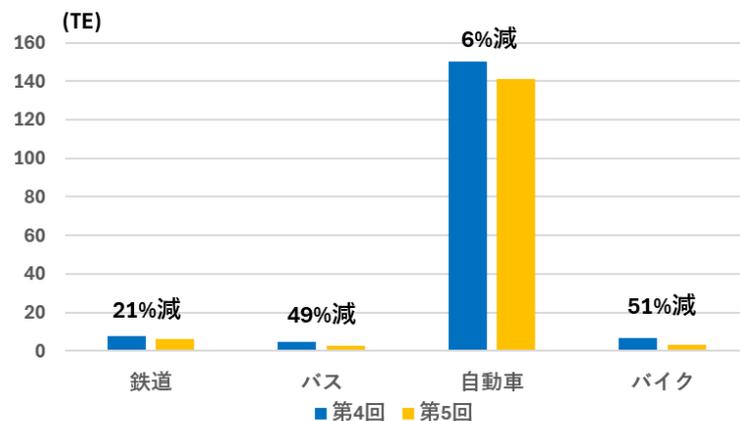


図 交通手段別のトリップ数の変化

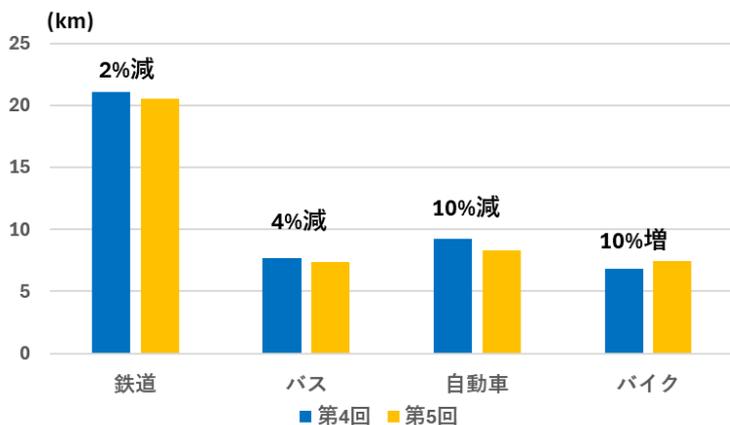


図 交通手段別の平均移動距離の変化

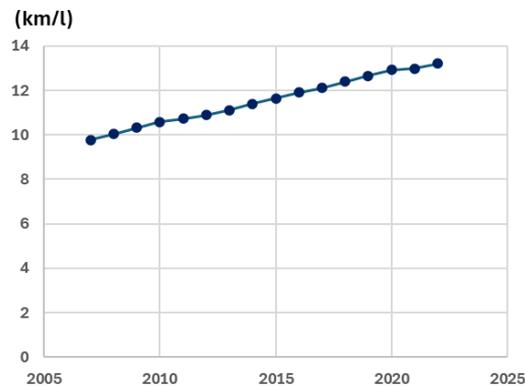


図 自動車の実燃費

4. 環境～人の移動からのCO2の排出量～

- 居住地別一人当たりCO2排出量の分布を見てみると、中心部で低く、自動車での移動が多い郊外で高くなっている。
- また、目的地別にみると、南部の市街地を中心に低くなっている。

一人当たりCO2排出量
(kg-CO2/人/日)

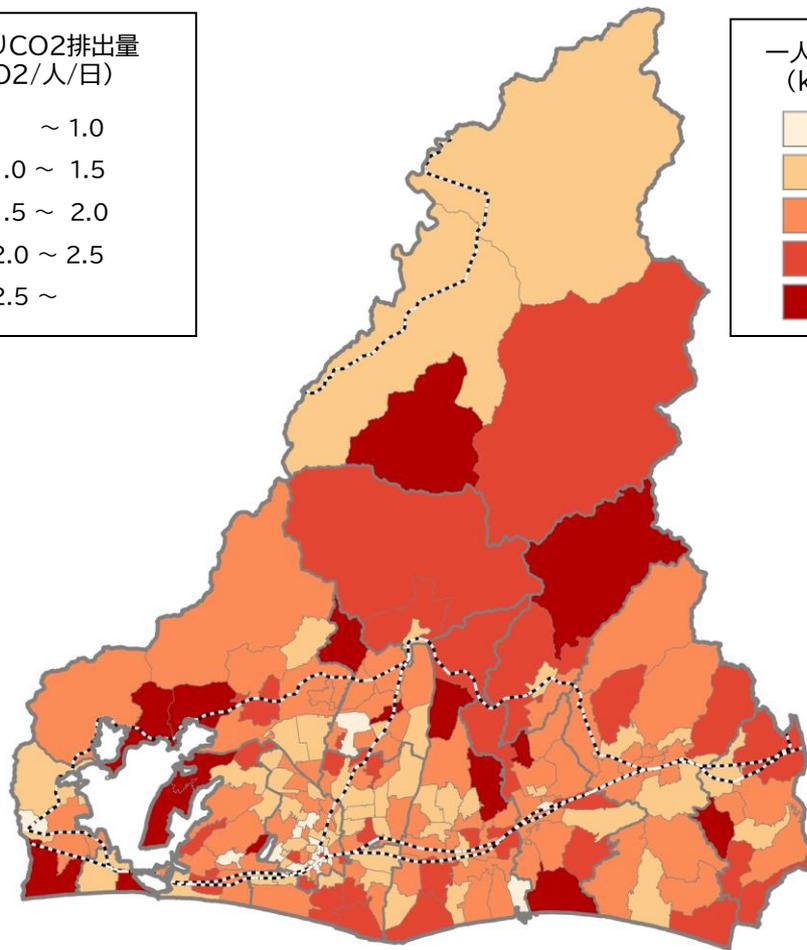


図 居住地別一人当たりCO2排出量

一人当たりCO2排出量
(kg-CO2/TE/日)

