

交通政策・大規模災害対策調査特別委員会

都市整備部交通政策課

都市交通マスタープランの公表について（西遠都市圏都市交通体系調査結果）

1 趣旨

令和8年1月21日から2月20日にかけて静岡県でパブリック・コメントを実施し、3月19日に公表した「西遠都市圏都市交通マスタープラン」について報告するもの。

2 西遠都市圏都市交通マスタープラン

○パブリック・コメントへの対応及び変更箇所

資料1

○第5回西遠都市圏都市交通マスタープラン（3/19 公表資料）

資料2

西遠都市圏都市交通マスタープラン（案） パブリックコメントへの対応

1 意見募集期間

令和8年1月21日（水）～2月20日（金）

2 意見提出状況

3件の御意見を頂いた。

3 提出された意見への対応

No.	意見	意見への対応
1	「超高齢化社会における公共交通は、社会インフラとして整備されるべきものであり、地方自治体と交通事業者が相互協力のもと、高いサービスレベルの公共交通を維持する。」旨を基本的な考え方（p66）に記載することを提案する。	御提案いただいた文中の「公共交通は社会インフラとして整備されるべきもの」、「地方自治体と交通事業者が相互協力のもと公共交通を維持する」の2つの観点は、西遠都市圏都市交通マスタープランの理念に合致するものであります。このため、御提案いただいた66ページのほか、関連する課題（36ページ）、基本方針1（41ページ）、骨格幹線公共交通網の実現に向けた施策の基本的な考え方（70ページ）、施策（72ページ）にこの観点を追記します。
2	バスについて路線ごとに目指すべきサービス水準「バスの時間当たり本数」を記載して公表することを提案する。	都市交通マスタープランには都市圏の交通に関する上位計画として基本的な方針や考え方をとりまとめています。目指すべきサービス水準については、本マスタープランに即して交通事業者と連携・協力し、各市町の地域公共交通計画等で検討していきます。
3	評価方法のアウトプット指標に「バスの時間当たり本数」の追加を提案する。	都市交通マスタープランには都市圏の交通に関する上位計画として基本的な方針や考え方をとりまとめています。目指すべきサービス水準については、本マスタープランに即して交通事業者と連携・協力し、各市町の地域公共交通計画等で検討していきます。なお、モニタリング指標として路線バスの実車走行キロを設定し、サービス水準の維持・向上について評価できるものと考えています。

2-4 これからの西遠都市圏を考える上での課題

人の移動・活動、人口・土地利用の現状・将来動向より、以下の4つの視点からポイントと課題を整理しました。

① 広域的な交通、人口・土地利用の動向からみた課題



3-2 都市交通の基本方針

西遠都市圏の理念をもとに、5つの都市交通の基本方針を設定します。

1. 多様な暮らしを支えるコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた交通体系の形成

- ・拠点や公共交通沿線への居住や都市機能の集積と連携し、公共交通をはじめ徒歩、自転車、自動車等の多様な交通手段の組合せにより、快適に移動できる交通体系への転換を図ることで、コンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化を目指します。
- ・公共交通は都市圏の住民の多様な暮らしを支える重要な社会インフラであることを踏まえ、都市圏中心や各市町の拠点間を基幹となる公共交通で結び、拠点の機能に応じて自動運転等の新たな技術を活用しながら高い輸送能力と定時性を備えたサービスを提供するなど、サービスレベルを段階的に構成します。
- ・また、公共交通相互や他の交通手段との乗換えや乗継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図ります。
- ・交通結節点では、日常生活機能や滞在・交流施設を併設し、地域の活動の場ともなるモビリティハブを形成します。
- ・道路ネットワークは、幹線道路の段階構成に基づく整備、拠点へアクセスしやすい道路の整備、安全かつ快適に移動できる歩行者・自転車の通行空間の形成により、多様な暮らしに応じた良好な居住環境を実現します。



※各ゾーンについては p.45～に詳細を掲載。

2. 都市圏の経済活動を支える個性的な地域の連携による対流促進

- ・西遠都市圏の強みであるものづくり産業をはじめとする経済活動の活性化や観光交流の促進のため、都市圏の都市機能・産業・観光・レクリエーション拠点と都市圏外の都市や港湾等を連絡する広域ネットワークの強化を図ります。
- ・都市圏が有する様々な地域資源が都市機能や産業の集積を図る拠点に集まり、異業種間の連携による新しい価値の創造と多様な人々が活躍できる環境を支えられるように、都市機能や産業の集積を図る拠点間を結ぶ交通ネットワークを形成します。
- ・来訪者が観光・レクリエーション拠点へ容易にアクセスできるように、公共交通等の充実を図ります。



4-2 公共交通計画

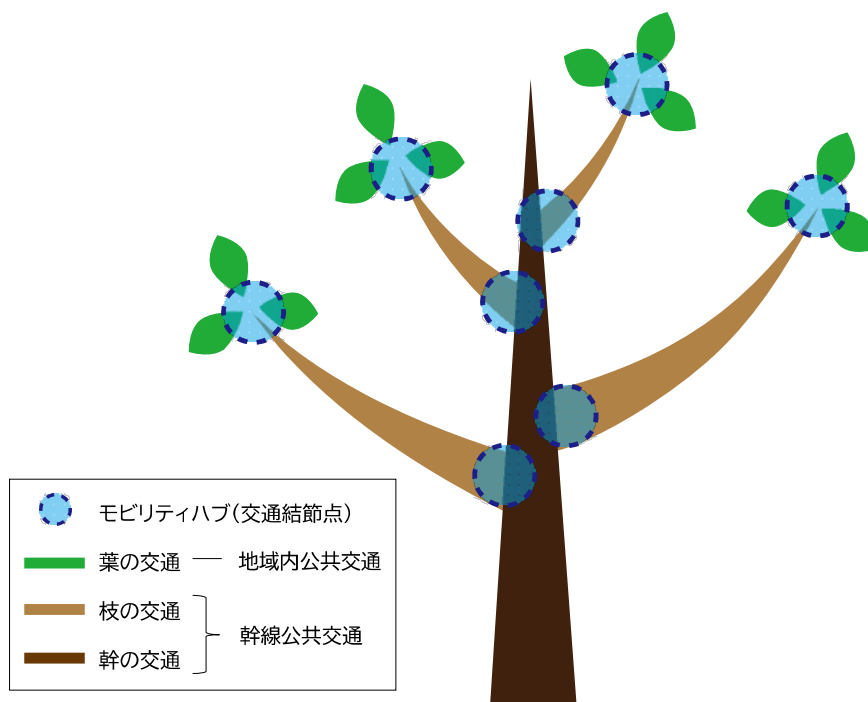
(1) 基本的な考え方

1) 西遠都市圏の公共交通体系

西遠都市圏では、「都市圏の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える都市交通の構築を目指して」の都市交通の理念のもと、**地域の関係者が連携・協働し**、都市機能が集積するまちなかから自然環境に囲まれた山あいまで、各地域特性に応じて、徒歩、自転車、自動車等の交通手段との組み合わせによって、日常生活サービスを提供する主要な施設や都市機能が集積した拠点に移動できる公共交通体系の構築を目指します。

具体的には、都市圏内外の拠点間の移動を支える公共交通を「幹・枝の交通（幹線公共交通）」、日常生活サービスを提供する主要な施設等への移動を支える「葉の交通（地域内公共交通）」、幹・枝・葉の交通を結ぶ「モビリティハブ（交通結節点）」で構成し、西遠都市圏の新たな価値の創造と人々の持続可能な暮らしを支える「木」となる交通体系を育ててあげていきます。

【公共交通計画の対象範囲イメージ】



2) 骨格幹線公共交通網の実現に向けた施策

a) 基本的な考え方

基本方針を踏まえた公共交通計画の視点に基づき、幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方を以下の①～⑤のとおり整理します。

視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

i. 拠点へのアクセスを支えるネットワーク

コンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化に向けて、将来都市構造に位置づけられた都市圏軸の形成に資する公共交通ネットワークの構築を推進します。

視点③ 都市圏内外との交流を支えるネットワークの構築

i. 都市圏外からのアクセスを支えるネットワーク

都市圏外からの多様な来訪者が西遠都市圏の拠点に容易にアクセスできるよう、広域ネットワークを形成するとともに、西遠都市圏のゲートウェイである都市圏中心・地域拠点と観光・レクリエーション拠点、産業拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

ii. 都市圏内の価値創造を支えるネットワーク

異業種間の連携による新たな価値の創造や誰もが働きやすい環境を支える都市の拠点と産業拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

■幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方

- ①段階構成に応じた公共交通ネットワークの形成
- ②幹と枝と葉のバスネットワーク再編
- ③鉄道・バスの連携強化による定時性・速達性を活用した利便性の高い公共交通ネットワークの構築

視点① 将来都市構造を支えるネットワークの構築

ii. 自動運転実用化を見据えた基幹公共交通の強化

コンパクト・プラス・ネットワークの都市圏軸を支える基幹公共交通において、**官民共創により**将来的な自動運転の実用化を戦略的に導入するとともに、段階的な高規格化を進めることにより基幹公共交通の維持・強化を図ります。

■幹線公共交通に関する施策の基本的な考え方

- ④基幹的路線の段階的な高規格化
- ⑤自動運転技術の導入による基幹的路線の維持・強化

c) 幹線公共交通ネットワークの強化

① 幹線公共交通のサービスレベルの維持・向上

- ・西遠都市圏の活動・移動を支える役割を担う幹線公共交通の将来ネットワークに位置づけられる基幹的な公共交通路線については、目指す都市圏構造を構築し支えていくために必要な路線として、**官民共創により**、目標年次である 2045（令和 27）年に向けて自動運転技術を戦略的に導入し、サービス水準の維持・向上を図っていきます。

② 幹線公共交通の定時性・速達性の向上

- ・幹線公共交通の将来ネットワークに位置づけられている基幹的な公共交通路線の定時性・速達性の向上を図るため、幹線道路の空間機能を活かす観点から基幹的な公共交通路線が運行する道路又は近接する道路において、現道又は都市計画道路として 4 車線以上で決定されている区間を公共交通高規格化区間として位置づけ、バスレーン・PTPS・バスベイ設置を導入・延伸します。

