

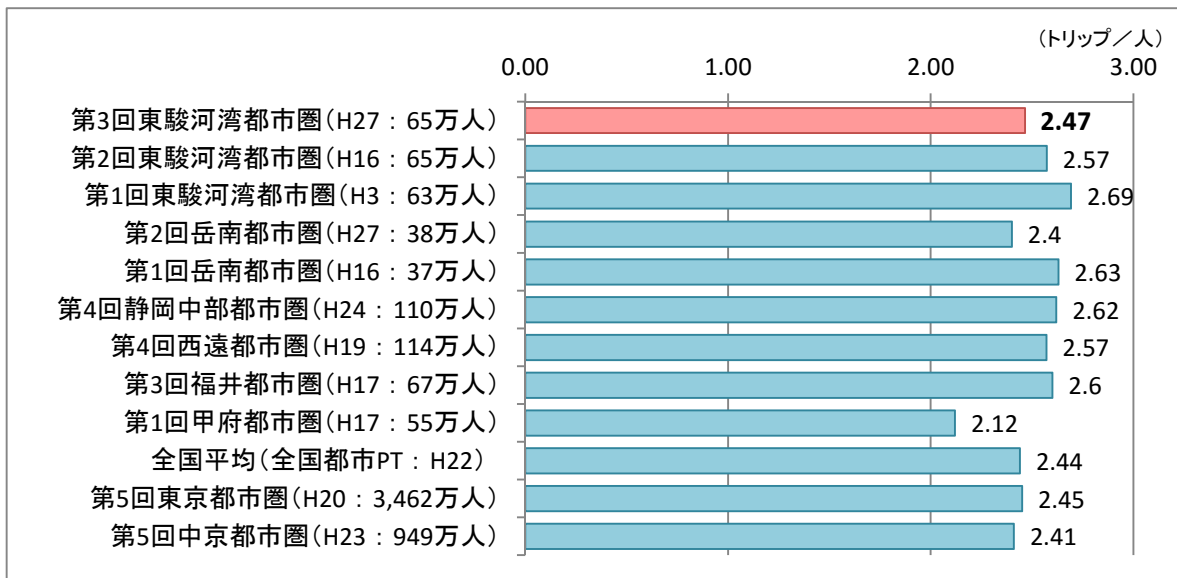
## 東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 交通実態調査結果（平日）

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 1. 東駿河湾都市圏居住者のトリップ特性.....  | 1  |
| (1) 都市圏の一人あたりトリップ数.....    | 1  |
| (2) 年齢階層別のトリップ数.....       | 1  |
| 2. 地域別のトリップ数.....          | 2  |
| (1) 旧市町別トリップ数.....         | 2  |
| (2) 地区別のトリップ数.....         | 2  |
| 3. 地域間のつながり.....           | 3  |
| (1) 都市圏内・都市圏外とのつながり.....   | 3  |
| (2) 都市圏内のつながり.....         | 3  |
| 4. 目的別トリップ数.....           | 4  |
| (1) 目的別トリップ構成比.....        | 4  |
| (2) 目的別トリップ数.....          | 4  |
| 5. 交通手段分担状況.....           | 5  |
| (1) 東駿河湾都市圏の交通手段別分担率.....  | 5  |
| (2) 目的別の交通手段分担率.....       | 5  |
| 6. 外出率.....                | 6  |
| (1) 都市圏の外出率.....           | 6  |
| (2) 性年齢階層別外出率.....         | 6  |
| 7. 運転免許保有状況.....           | 7  |
| (1) 運転免許保有率.....           | 7  |
| (2) 自動車保有台数.....           | 7  |
| 8. 時間帯別のトリップ特性.....        | 8  |
| (1) 時間帯別トリップ構成比.....       | 8  |
| 9. 高齢者のトリップ特性.....         | 9  |
| (1) 高齢者のトリップ目的.....        | 9  |
| (2) 高齢者の私用目的トリップ数.....     | 9  |
| (3) 高齢者の交通手段.....          | 10 |
| (4) 運転免許保有別トリップ特性.....     | 10 |
| (5) 高齢者の移動時間帯別トリップ特性.....  | 11 |
| 10. 中心市街地のトリップ特性.....      | 12 |
| (1) 中心市街地への目的別集中トリップ数..... | 12 |
| (2) 中心市街地への交通手段.....       | 13 |
| 11. その他のトリップ特性.....        | 14 |
| (1) 自由に使える車の有無別トリップ特性..... | 14 |
| (2) 外出時の困難の有無別トリップ特性.....  | 14 |
| (3) 距離帯別通勤手段特性.....        | 15 |
| (4) 通勤手段別勤務地までの所要時間.....   | 15 |

# 1.東駿河湾都市圏居住者のトリップ特性

## (1) 都市圏の一人あたりトリップ数

本都市圏の居住者1人あたりのトリップ数は2.47トリップ/人で、他の都市圏と概ね同程度です。また、平成3年(第1回調査)、平成16年(第2回調査)に比べて、1人あたりのトリップ数は減少しています。