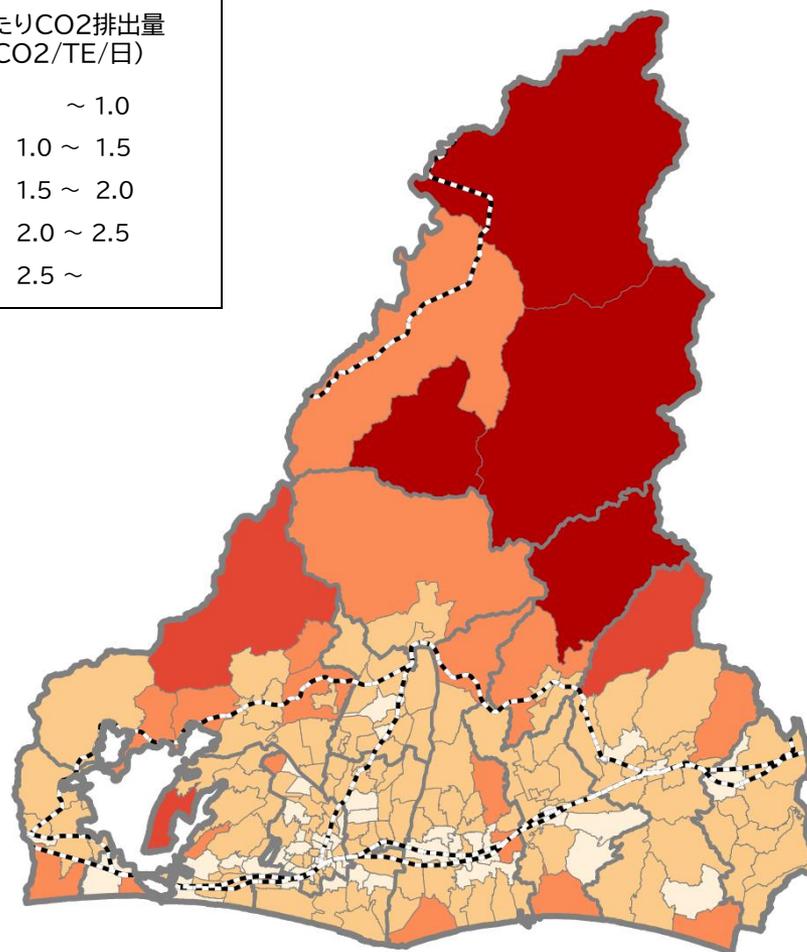
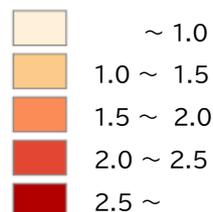


図 目的地別一人当たりCO2排出量

4. 環境～人の移動からのCO2の排出量～

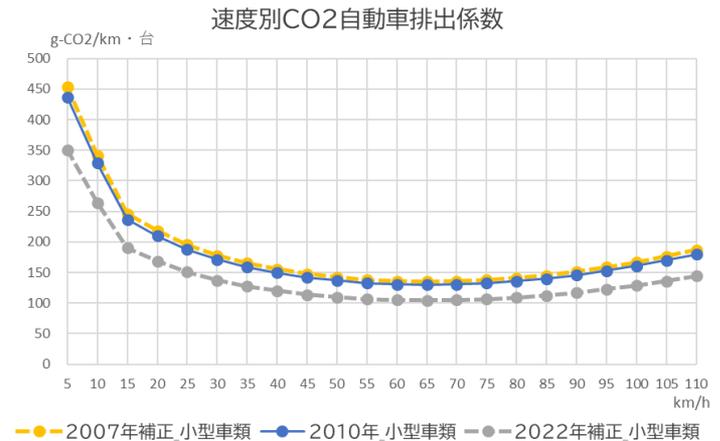
参考：CO2排出量の算定方法

- **CO2排出量 = 移動距離 × 迂回率 × CO2排出量原単位**
- 移動距離：小ゾーンの中心間距離を使用。小ゾーンが不明の場合は中ゾーン、大ゾーンを使用。
ゾーン内々の移動はゾーン面積 = ゾーン内々距離 × ゾーン内々距離 × πと仮定し、以下の式を用いて算出。

$$\text{ゾーン内々距離} = \sqrt{\frac{\text{ゾーン面積}}{\pi}}$$

域外については、ゾーン中心から東西北端のポイントまでの距離を使用。

- **迂回率 = 1.41**
- **排出量原単位は以下を使用。**
 - 鉄道：20 [CO2原単位_g-CO2/人km] ※1
 - バス：71 [CO2原単位_g-CO2/人km] ※1
 - 自動車：平均走行速度別排出原単を元に、実燃費で年次補正
※グラフ参照
 - 二輪車：自動車と同様
- ※1 出典：環境：運輸部門における二酸化炭素排出量 - 国土交通省 (2022年度)
- **集計対象外のトリップは以下の通り。**
 - 徒歩、自転車トリップ
 - 外々トリップ
 - 移動速度300km/h以上
- **第4回調査、第5回調査の比較で考慮している事項**
 - トリップ数の変化
 - トリップ長の変化
 - 旅行速度の変化
 - 燃費の向上（実燃費より算出し、約20%向上）



出典：道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)(国総研)、自動車輸送統計調査(国交省)、自動車燃料消費量調査(国交省)