③ バスネットワーク再編による新規バス路線の導入

- ・公共交通ネットワークの利便性の向上、効率化を図るため、幹と枝と葉によるバスネットワーク再編において、新規バス路線の導入を検討します。

西遠都市圏パーソントリップ調査

都市交通 マスタープラン

令和 8 年 3 月

目次

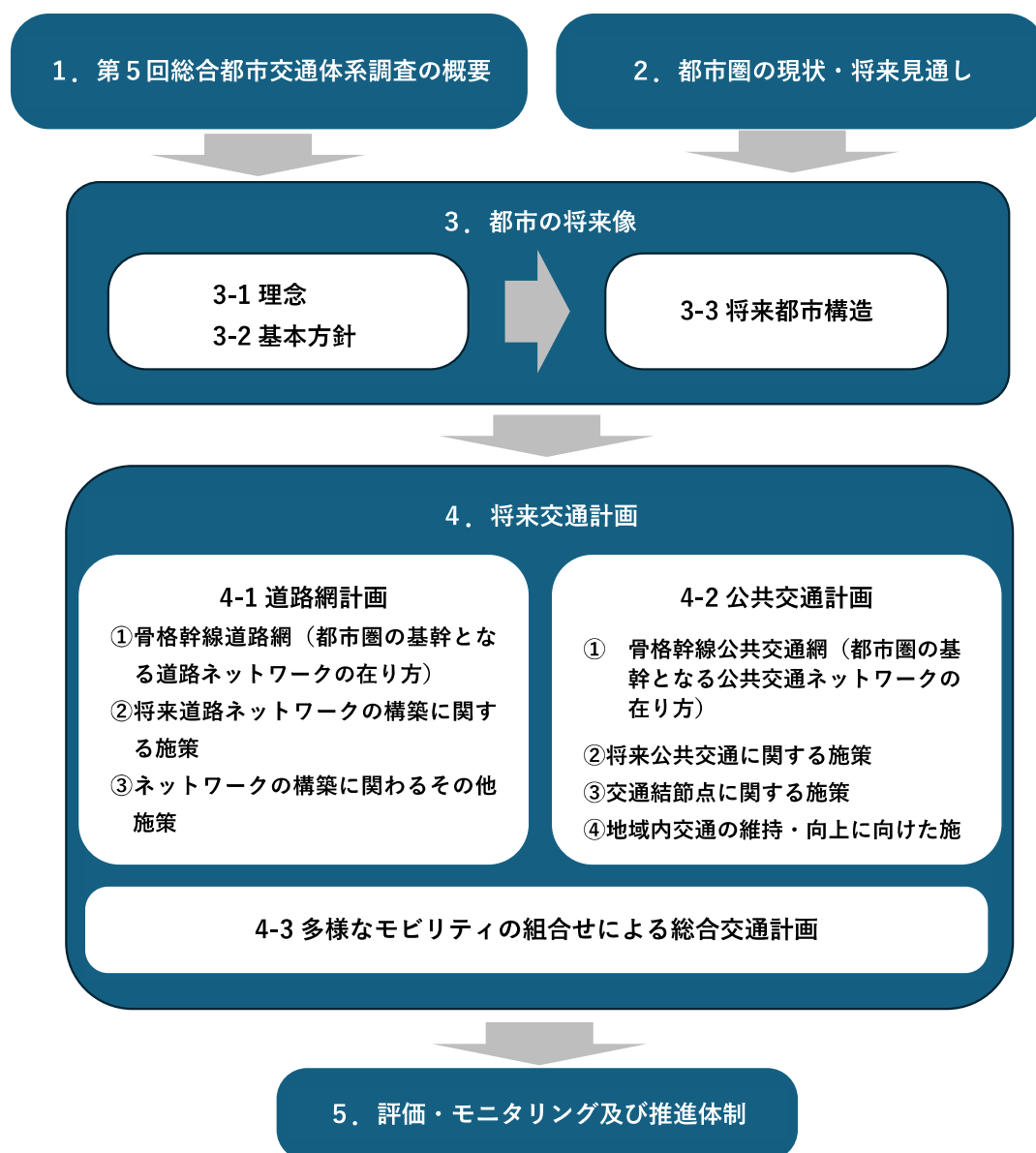
都市交通マスタープランの構成.....	1
1 第5回西遠都市圏総合都市交通体系調査の概要.....	2
(1) 取組の背景と目的	2
(2) 都市交通マスタープラン	2
(3) 実態調査の体系	3
(4) パーソントリップ（本体）調査の概要.....	4
2 都市圏の都市交通の現状と将来の見通し	5
2-1 都市圏の現状及び都市政策・交通政策の潮流.....	5
(1) 人口動向.....	5
(2) 土地利用の動向	7
(3) 社会動向.....	8
2-2 人の移動・活動の現状.....	11
(1) 広域的な交通行動	11
(2) 居住者の暮らし	18
(3) 都市圏の活力.....	21
(4) 防災・環境	24
2-3 人の移動・活動の将来動向.....	25
(1) 分析の考え方.....	25
(2) 分析結果.....	28
2-4 これからの西遠都市圏を考える上での課題	36
3 都市の将来像	40
3-1 都市交通の理念	40
3-2 都市交通の基本方針	41
3-3 将来都市構造.....	43
(1) 拠点の設定	43
(2) 都市圏軸の設定	44
(3) ゾーンの設定.....	45
(4) 将来都市構造.....	47
4 将来交通計画	50
4-1 道路網計画	50
(1) 基本的な考え方	50
(2) 骨格幹線道路網（都市圏の基幹となる道路ネットワークの在り方）	51
(3) 将来道路ネットワークの構築	57
(4) 将来道路ネットワークの形成に関わるその他の施策提案.....	58

(5) 地域内道路網づくりの推進	60
4-2 公共交通計画	66
(1) 基本的な考え方	66
(2) 幹線公共交通に関する施策	68
(3) 交通結節点に関する施策	73
(4) 幹線公共交通・交通結節点に関する施策の展開のイメージ	75
(5) 地域内公共交通に関する施策	76
4-3 多様なモビリティの組合せによる総合交通計画	80
5 評価・モニタリング及び推進体制	82
(1) 進行管理の手法	82
(2) 評価方法及び目標値の設定	83
(3) 推進体制	89
(4) 公表方法及び内容	89
参考資料 用語解説	90

都市交通マスタープランの構成

西遠都市圏都市交通マスタープランは、5章で構成されています。1章では都市交通マスタープランをとりまとめるにあたり、総合都市交通体系調の実施に至った背景から調査概要を述べます。2章ではパーソントリップ調査を使った“人の移動・活動”に関する分析結果や調査結果より推定したアクティビティベースドモデルを使った将来動向分析の結果について整理し、都市圏が抱える課題について述べます。3章では2章での整理を踏まえ、西遠都市圏が今後目指す将来像について述べます。4章では将来像を実現するために今後実施が期待される施策について、“道路”、“公共交通”、“多様なモビリティの組合せによる総合交通”の3つの視点から述べます。5章では本計画の進捗管理の考え方について述べます。

【都市交通マスタープランの構成】



1 第5回西遠都市圏総合都市交通体系調査の概要

(1) 取組の背景と目的

西遠都市圏では、第4回総合都市交通体系調査（平成19年～21年）からおおむね10年が経過し、社会情勢をはじめ都市圏構造や都市圏内インフラ整備の進展など、都市圏を取り巻く状況が大きく変化しており、これらの変化に対応した総合的な都市交通体系の見直しが必要になっています。

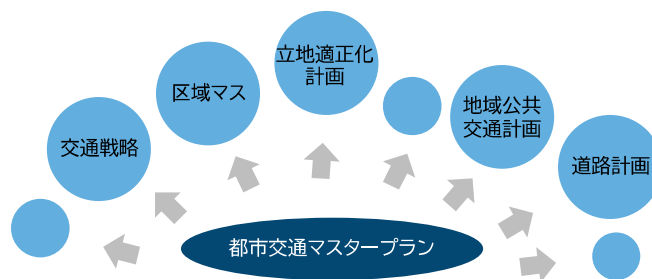
このため、これらの状況の変化及び現状と将来の交通網の問題点を把握した上で、これまでの計画を検証し、財政的諸制約条件下で実現性・実効性がある計画へとアップデートすることを目的に、都市交通マスタープランを策定しました。

(2) 都市交通マスタープラン

都市交通マスタープランは、都市圏での人の移動や活動の実態を踏まえ、現状及び将来にわたる都市交通の課題に対応するために、目標とする都市圏の将来像実現に向けた長期的・総合的な計画です。

関係機関が協働して策定するもので、都市交通マスタープランは様々な関連分野の計画の土台として機能する計画です。

【都市交通マスタープランを基にした政策展開のイメージ】

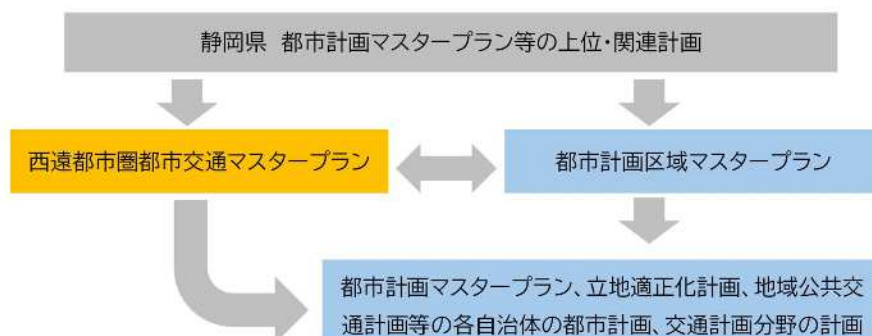


出典：国土交通省、都市交通調査ガイダンス

都市交通マスタープランの位置づけ

都市交通マスタープランは、静岡県の都市計画マスタープラン等の上位関連計画を踏まえ、日常的な生活圏として一体的な圏域を形成している西遠都市圏での都市交通の計画です。この計画を踏まえ、各市町の都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通計画等と連携し、具体的な事業を展開していきます。

【都市交通マスタープランの位置づけ】



調査対象圏域

第5回調査では、日常的な生活圏としての関連が強い範囲を対象に、一体の都市圏として都市交通マスタープランを策定することが望ましいため、前回の調査から圏域を拡大し、浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、掛川市、菊川市を対象として取り組みました。