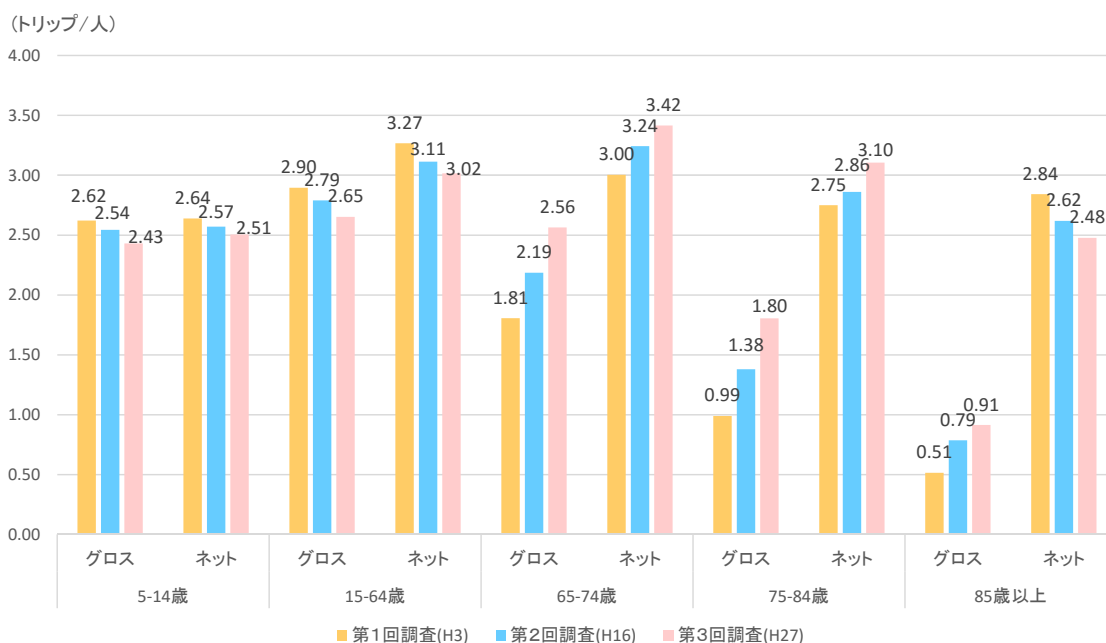


出典) 各回パーソントリップ調査、都市計画ハンドブック

図 1-1 一人当たりのトリップ数

## (2) 年齢階層別のトリップ数

人口あたりのトリップ数(グロス)は、高齢となるにつれて一人あたりのトリップ数が減少しています。



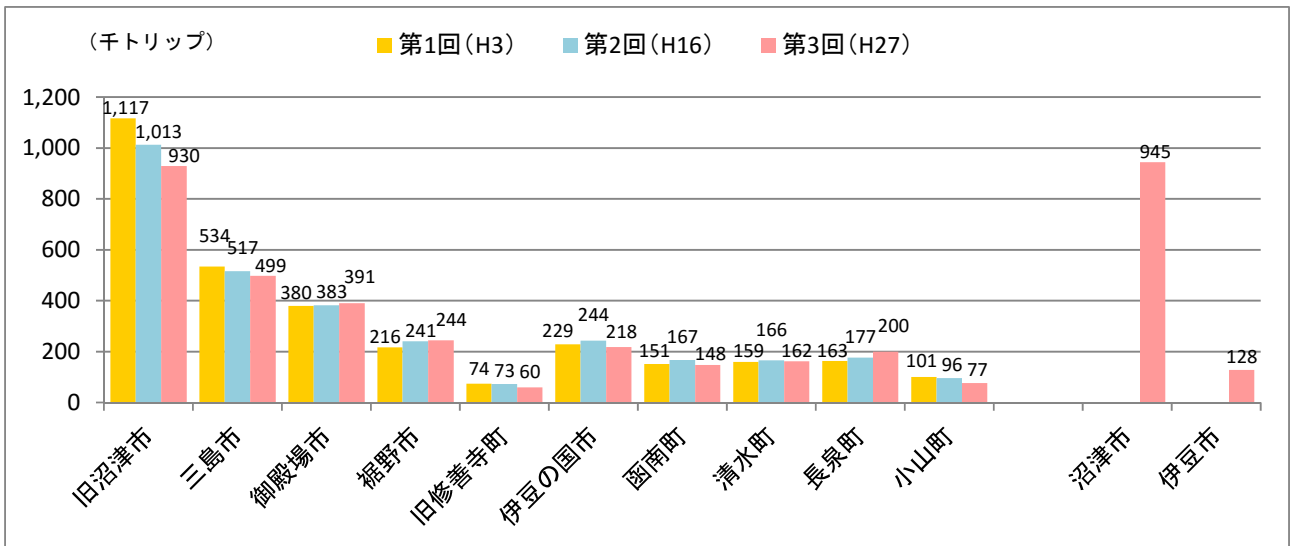
注) グロスとは人口あたりのトリップ数、ネットは外出人口あたりのトリップ数を示す  
出典) 各回パーソントリップ調査

図 1-2 一人当たりのトリップ数

## 2. 地域別のトリップ数

### (1) 市町別トリップ数

市町別トリップ数は、旧沼津市、三島市、小山町では第1回調査以降減少が続く一方、御殿場市、裾野市、長泉町では第1回調査以降増加しています。

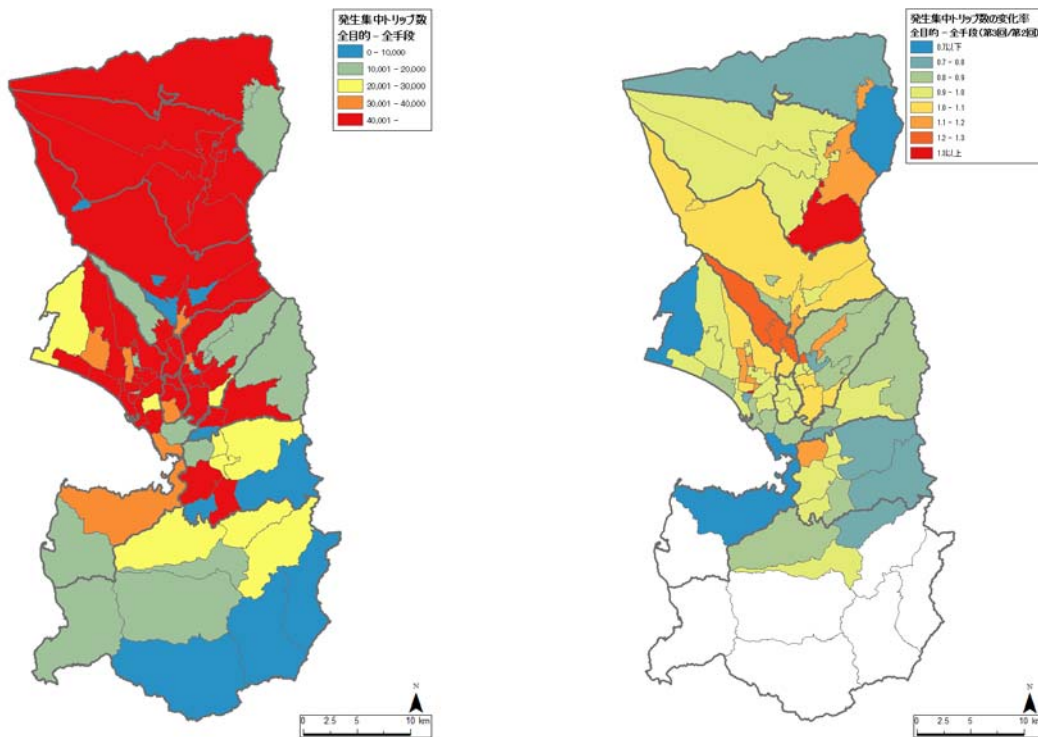


出典) 各回パーソントリップ調査

図 2-1 市町別トリップ数

### (2) 地区別のトリップ数

地区別トリップ数は、沼津市と三島市、裾野市や御殿場市において多くなっています。



注) 旧戸田村、旧天城湯ヶ島町、旧中伊豆町、旧土肥町は第2回実態調査対象外のため、これら旧町村ゾーン居住者の動き及び発着交通は含まない。

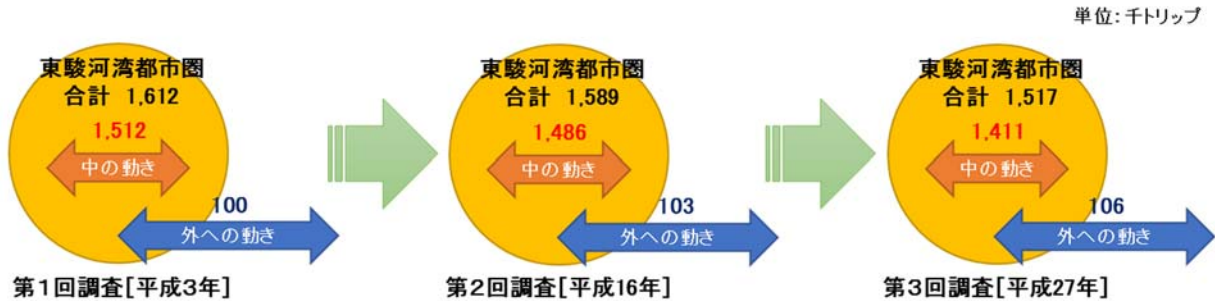
出典) 第3回パーソントリップ調査

図 2-2 小ゾーン発生集中トリップ数 (全目的・全手段)

### 3. 地域間のつながり

#### (1) 都市圏内・都市圏外とのつながり

本都市圏のトリップ数は、平成3年(第1回調査)、平成16年(第2回調査)、平成27年(第3回調査)にかけて徐々に減少していますが、都市圏外への動き(内外トリップ)は増加しています。



注) 第3回調査の都市圏は第2回調査設定をベースとする。(旧戸田村を除く、伊豆市は旧修善寺町のみ) 出典) 各回パーソントリップ調査

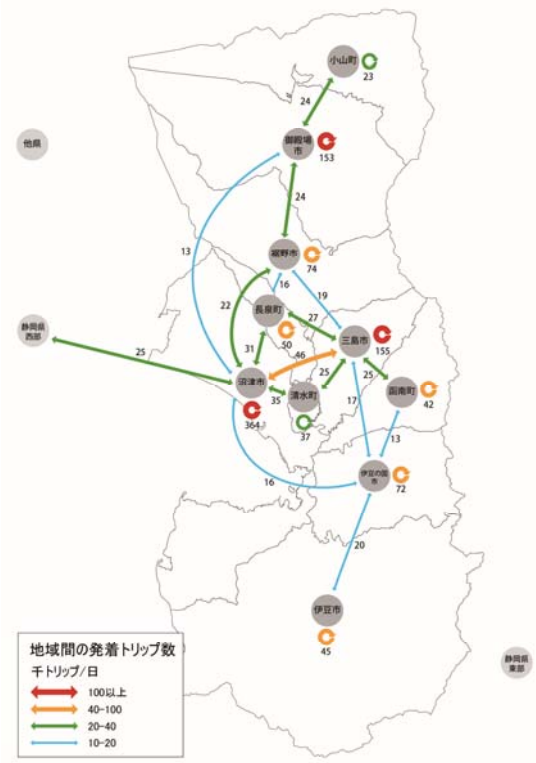
図 3-1 都市圏トリップ数の変化

#### (2) 都市圏内のつながり

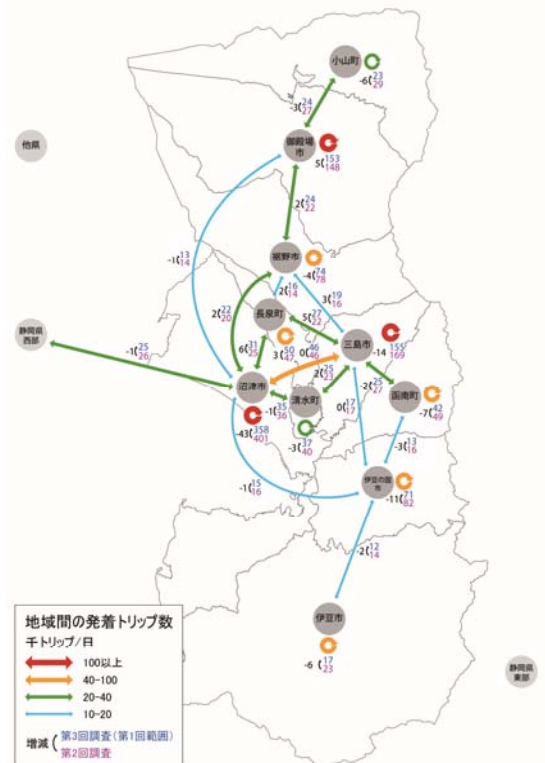
市町間の人の動きは、沼津市-三島市間が最も多く4万トリップを超えています。また、沼津市、三島市を中心とする移動が多く、沼津市から都市圏北部の市町間の動きで2万トリップと比較的多い状況です。都市圏南部の市町間においても1万トリップを超える動きがみられます。

第2回調査時点と比較すると、大きな増減はみられません。

#### 【第3回調査】



#### 【第2回調査との比較】



注) 旧戸田村、旧天城湯ヶ島町、旧中伊豆町、旧土肥町は第2回実態調査対象外のため、これら旧町村ゾーン居住者の動き及び発着交通は含まない。

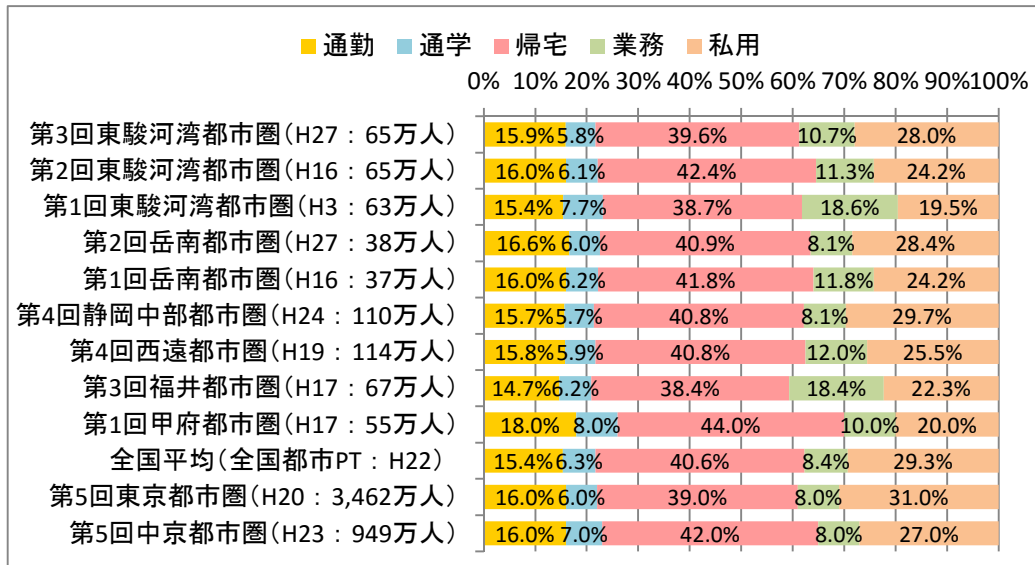
出典) 第3回、第2回パーソントリップ調査

図 3-2 地域間の発着トリップ数(全目的・全手段)

## 4.目的別トリップ数

### (1) 目的別トリップ構成比

目的別トリップ構成比は、第2回調査に比べると、通学・業務目的が若干減少し、私用目的が増加しています。

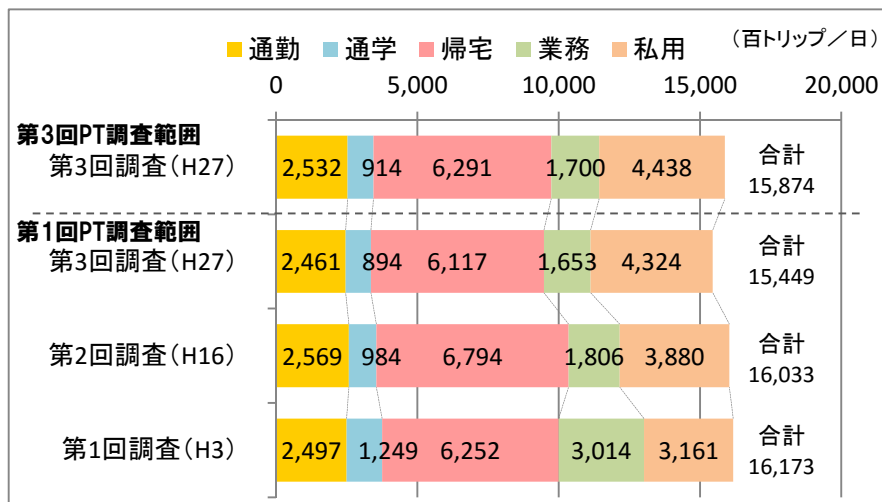


出典) 各回パーソントリップ調査、都市計画ハンドブック

図 4-1 目的別トリップ構成比

### (2) 目的別トリップ数

通学や業務目的のトリップ数が減少する中で、私用目的のトリップ数は増加しています。



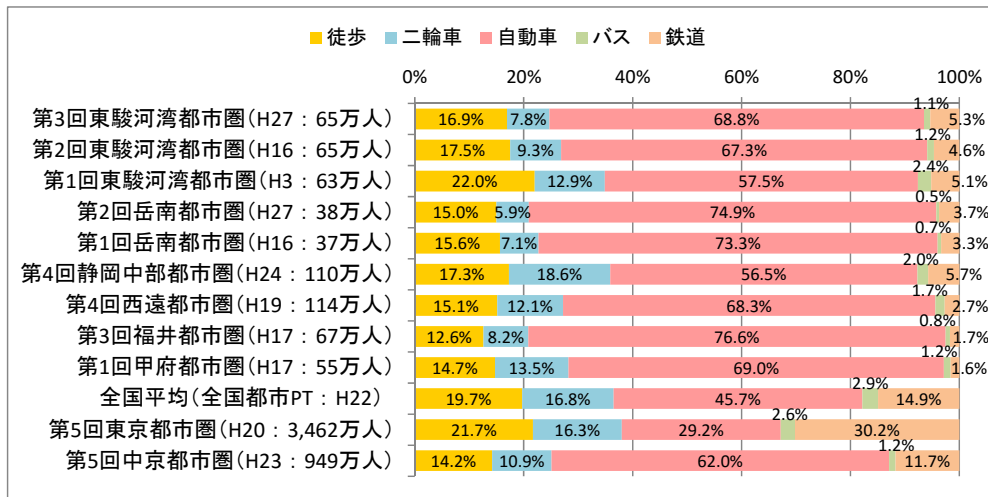
出典) 各回パーソントリップ調査

図 4-2 目的別トリップ数

## 5.交通手段分担状況

### (1) 東駿河湾都市圏の交通手段別分担率

第3回調査(H27)の代表交通手段別分担率をみると、自動車は岳南都市圏よりは低いものの静岡中部や西遠都市圏より高く、鉄道は静岡中部都市圏よりは低いものの西遠や岳南都市圏より高くなっています。また、第2回調査(H16)に比べて、徒歩や二輪車が微減(▲1.5～▲0.6%)し、自動車や鉄道が微増(+0.7～+1.5%)しています。