目標年次

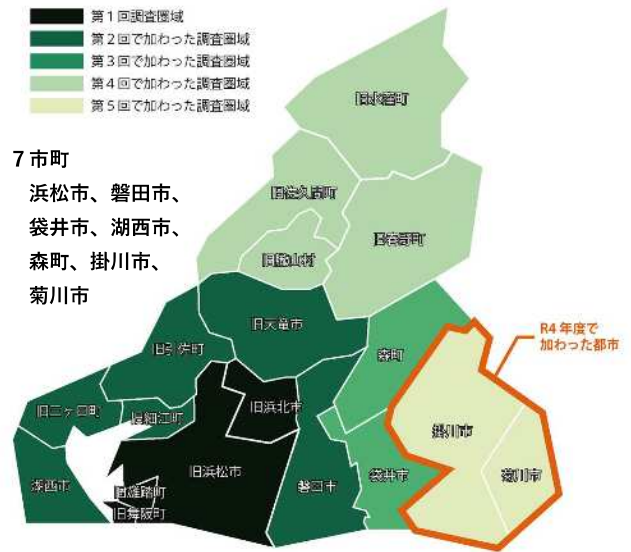
おおむね20年後となる2045年（令和27年）とします。

(3) 実態調査の体系

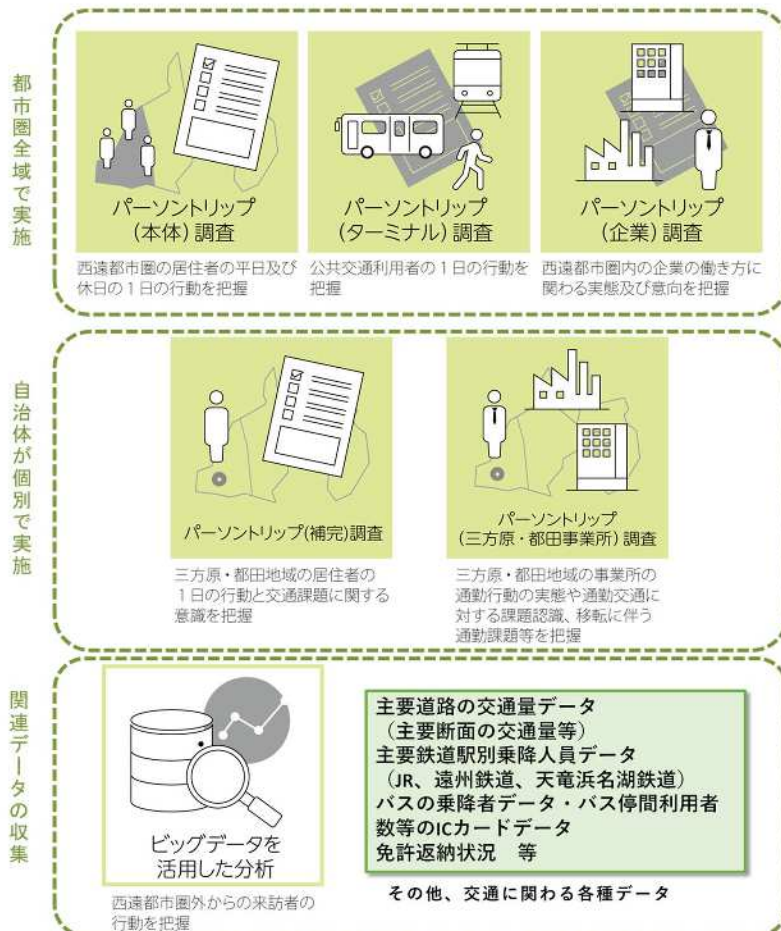
第5回調査では、都市圏全域を対象に平日と休日の1日の交通行動を把握するパーソントリップ調査を基本として、公共交通利用者の1日の行動を把握するターミナル調査と企業の働き方に関する実態及び意向に関する調査を実施しました。

加えて、自治体が個別に実施する調査やビッグデータ、その他の交通関連データを組み合わせて、一体的にデータ収集を実施しました。

【調査対象圏域】



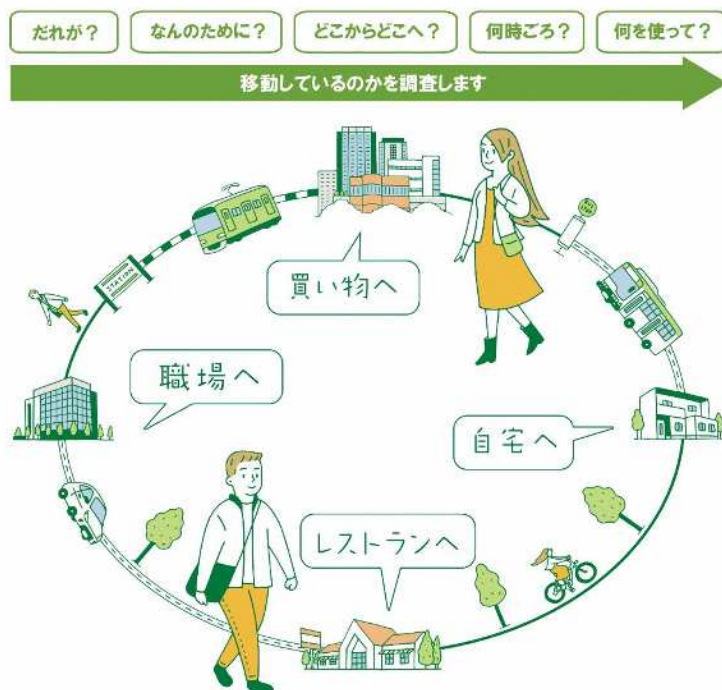
【第5回調査での調査体系】



(4) パーソントリップ（本体）調査の概要

パーソントリップ調査は、調査対象地域内に住む人々の1日の行動に関して、どのような人（性別、年齢、職業等）が、どのような目的（通勤、通学、業務、買物等）で、どこからどこへ、どのような交通手段（鉄道、バス、自動車、徒歩等）を使って、何時頃に、動いたのかなどについて、総合的に実態を捉えることを目的とした調査です。

【パーソントリップ調査のイメージ】



○調査対象者

- ・調査対象地域内の居住者約 31,000 世帯（ただし 5 歳以上、外国人を除く）
※住民基本台帳にある全ての世帯から無作為抽出

○調査方法

- ・郵送回収によるアンケート調査
- ・アンケート票は、世帯票と個人のトリップに関する調査票（平日及び休日）の 2 種類をセットで送付

○調査時期

- ・令和 4 年 9 月～11 月

○調査項目

- ・世帯構成、回答者の基本情報：性別、年齢、職業、居住地など
- ・移動の状況に関する項目：出発地・到着地、目的、交通手段など

○回答結果

- ・約 8,200 世帯（回収率 26.4%）から回答を得て、約 14,600 人の有効回答を収集

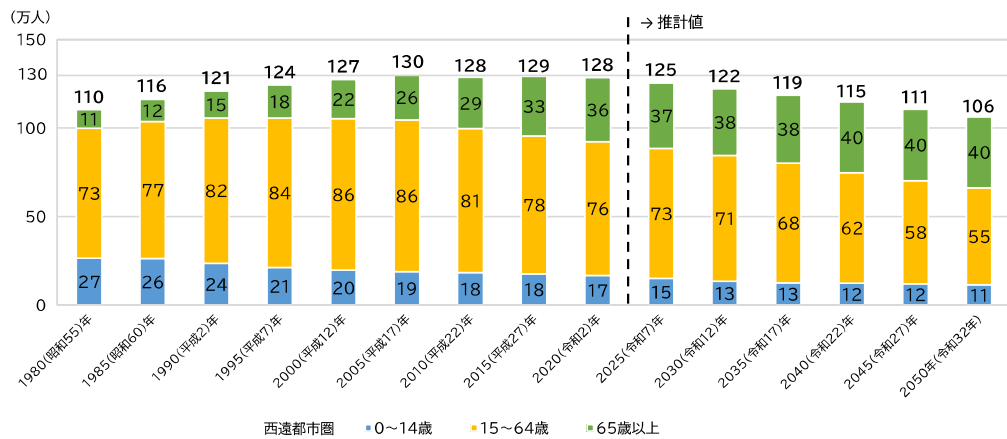
2 都市圏の都市交通の現状と将来の見通し

2-1 都市圏の現状及び都市政策・交通政策の潮流

(1) 人口動向

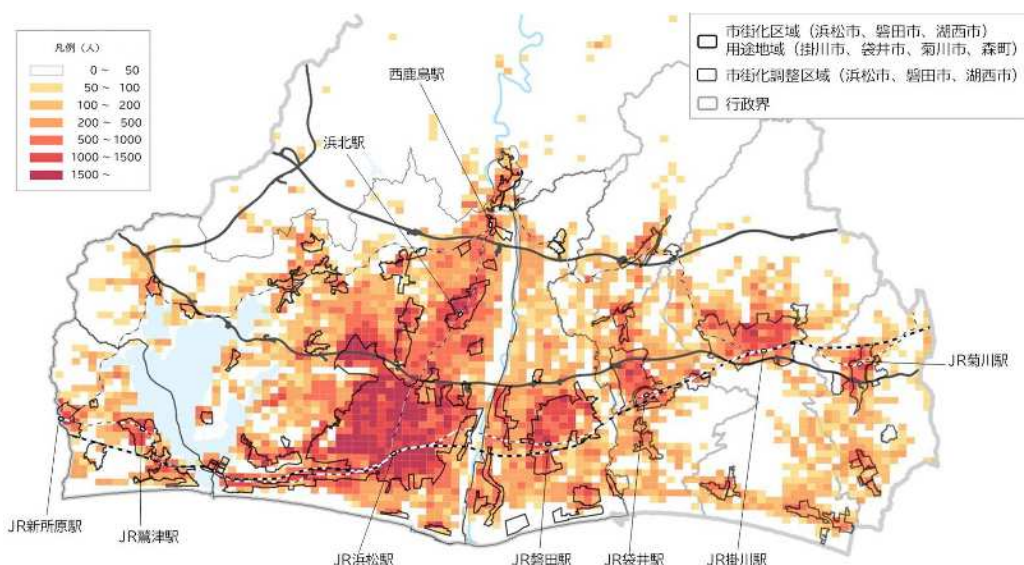
- 西遠都市圏の人口は、2005年をピークに緩やかに減少傾向となっています。
- 総人口に占める65歳以上の割合は、年々上昇しており、今後も上昇すると予想されています。
- 地域別の夜間人口は、各市町の市街化区域又は用途地域内を中心に集まって分布しているものの、市街化調整区域又は用途地域外に広く一定の人口規模で分布しています。

【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

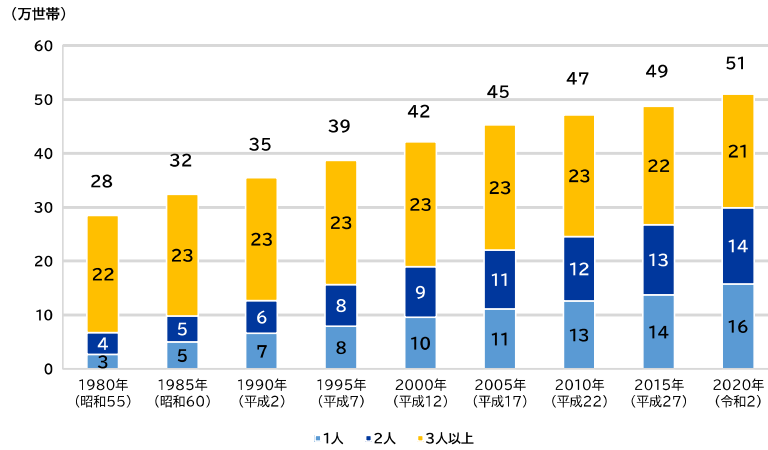
【2020(令和2)年の500mメッシュ別の夜間人口分布】



資料：令和2年国勢調査より作成

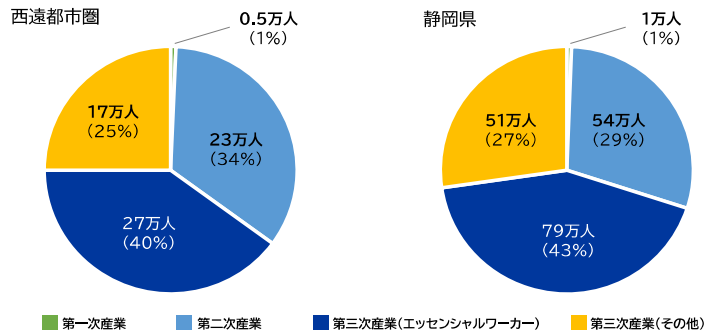
- 西遠都市圏の世帯数は年々増加しています。
- 3人以上の世帯は減少傾向にある一方で、単身世帯は増加しています。
- 西遠都市圏では、約23万人の第二次産業の従業人口を抱えており、全体の約34%を占めています。
- 静岡県全体では、第二次産業の従業人口は約29%であることから、第二次産業従事者が多いことは西遠都市圏の特色となっています。