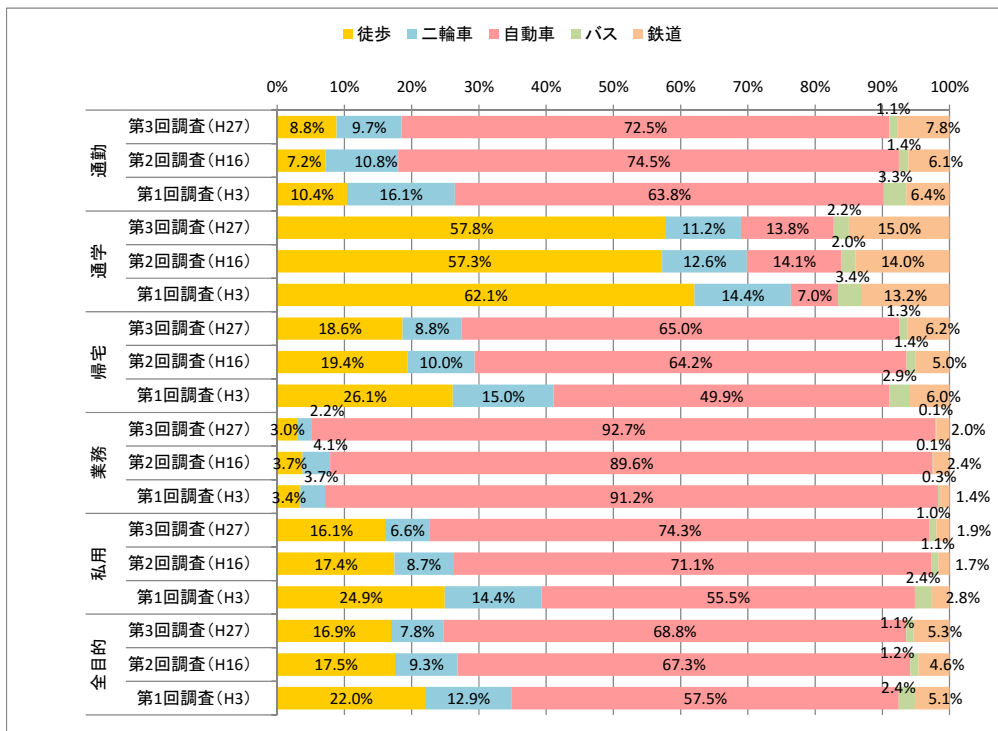


出典) 各回パーソントリップ調査、都市計画ハンドブック

図 5-1 代表交通手段別分担率

### (2) 目的別の交通手段分担率

業務・通勤・私用目的において、自動車が多く利用されています。第2回調査(H16)に比べて、業務・私用目的の自動車分担率は増加しています。



出典) 各回パーソントリップ調査

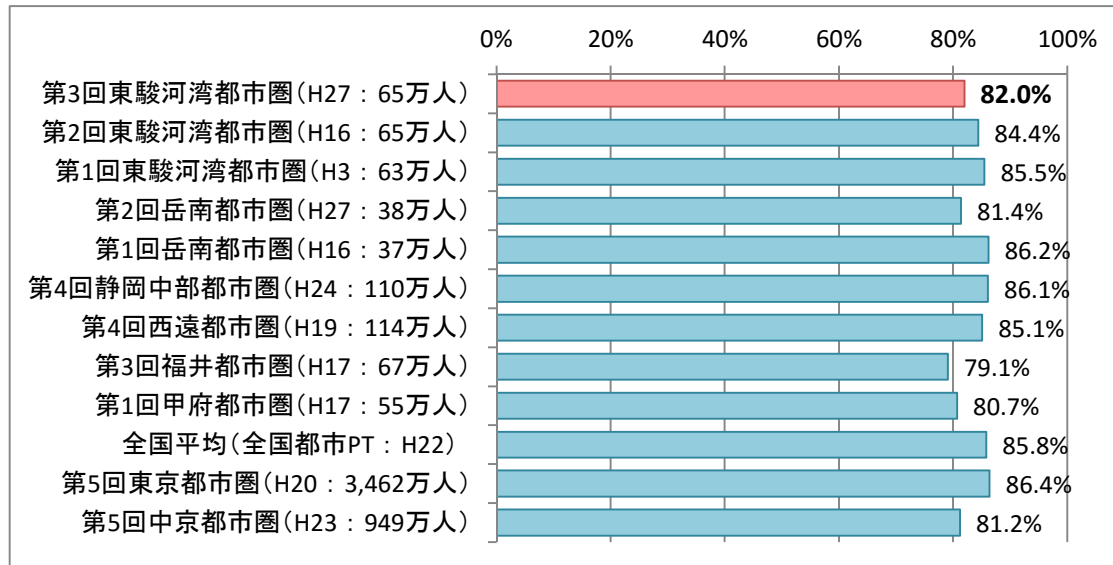
図 5-2 目的別代表交通手段分担率

## 6.外出率

### (1) 都市圏の外出率

本都市圏の外出率 82.0%は、第2回岳南都市圏(81.4%)と大きく変わらないものの、第4回静岡中部都市圏(86.1%)や第4回西遠都市圏(85.1%)と比べて若干低くなっています。

また、第1回調査(H3)、第2回調査(H16)に比べ、外出率は徐々に減少しています。



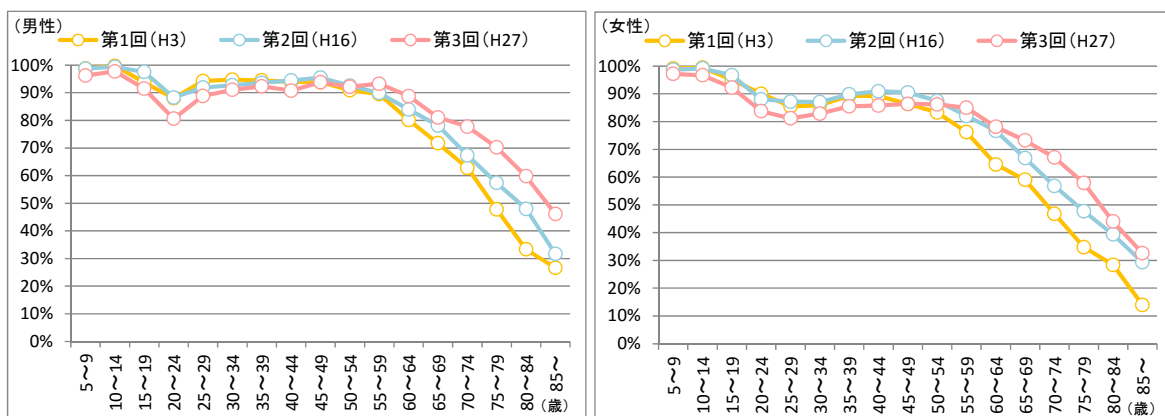
出典) 各回パーソントリップ調査、都市計画ハンドブック

図 6-1 都市圏居住者の外出率

### (2) 性年齢階層別外出率

本都市圏の性年齢階層別外出率は、若年層ほど高い傾向にあります。男性は 20~24 歳、女性は 20~34 歳において外出率が低下しています。

第3回調査の外出率は、第1回調査、第2回調査と比べ、男女ともに 49 歳未満では低下している一方で、55 歳以上では増加しています。



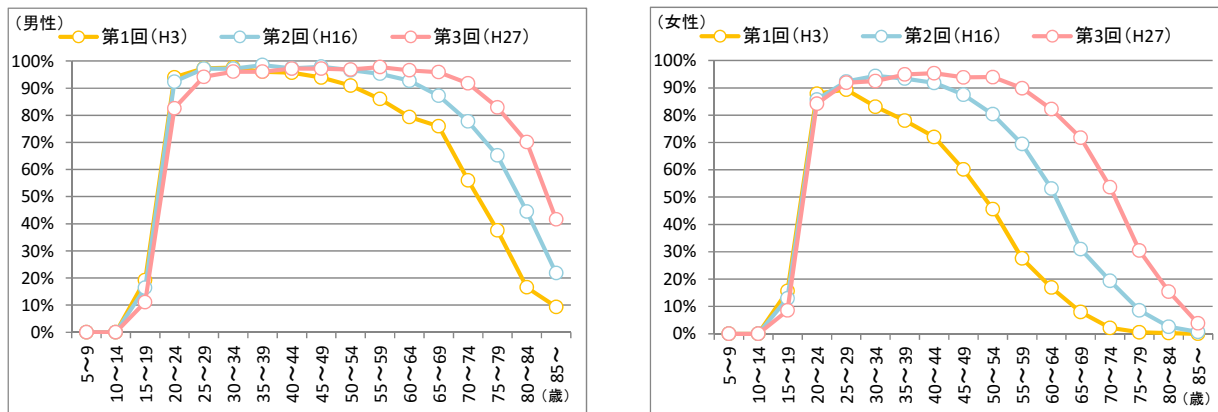
出典) 各回パーソントリップ調査

図 6-2 性年齢階層別の外出率

## 7. 運転免許保有状況

### (1) 運転免許保有率

本都市圏の運転免許保有率(H27)は、第1回調査(H3)や第2回調査(H16)と比べて、男性では65歳以上、女性では50歳以上で顕著に増加しています。また、男性の25～74歳、女性の25～54歳では運転免許保有率が90%を超えています。

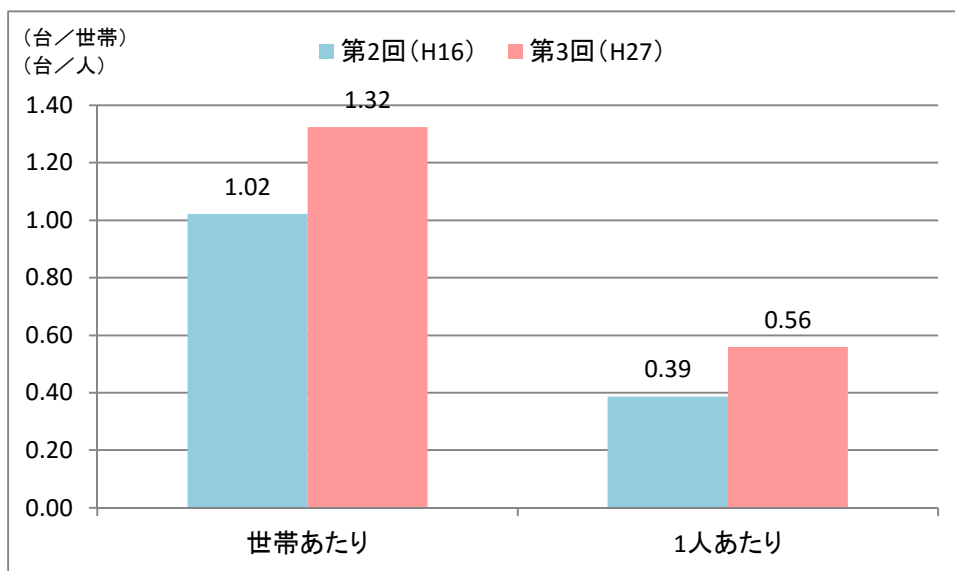


出典) 各回パーソントリップ調査

図 7-1 性別年齢階層別運転免許保有率

### (2) 自動車保有台数

本都市圏の自動車保有台数(H27)は、第2回調査(H16)と比べて、世帯あたり(1.29倍)、1人あたり(1.44倍)ともに増加しています。



出典) 第2回、第3回人口は各PT調査時点の各市町住民基本台帳人口・世帯数  
自動車保有台数は各PT調査時点の静岡県自動車保有台数調査

図 7-2 自動車保有台数

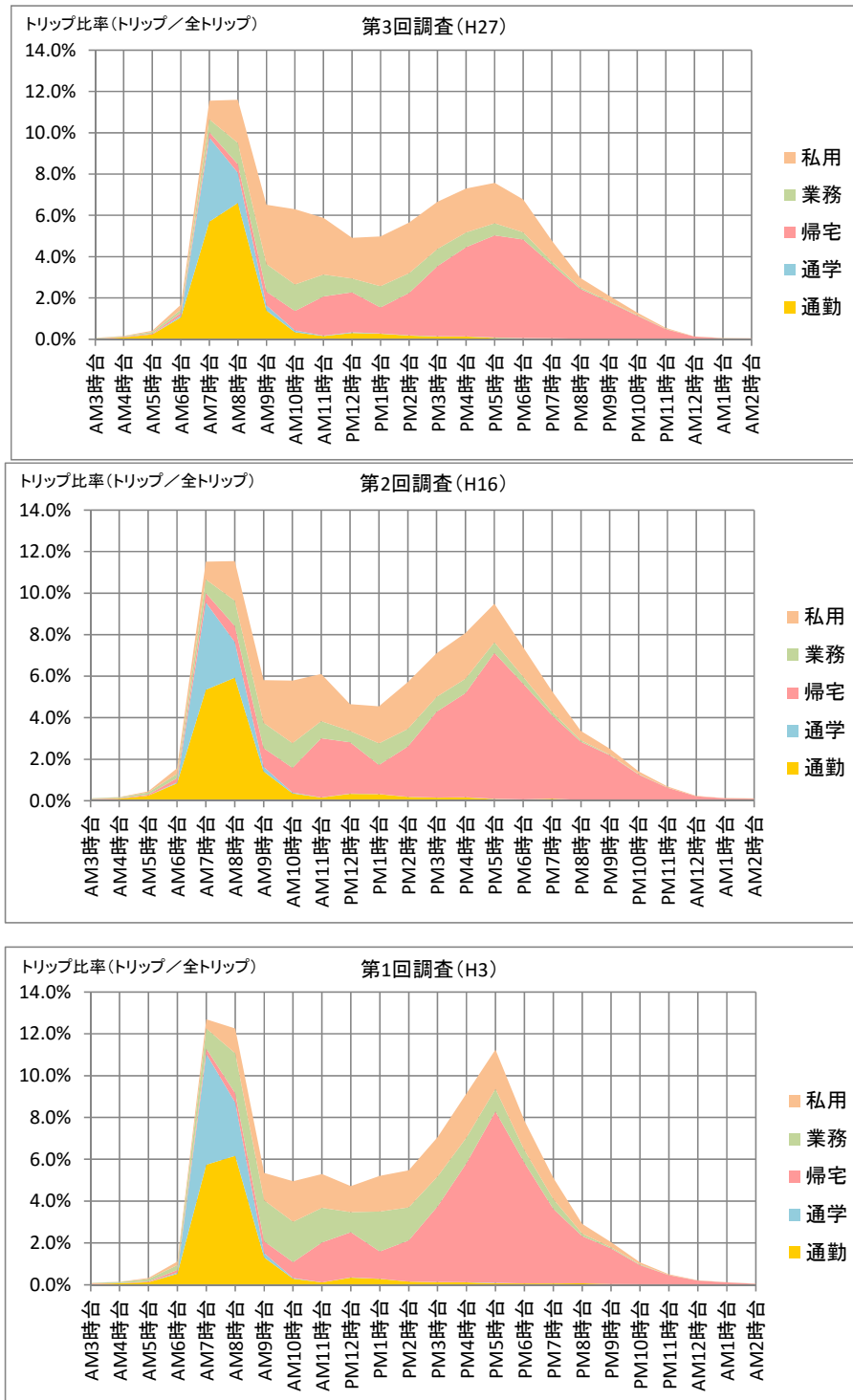


## 8.時間帯別のトリップ特性

### (1) 時間帯別トリップ構成比

目的別の到着時間分布をみると、午前7～8時台に到着するトリップが最も多く、中でも通勤や通学目的のトリップが多くなっています。

第1回調査、第2回調査と比べると、傾向に大きな変化はみられないものの、帰宅目的のトリップが多い午後5時台に集中する傾向は変わりませんが、前後の時間帯に分布することができます。