【世帯構成の推移】



資料：令和2年国勢調査より作成

【産業別の従業人口】



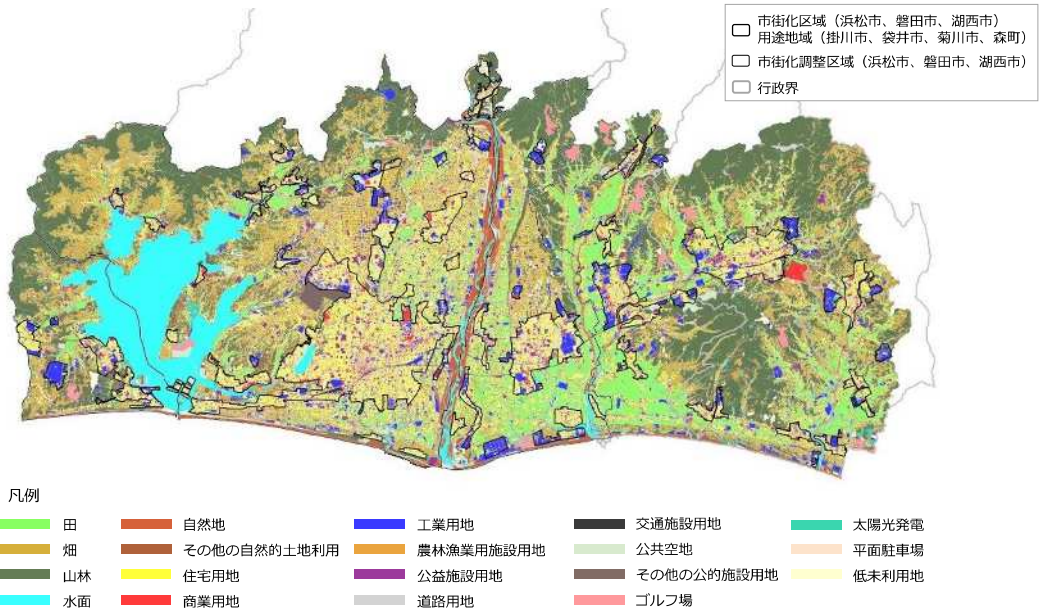
資料：令和3年経済センサスより作成

(2) 土地利用の動向

- 西遠都市圏では、浜松市の市街化調整区域において住宅用地をはじめとする都市的土地利用が広範囲に分布しています。
- 掛川市、菊川市、袋井市及び森町の用途地域外においては、田、畑などの自然的土地利用と住宅用地といった都市的土地利用がまとまりをもって分布しています。
- 大規模小売店舗及び大規模工場は、幹線道路沿いに多く分布し、一部は市街化調整区域や用途地域外に分布しています。

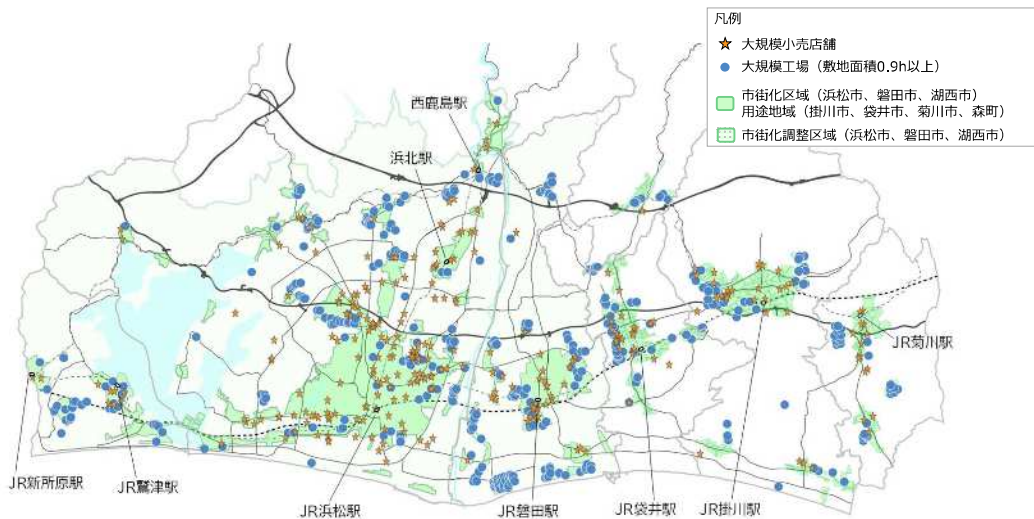
※大規模小売店舗：大規模小売店舗立地法に基づき、県に届けが出されている店舗面積 1,000 ㎡を超える小売店舗

【土地利用の現況】



資料：令和3年度都市計画基礎調査より作成

【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

(3) 社会動向

1) コンパクト・プラス・ネットワークの深度化・発展

- コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めるための「立地適正化計画」の作成が求められています。
- 今後は、立地適正化計画の実効性をより一層高めるため、市町域を越えた広域連携に関する取組等の強化や日常生活を営む身近なエリアにおいても移動サービスの質の向上を図るため、総合的な都市交通等の形成等を進めることが期待されています。



出典：国土交通省、令和7年度都市局関係予算概算要求概要

2) 自動車から人中心のまちづくりへ

- イノベーションは多様な知の組合せから生まれますが、そのためには「まちなか」への多様なまちの人材の集積・交流が求められています。
- また、都市空間の有効活用や「人間中心のまちづくり」を実現するため、自治体による駐車場のマネジメントについての取組が期待されています。
- そのためには、これまでの都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間に転換・先導し、民間投資と共鳴しながら、人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出していくことが重要になっています。



出典：国土交通省、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ

3) 地域交通のリ・デザイン

- 官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、を柱とした取組を実施する地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)が進められています。

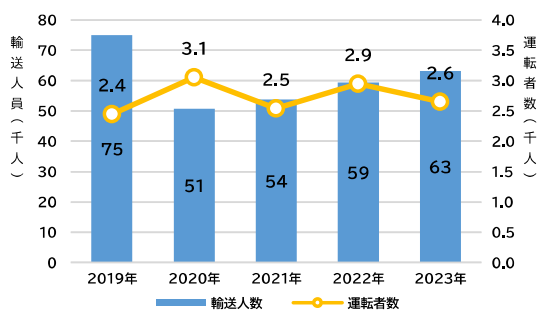


出典：国土交通省、地域交通のリ・デザイン

4) 公共交通の維持

- 全国的な課題となっている乗合バスの担い手問題について、静岡県内では2019年から2,500人から3,000人の間で運転者数が推移しています。
- 日本バス協会の試算では、2022年の輸送規模を維持した上で、2024年問題に対応するためには、2030年時点で28%追加で人手を確保することが必要になると示されており、限られた人材の中で、新技術等も活用しながら、効率的・効果的な運行サービスの提供が求められています。

【静岡県内乗合バスの輸送人数と運転者数の推移】



※2019年及び2020年の運転者数が前年を上回ったのは、コロナ禍において、罹患や濃厚接触者となるなどによる運転者不足への備えとして、当時、タクシーの運転手を乗合バス(乗合タクシー)運転手として兼務できるように登録したことなどによる。

出典：国土交通省中部運輸局、数字で見る中部の運輸

【バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて】



出典：国土幹線道路部会 ヒアリング資料、日本バス協会 (2023/10)

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001634143.pdf>

5) 持続可能な地域経済の実現

- 静岡県では、持続可能な地域経済の実現に向けて、地域資源を活用しながら、ブランド力を高め、パワーアップしていくことを基盤的な取組として位置づけています。



出典：静岡県産業成長戦略 2024 の考え方

6) まちづくり GX

- 地球的・国家的規模の課題である、“気候変動への対応”や“生物多様性の確保”、“Well-being の向上”等の社会的要請に対応するため、都市政策では都市構造の変革の促進などにより、CO₂ の削減を推進することが求められています。



出典：国土交通省、令和7年度 都市局関係 予算概算要求概要

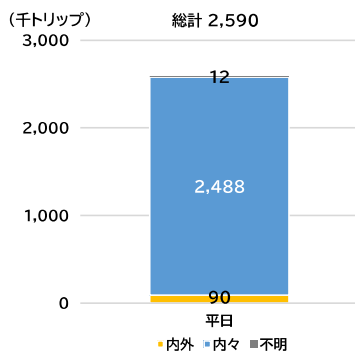
2-2 人の移動・活動の現状

(1) 広域的な交通行動

1) 総トリップ

- 総トリップ数は、第4回調査から第5回調査にかけて約55万トリップ（約20%）程度減少しています。
- 内外トリップは約2%上昇しているものの、内々トリップでは約21%低下しています。
- 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ます。
- 以上を踏まえると、生活圏内のような身近な空間での移動は減少しているものの、広域的な移動は微増しており、移動自体は広域化している傾向が見受けられます。