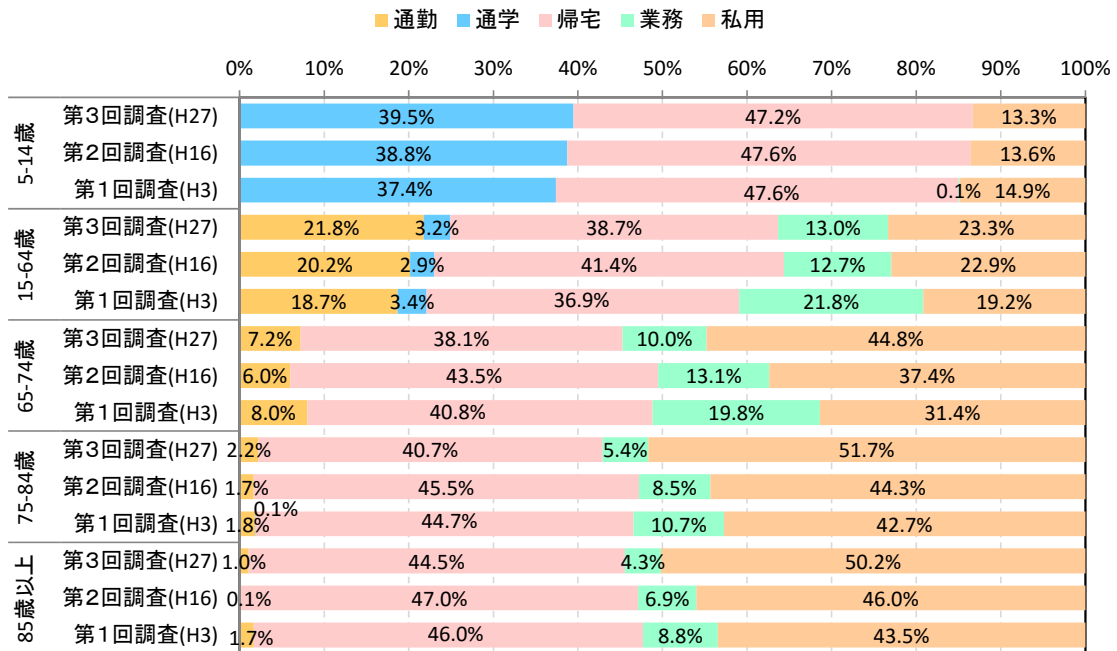
出典) 各回パーソントリップ調査

図 8-1 到着時間分布

## 9.高齢者のトリップ特性

### (1) 高齢者のトリップ目的

高齢者のトリップ目的は私用目的が多く、全体の半数を占めています。さらに、私用目的の割合は最大約7%程度増加しています。

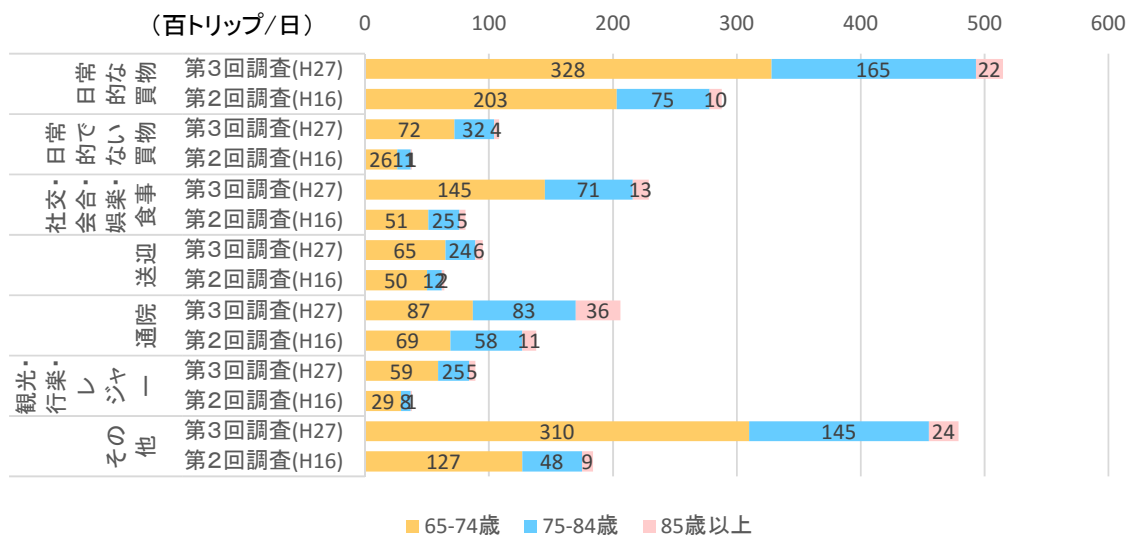


出典) 各回パーソントリップ調査

図 9-1 高齢者の目的構成

### (2) 高齢者の私用目的トリップ数

高齢者の私用目的をみると、日常的な買物が最も多く、次いで、社交・会合・娯楽・食事や通院が多くなっています。また、第2回調査(H16)と比べて高齢者の総トリップ数は増加しており、特に65~84歳における社交・会合・娯楽・食事目的のトリップが前回調査の2倍以上となっています。

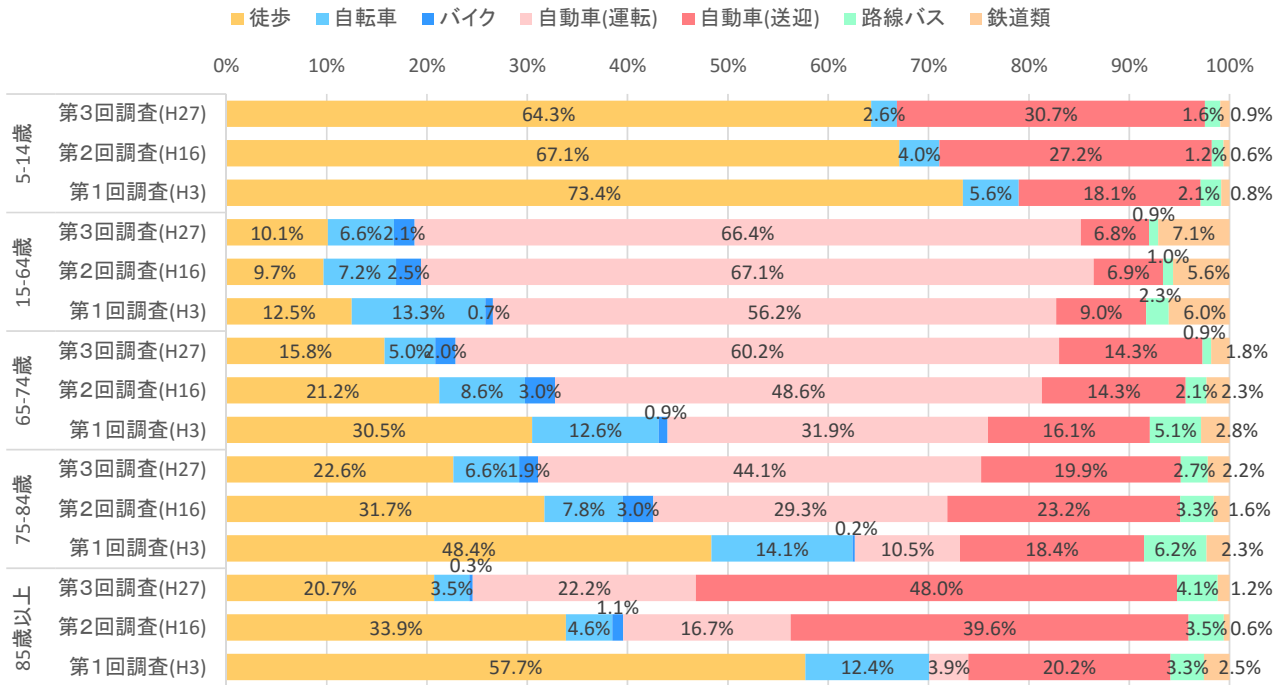


出典) 各回パーソントリップ調査

図 9-2 高齢者の私用目的トリップ数

### (3) 高齢者の交通手段

高齢者の交通手段も自動車が多く、6~7割を占めています。前回調査と比較し、自動車(運転)の割合は65~84歳の階層において10%以上増加しており、高齢ドライバーの増加がみられます。