【総トリップ数】



【総トリップ数の推移】

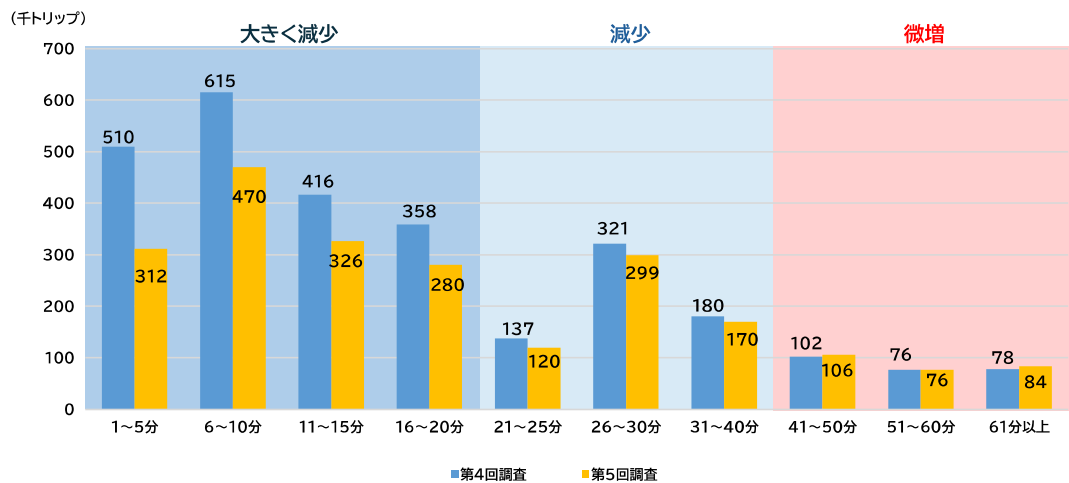


※四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

※推移のグラフでは、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

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

【所要時間ランク別のトリップ数の推移】

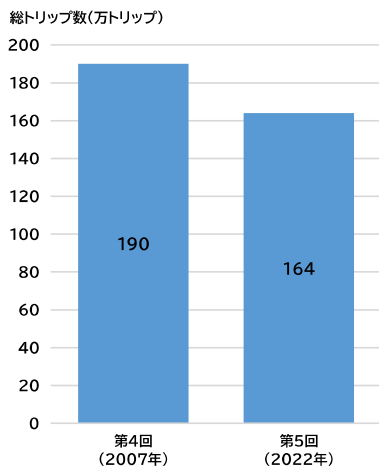


資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

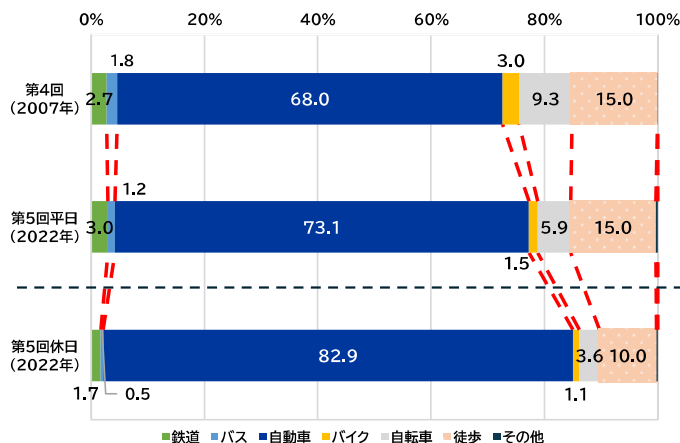
2) 自動車利用の状況

- 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（p5）、外出率低下（p18）の影響が考えられます。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ます。

【自動車トリップ数の推移（都市圏計）】



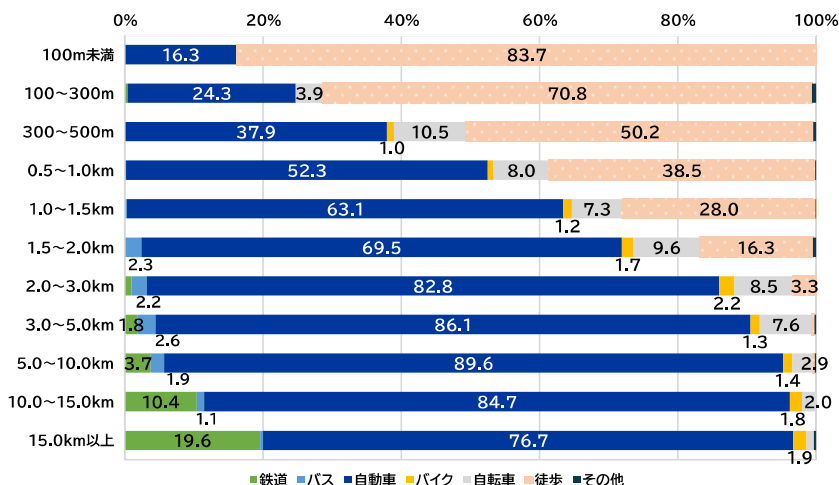
【交通手段分担率の比較（都市圏計）】



※発地・着地のいずれかが都市圏内であるトリップを対象に集計
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 平日は、発着地間が「300～500m」以下で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くなっています。
- 鉄道は「2.0～3.0km」以上の距離帯、バスは「1.5～2.0km」以上で利用がみられます。
- 鉄道利用は距離が遠くなるほど増加し、10km以上においては自動車利用の分担率が低下して、鉄道利用が上昇する傾向にあります。

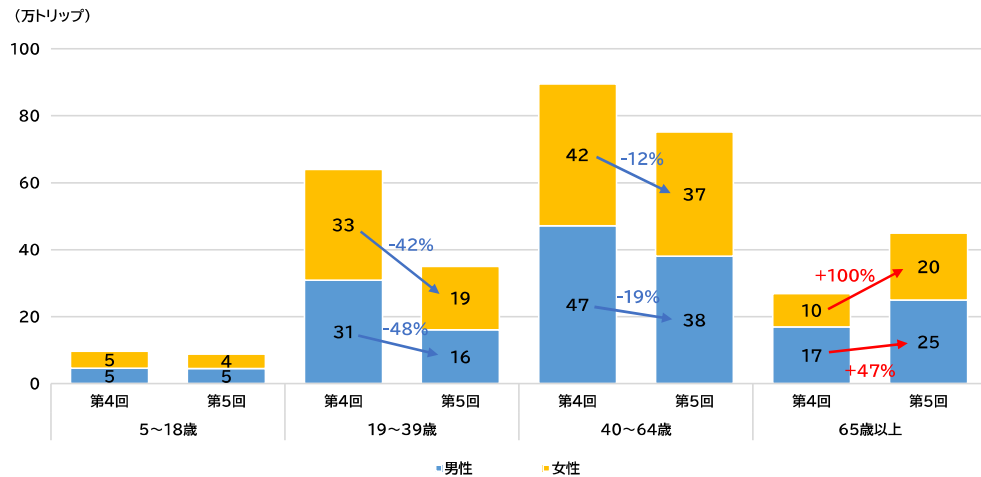
【平日の発着地間の距離帯別・代表交通手段構成比（自宅発トリップを対象）】（距離は直線距離）



※都市圏発又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
 資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 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」は増加しています。15～64歳人口の減少と65歳人口の増加、また、若い世代の外出率の低下や運転免許保有率の低下等が影響していると考えられます。
- 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くなっています。

【年齢階層別（4区分）の自動車トリップ数の変化】



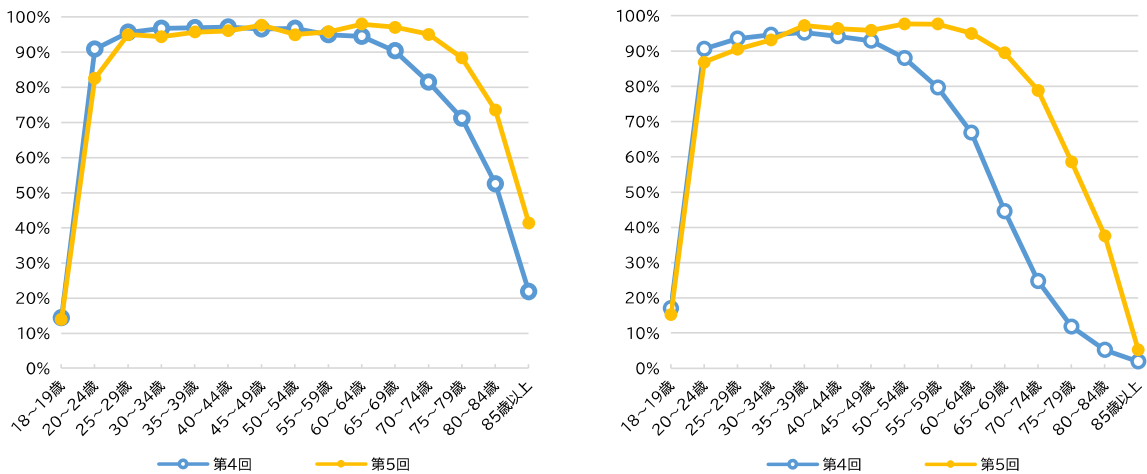
※都市圏発又は着となるトリップを確認できないレコードを除いて集計
 ※第4回、第5回の比較については「都市圏」を第4回の範囲として集計

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

【参考】年齢階層別運転（5歳階級）の運転免許保有率の推移

- 過去15年間で、高齢者、女性は運転免許保有率の上昇が見られ、自動車利用機会が拡大しています。
- 一方、男性の40歳未満、女性の35歳未満は運転免許保有率の低下がみられ、特に「20～24歳」の低下が大きくなっています。

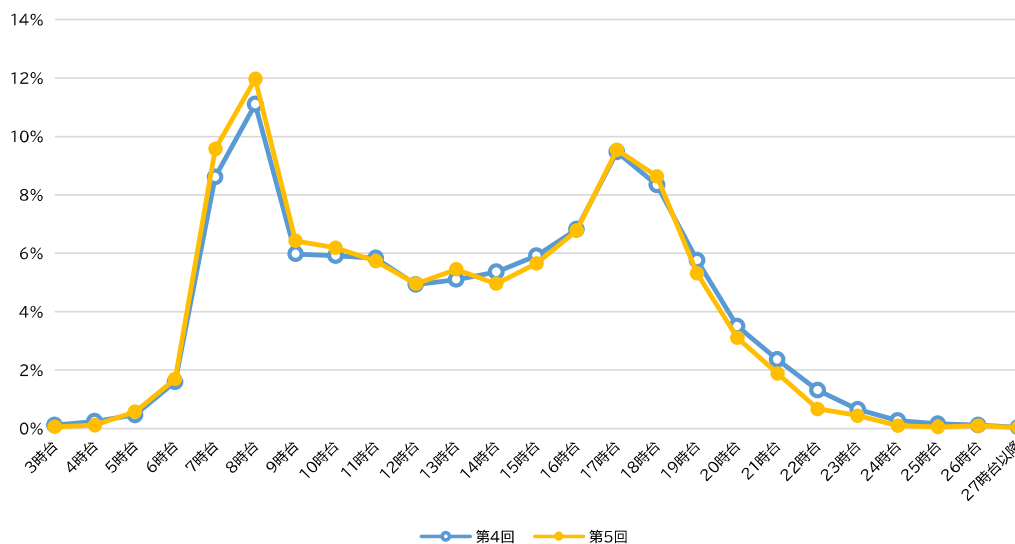
【年齢階層別（5歳階級）の運転免許保有率の変化（左：男性、右：女性）】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 自動車の時間帯別集中量は、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ます。
- この結果より、朝の通勤時間帯の道路負荷が高まっていることがうかがえます。

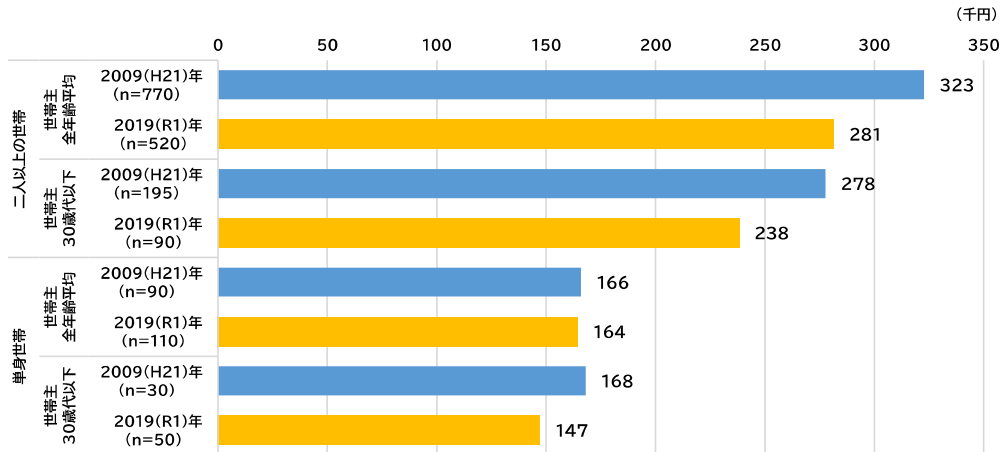
【時間帯別・自動車集中トリップ構成比（第4回、第5回）】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- ・ 勤労者世帯 1 世帯当たりの消費支出額は、「世帯主 30 歳代以下」で見ると、2009（平成 21）年から 2019（令和元）年にかけて単身世帯、二人以上の世帯ともに減少しています。
- ・ 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の減少率が大きくなっています。
- ・ 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ます。

【勤労者世帯 1 世帯当たりの消費支出額（2009 年→2019 年、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

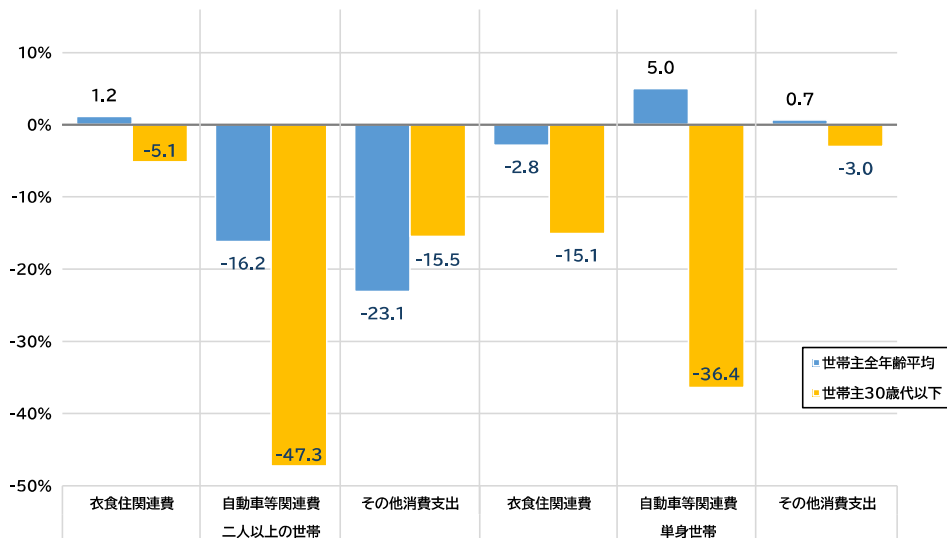
※衣食住関連費：食料、住居、光熱・水道、被服および履物の費用

※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）より作成

【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（2009 年→2019 年、静岡県）】

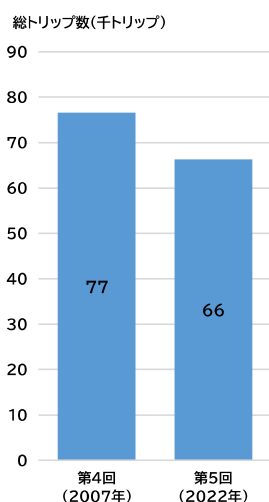


資料：全国家計構造調査（総務省、旧全国消費実態調査）より作成

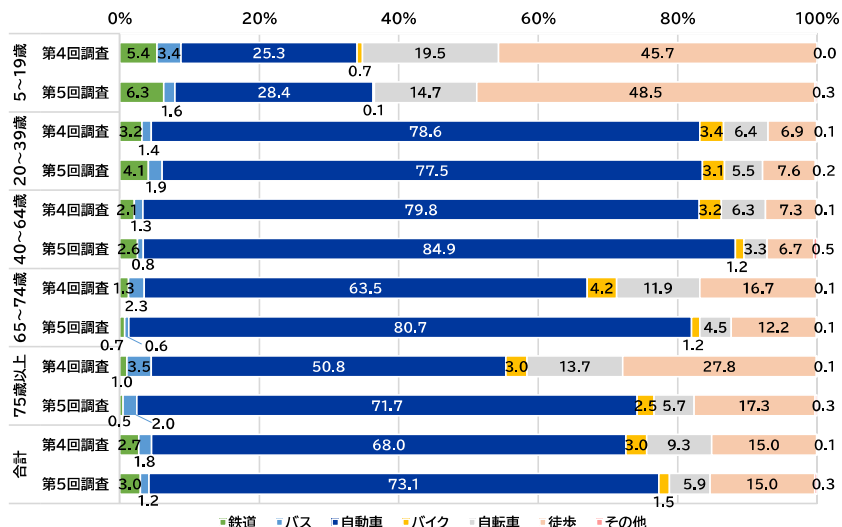
3) 公共交通利用の状況

- 第4回調査と比べて、鉄道トリップ数は約11千トリップ（約14%）減少していますが、鉄道の代表交通手段分担率は2.7%から3.0%へ上昇しています。
- 年齢階層別に見ると、「20～39歳」以下の若い層で鉄道の代表交通手段分担率が上昇しています。
- 鉄道での移動は、浜松市旧中区と旧浜北区との間でトリップ数が減少しています。
- 一方で、掛川市・菊川市を含む静岡市方面への移動はトリップ数が増加傾向にあります。

【鉄道トリップ数の推移】

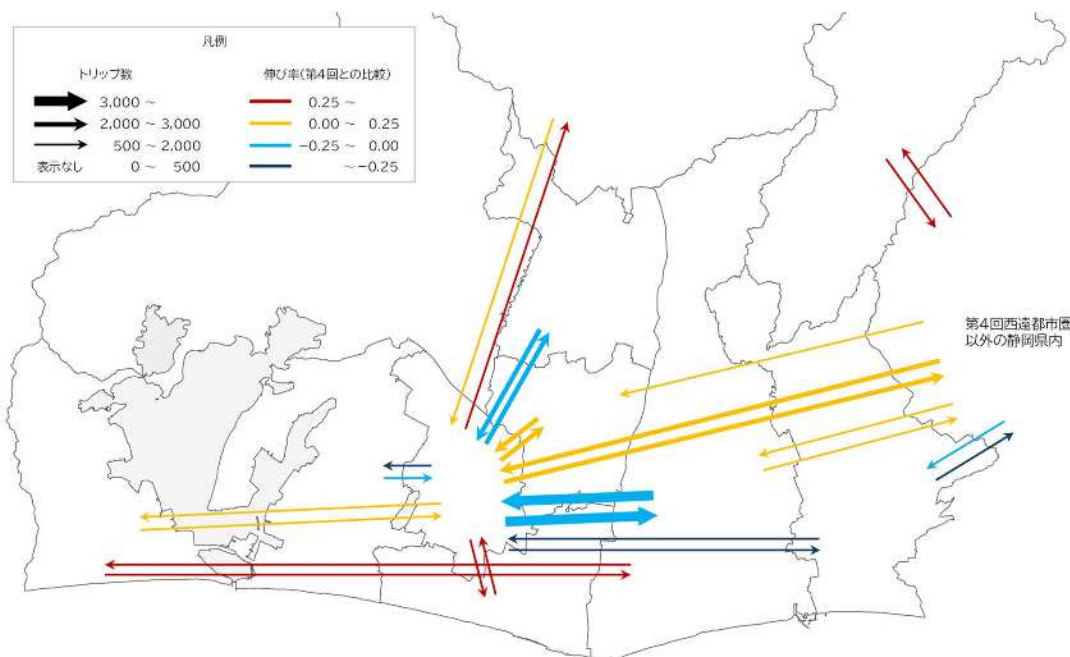


【年齢階層（6区分）別の代表交通手段分担率の推移】



※発地・着地のいずれかが都市圏内であるトリップを対象に集計
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

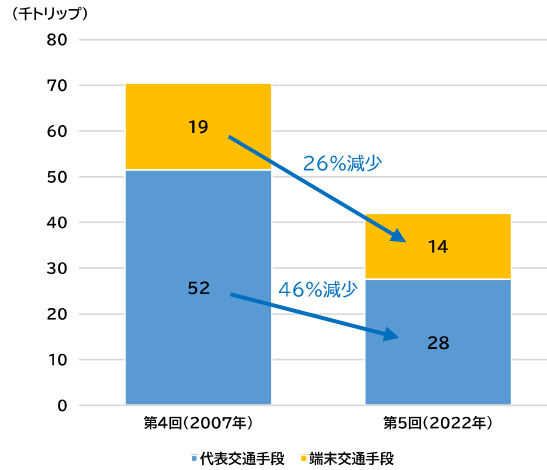
【鉄道での大ゾーン間ODと伸び率】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

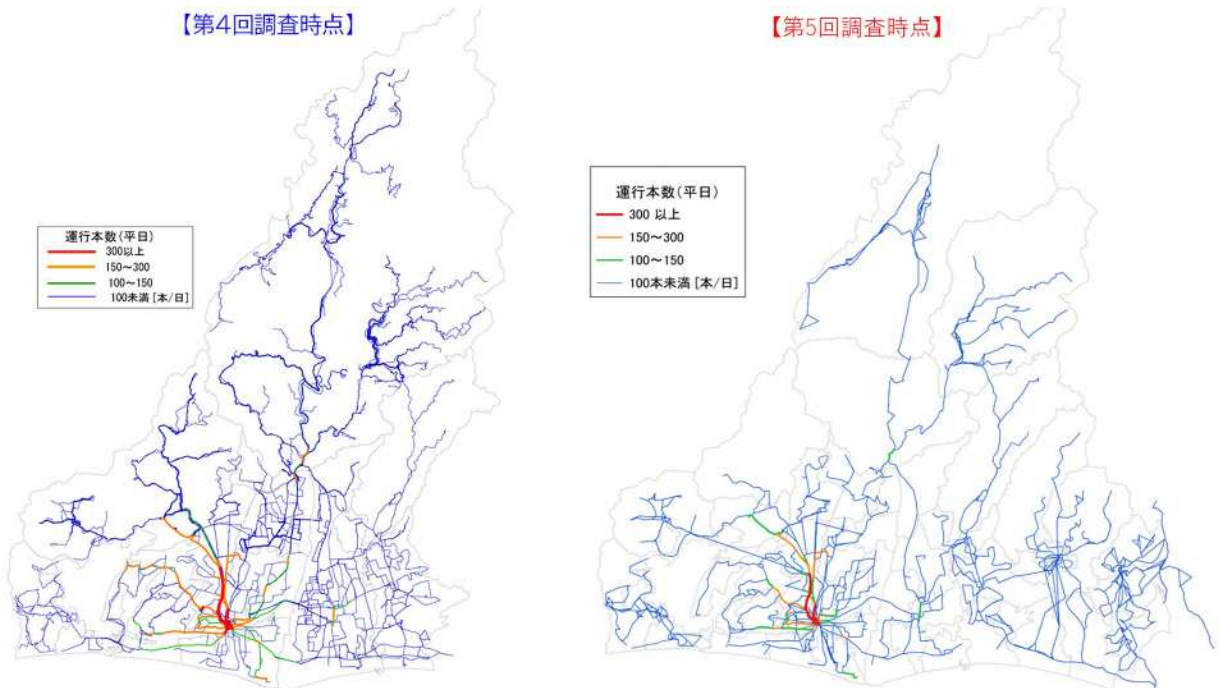
- 第4回調査と比べて、バストリップ数は減少しています。特に、総トリップ数が約20%減少中(p11)で、代表交通手段のバストリップ数は約46%減少しています。
- 運行本数を比較すると、多くの区間にて運行本数が減少し、路線が無くなっている地域も存在しています。