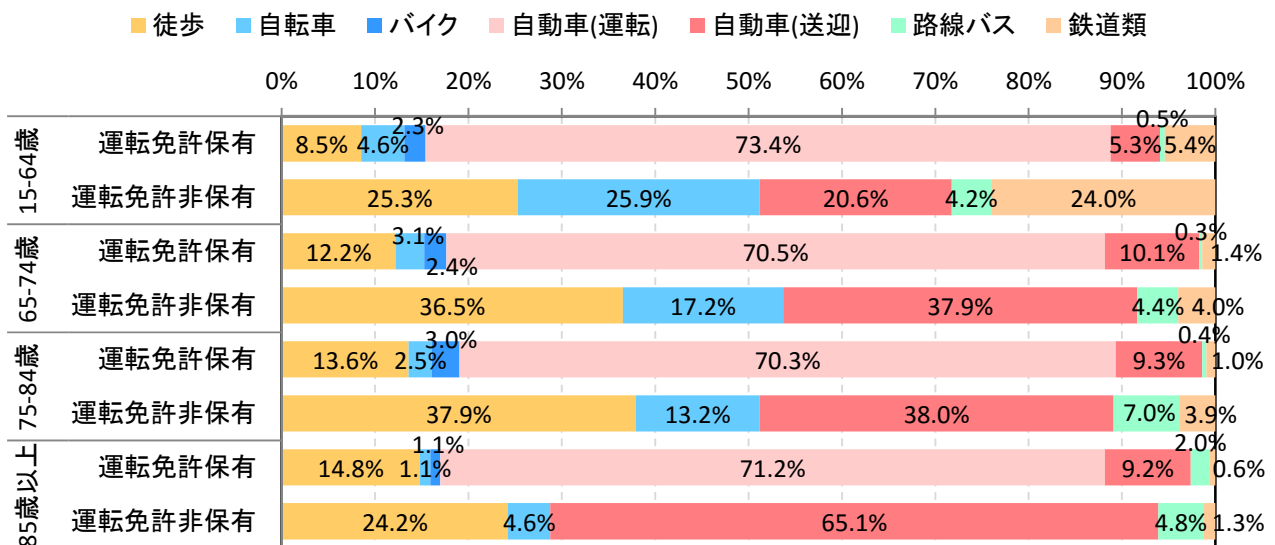


出典) 各回パーソントリップ調査

図 9-3 高齢者の免許保有別交通特性

### (4) 運転免許保有別トリップ特性

運転免許保有別にみると、免許保有者の約7割は自動車を利用しており、その傾向は高齢者でもみられます。

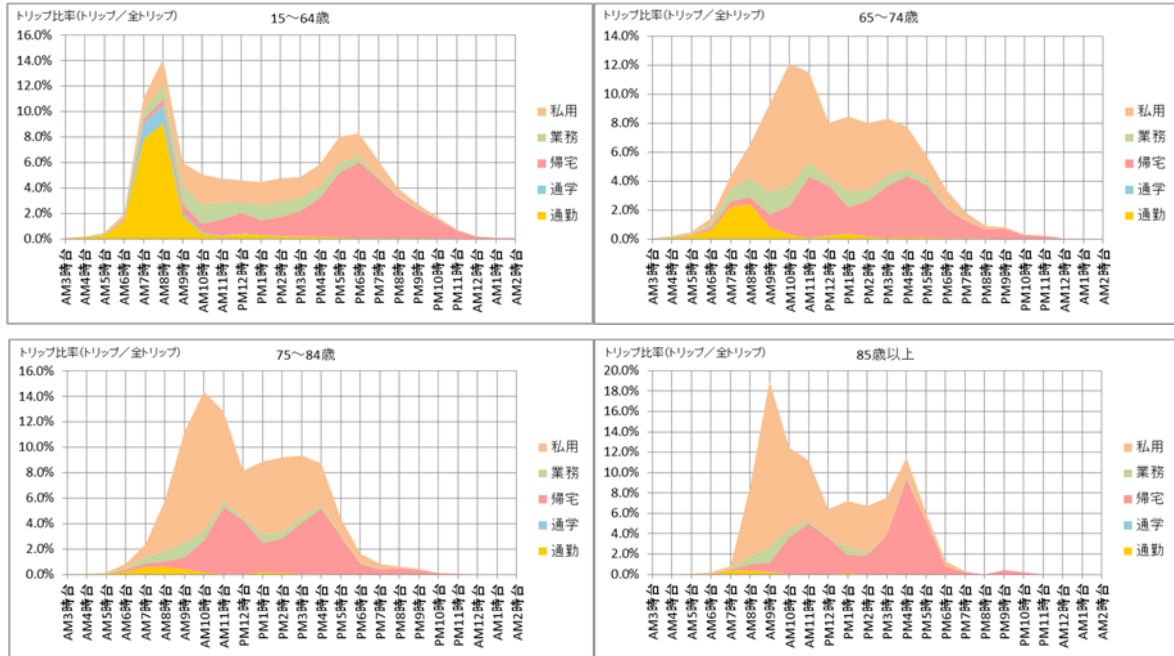


出典) 各回パーソントリップ調査

図 9-4 高齢者の免許保有別交通特性

(5) 高齢者の移動時間帯別トリップ特性

高齢者の朝の到着時刻帯のピークは若年・生産年齢層(15～64歳)よりも遅く、午前9時から10時が最も多くなっています。若年・生産年齢層の帰宅時間帯のピーク(下図のピンク着色)の山は1つである一方、高齢者の帰宅ピークは2山あるのが特徴です。