【都市圏計でのバストリップ数の推移】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

【西遠都市圏におけるバス運行本数の変化】



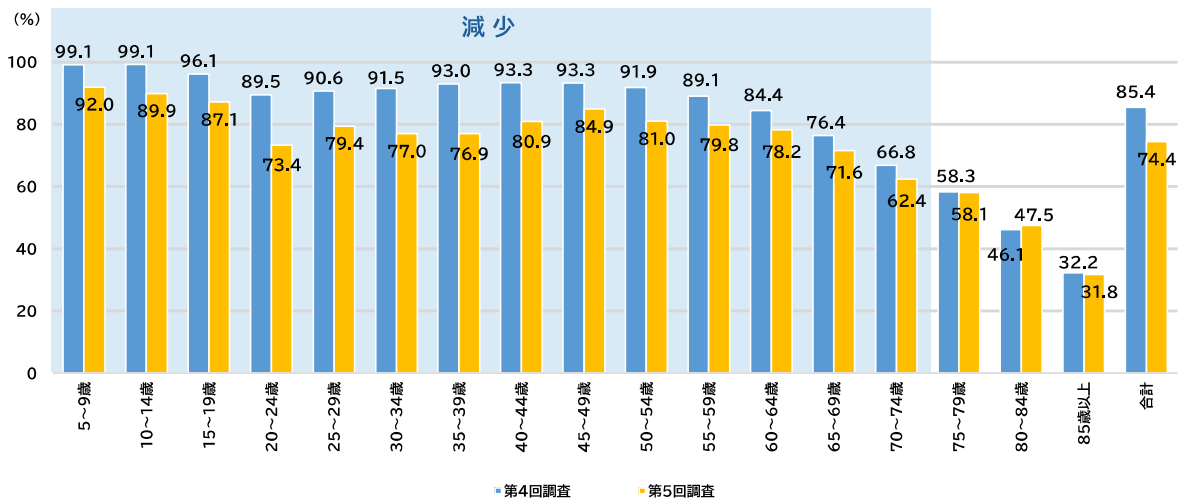
資料：(左図) 遠州鉄道利用実績データ (第4回調査時点) (右図) バス事業者・自治体からの提供データ及び Web 掲載情報を基に作成

(2) 居住者の暮らし

1) 外出機会

- 外出率は、75歳以下の全ての年齢階層で低下傾向となっています。
- 特に20～39歳の若い層で低下しています。

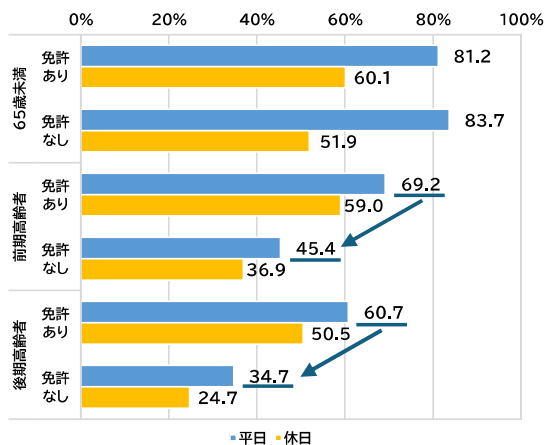
【年齢階層（5歳階級）別の外出率】



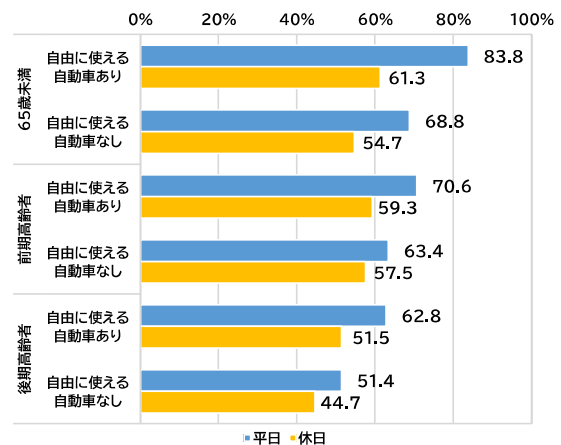
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 50歳以上においては年齢層が高くなるほど外出率は低くなる傾向にあります。高齢の自動車運転免許非保有者は、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ます。
- 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ます。

【免許有無別・外出率】



【自由に使える車の有無別・外出率】

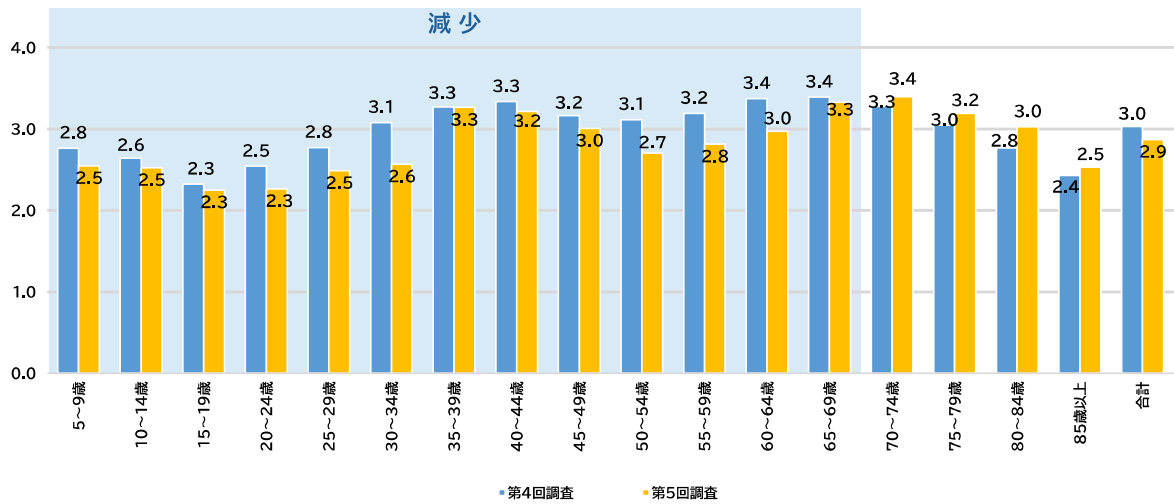


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

2) 移動回数

- ネット原単位は、70歳未満で低下傾向となっています。
- 特に30~34歳での低下が大きくなっています。

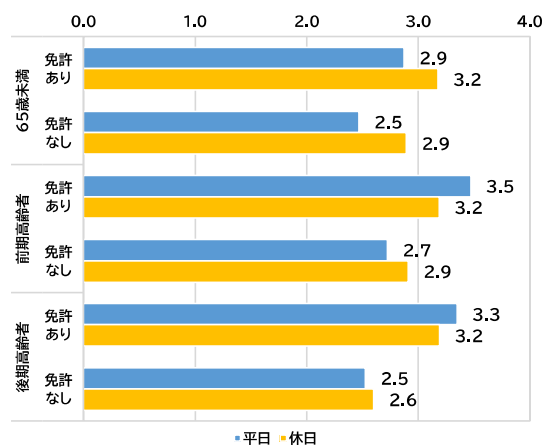
【年齢階層（5歳階級）別のネット原単位の推移】



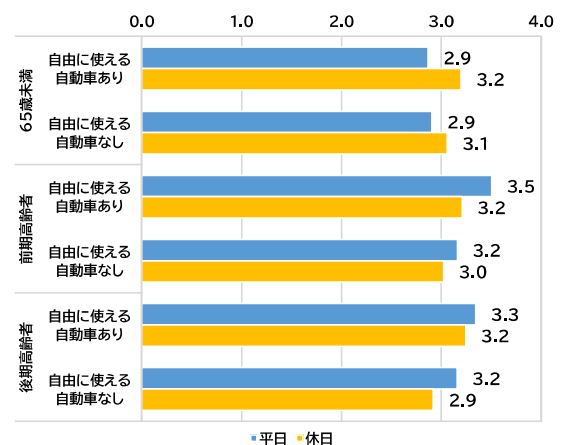
資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 高齢の自動車免許保有者は、前期・後期とも65歳未満よりもネット原単位が高く、活動的です。一方、後期高齢者の免許非保有者はネット原単位が65歳未満と同程度です。
- 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、活動的です。

【運転免許の有無別・ネット原単位】



【自由に使える自動車の有無別・ネット原単位】

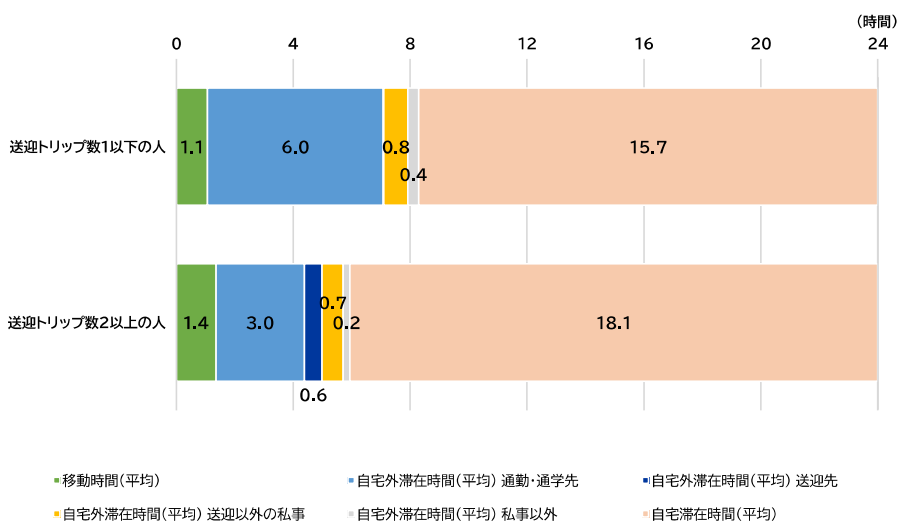


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

3) 送迎

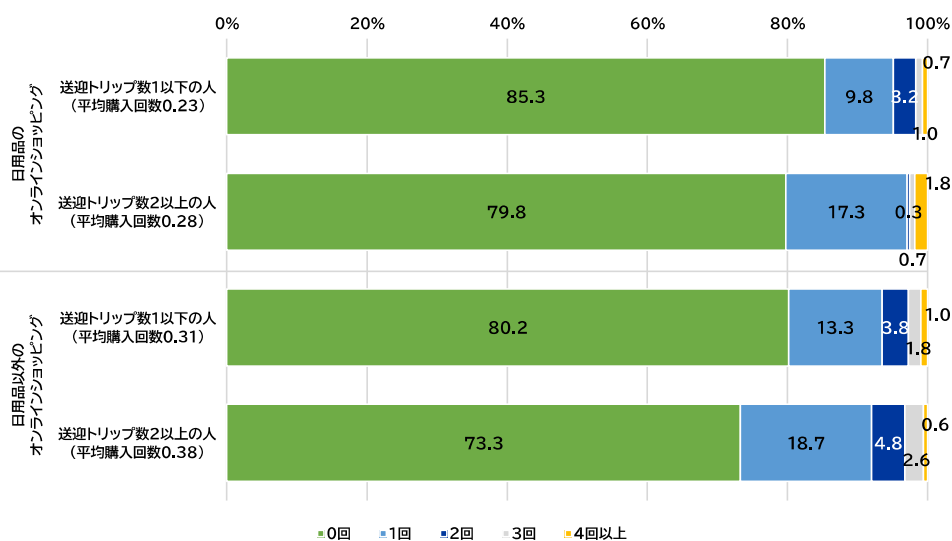
- 送迎が2トリップ以上発生している人は、1トリップ以下の人と比べて移動時間や送迎先で過ごす時間が長く、通勤・通学先などの自宅外における活動時間が短くなっています。
- 送迎が2トリップ以上発生している人は、日用品、日用品以外を問わず、オンラインショッピングの週当たりの利用回数が多くなっています。
- 以上から、送迎トリップが多く発生している人は自宅外での活動時間が限られており、一定数の人はオンラインを活用することで効率的に対応しながら生活している様子がうかがえます。

【送迎トリップ階級別、活動時間（平日、10歳代以下の回答者除く）】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

【送迎トリップ階級別、オンラインショッピング利用回数階級（回/週）別構成比（平日、10歳代以下の回答者除く）】



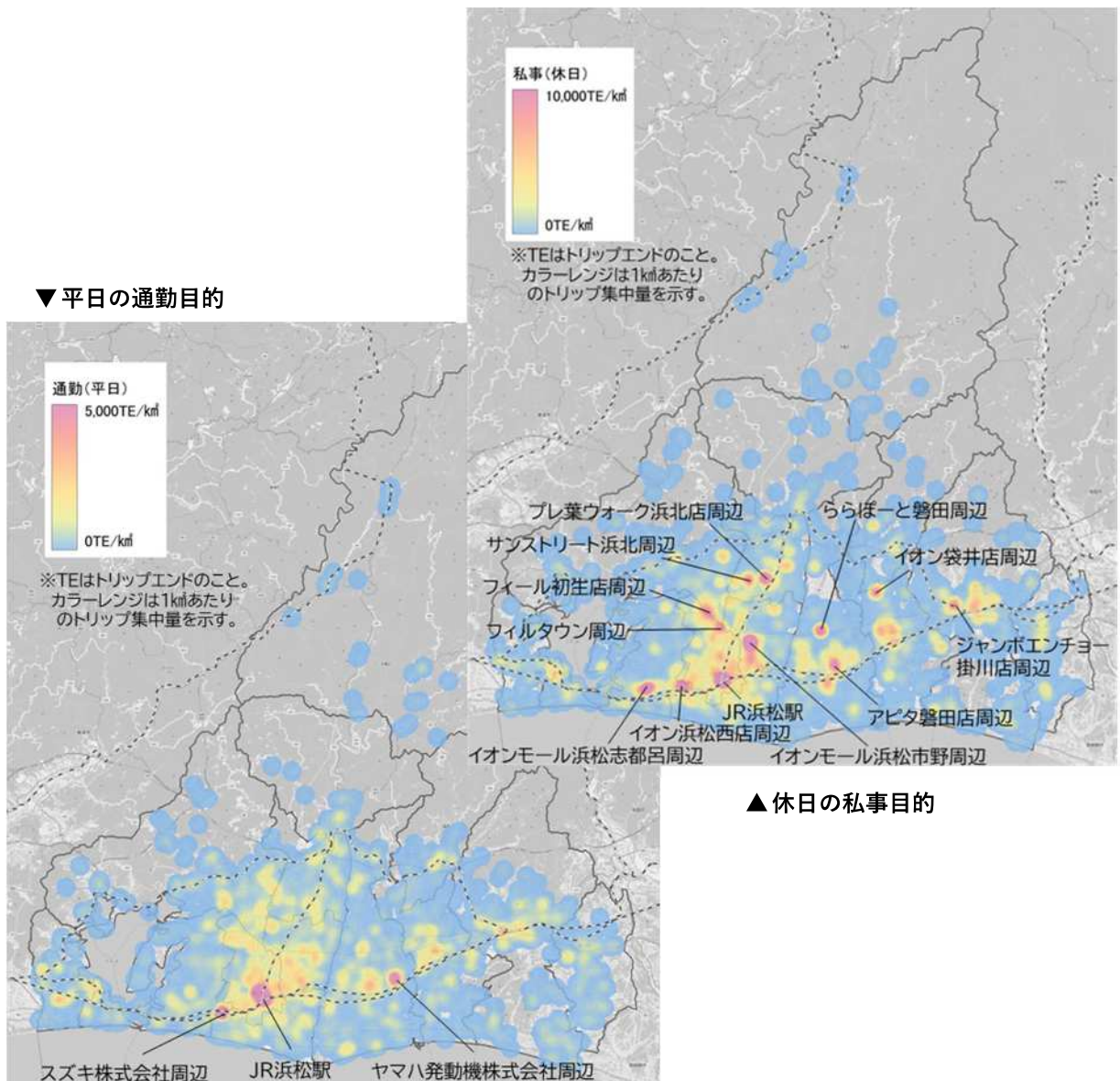
資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

(3) 都市圏の活力

1) 人の集積

- 平日の通勤目的トリップでは、JR 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ます。
- 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ます。
- 休日の私事目的での集中量は、JR 浜松駅周辺や大型商業施設の周辺でも多くなっています。

【集中量ヒートマップ】

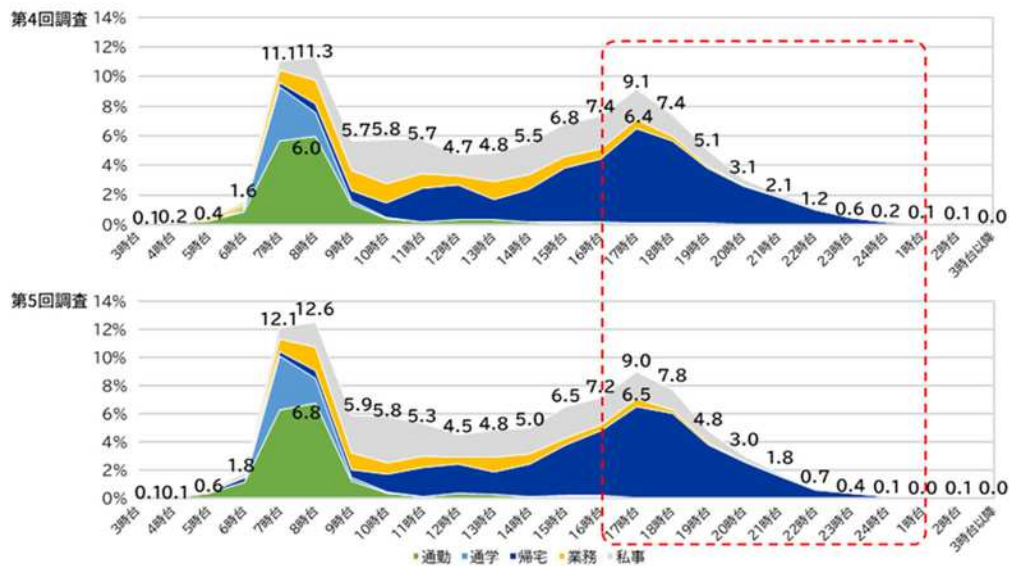


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成
※到着地の座標マッチングレベルが字丁目以上であるデータを使用

2) 仕事と活動の仕方

- トリップ集中度率は、7時台及び8時台の朝ピークが高くなっており、夕方は低下傾向にあります。

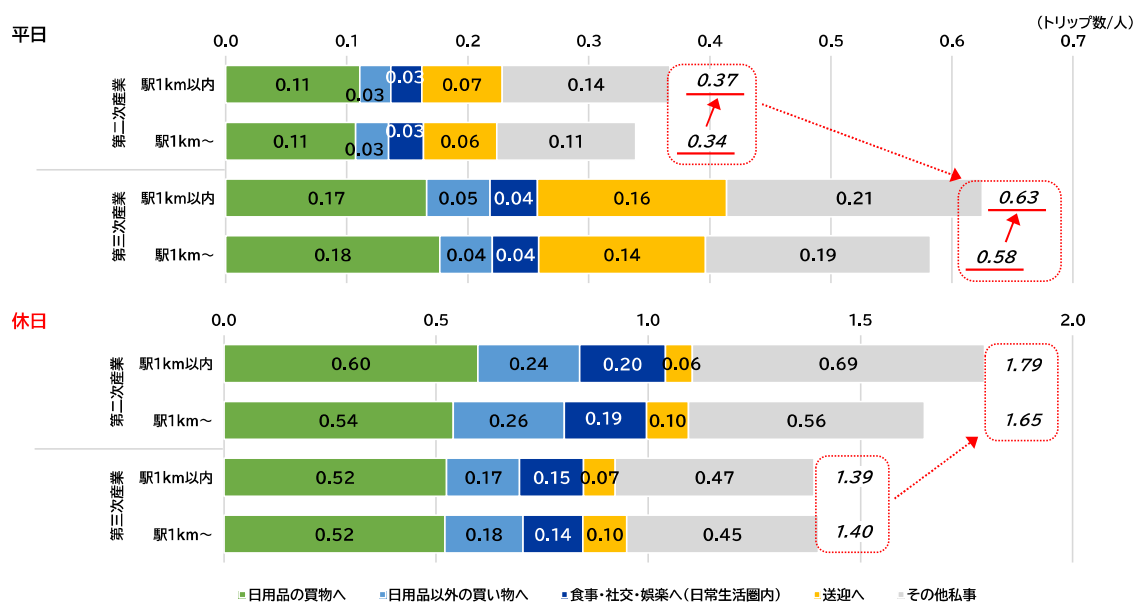
【平日の着時間帯別の目的種類別トリップ集中度率】



資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成

- 平日は第三次産業従事者のほうが第二次産業よりも、また、従業地が駅1km以内のほうが私事目的のトリップ数が多くなっています。休日は平日よりも私事目的のトリップ数は多く、第二次産業従事者のほうが第三次産業よりも多くなっています。
- 以上から、第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、第三次産業従事者は平日にいくらか私事を済ませるといった行動がうかがえます。

【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】



資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査より作成