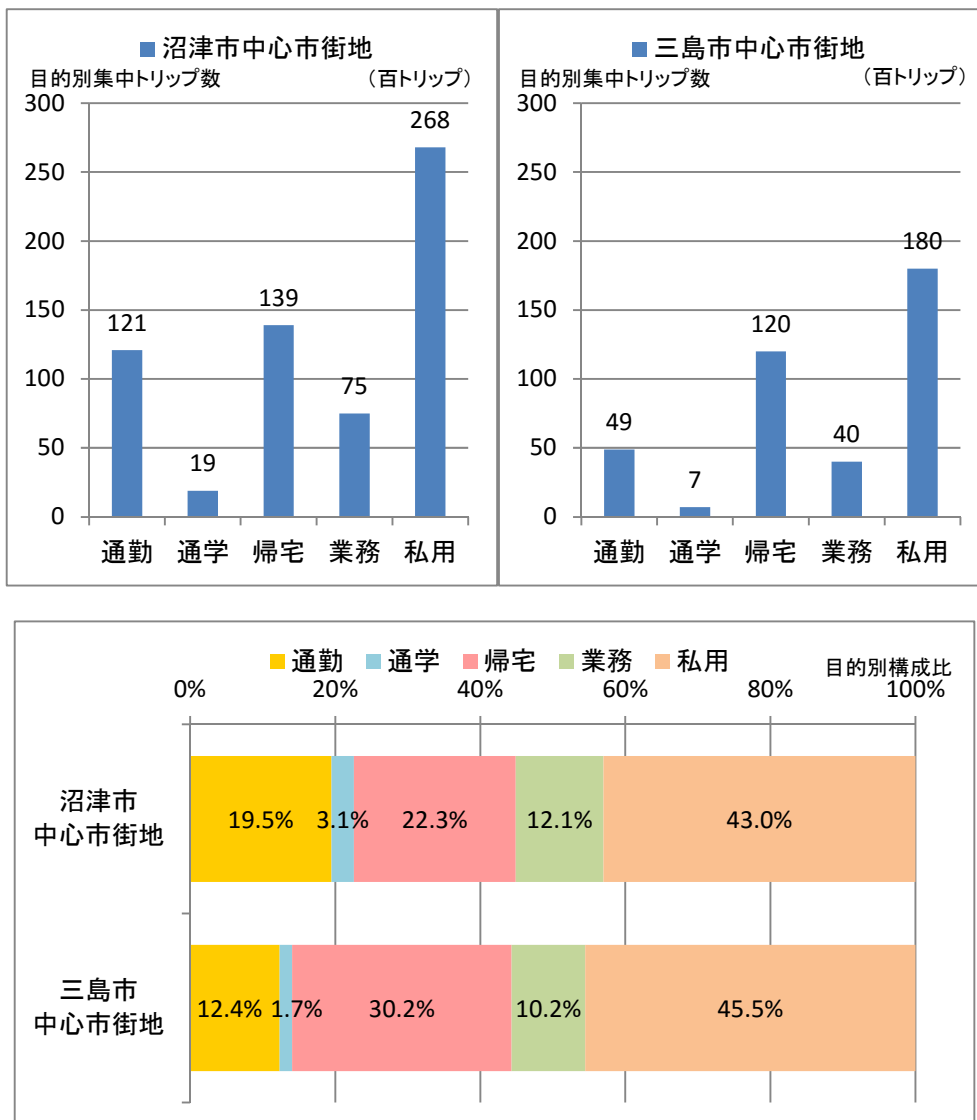
出典) 第3回パーソントリップ調査

図 9-5 高齢者の移動の到着時間分布

## 10. 中心市街地のトリップ特性

### (1) 中心市街地への目的別集中トリップ数

中心市街地へのトリップは、沼津市、三島市ともに私用目的が最も多く、4割以上を占めています。次いで、通勤目的と業務目的が1～2割と比較的多くみられます。



出典) 第3回パーソントリップ調査

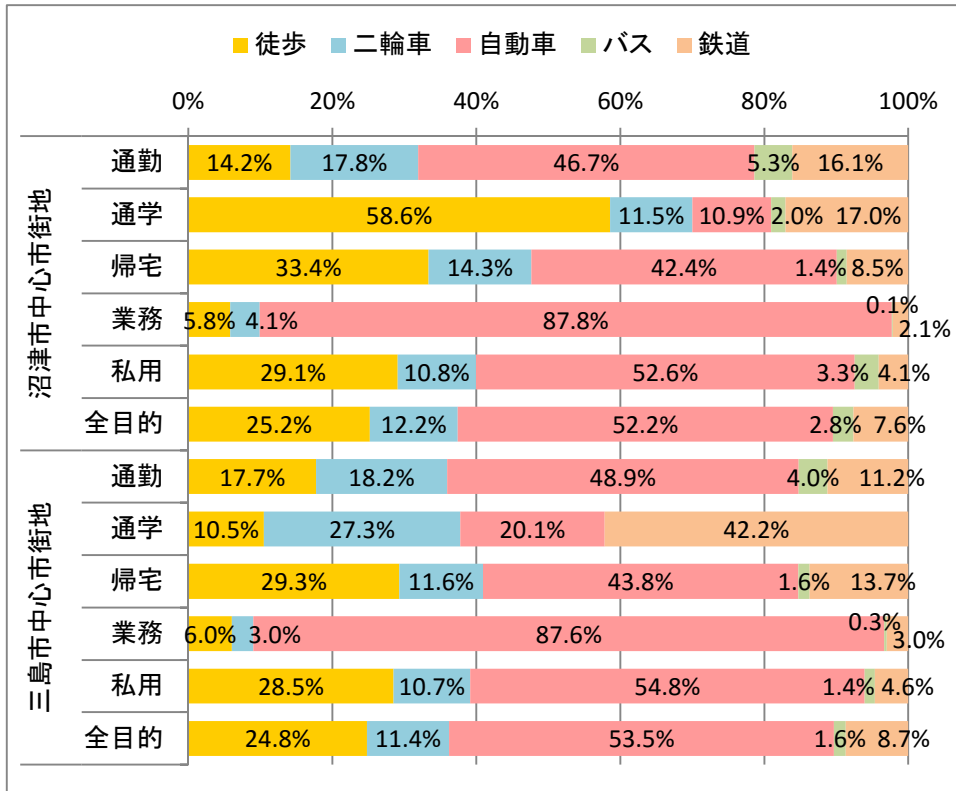
図 10-1 中心市街地への目的別トリップ数・構成比

(2) 中心市街地への交通手段

中心市街地への代表交通手段は、沼津市、三島市ともに全目的では自動車が多く約半数を占めています。

業務目的に着目すると、沼津市、三島市ともに自動車が多く約9割を占めています。

通学目的に着目すると、沼津市では徒歩が約6割と最も多く次いで公共交通（バス+鉄道）が2割を占めているのに対し、三島市では鉄道が約4割と最も多くなっています。



出典) 第3回パーソントリップ調査

図 10-2 中心市街地への目的別代表交通手段別構成比

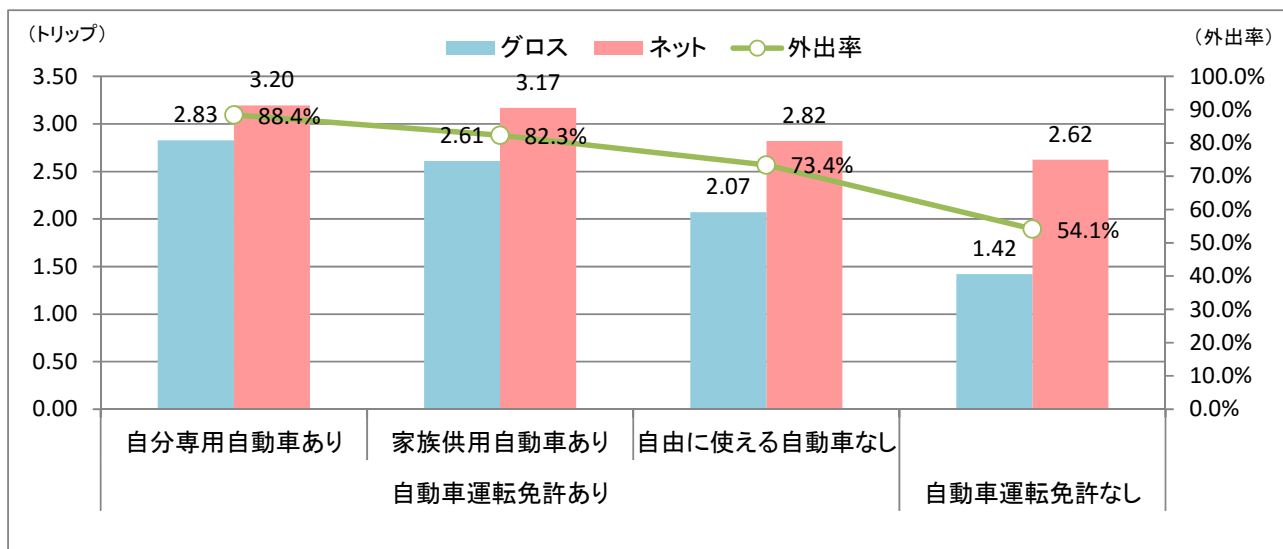
表 2-1 中心市街地に設定した町字

|          |  |
|----------|--|
| 沼津市中心市街地 | 大手町一丁目, 大手町一丁目, 大門町, 西条町, 添地町, 大手町二丁目, 大手町三丁目, 大手町四丁目, 大手町五丁目, 上土町, 八幡町, 町方町, 魚町, 通横町, 仲町, 白銀町, 下本町, 下本町, 東宮後町, 本町, 幸町, 末広町, 浅間町, 本田町, 高沢町, 高島本町, 新宿町, 高島町, 庄栄町, 米山町 |
| 三島市中心市街地 | 一番町, 寿町, 西若町, 栄町, 西本町, 広小路町, 泉町, 芝本町, 中央町, 本町, 加屋町, 大宮町一丁目, 大宮町二丁目, 大宮町三丁目, 日の出町, 大社町  |

## 1 1.その他のトリップ特性

### (1) 自由に使える車の有無別トリップ特性

自動車利用の自由度が高い(左側)ほど外出率及びトリップ数が多くなる傾向があります。自動車の運転免許がなし(18歳以上を対象)の場合、外出率は5割程度まで低下しています。



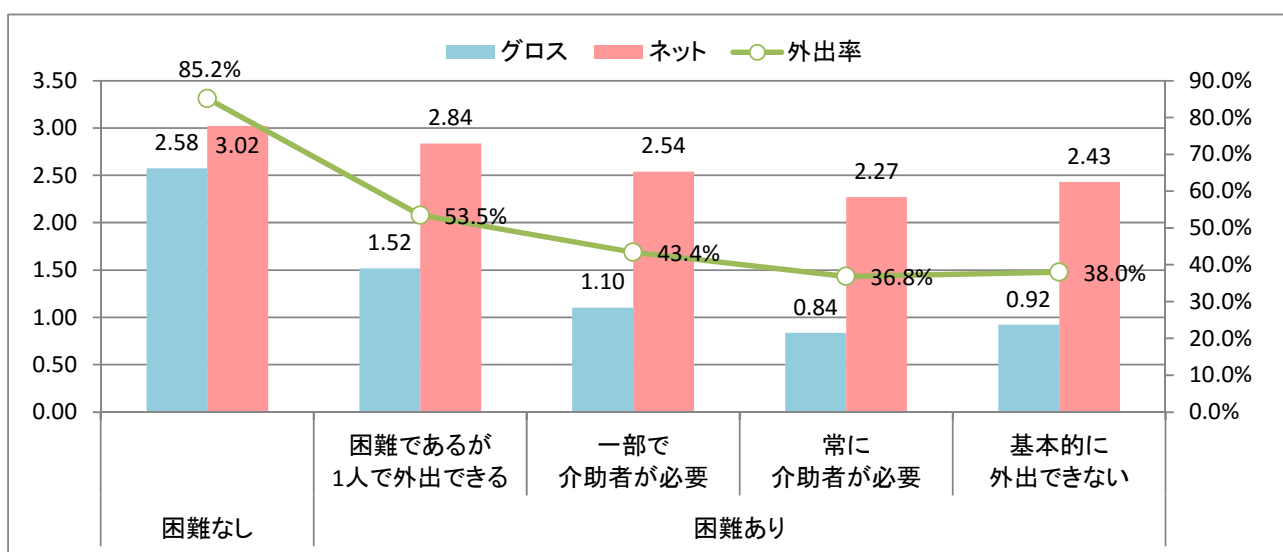
注) 自動車運転免許を保有できる18歳以上が対象

出典) 第3回パーソントリップ調査

図 1 1-1 自由に使える車の有無別トリップ特性

### (2) 外出時の困難の有無別トリップ特性

「外出時の困難がない」と外出率は8割以上と高いのに対し、杖などの補助具が必要になるなどの「外出時の困難がある」と外出率は4～5割程度まで低下しています。

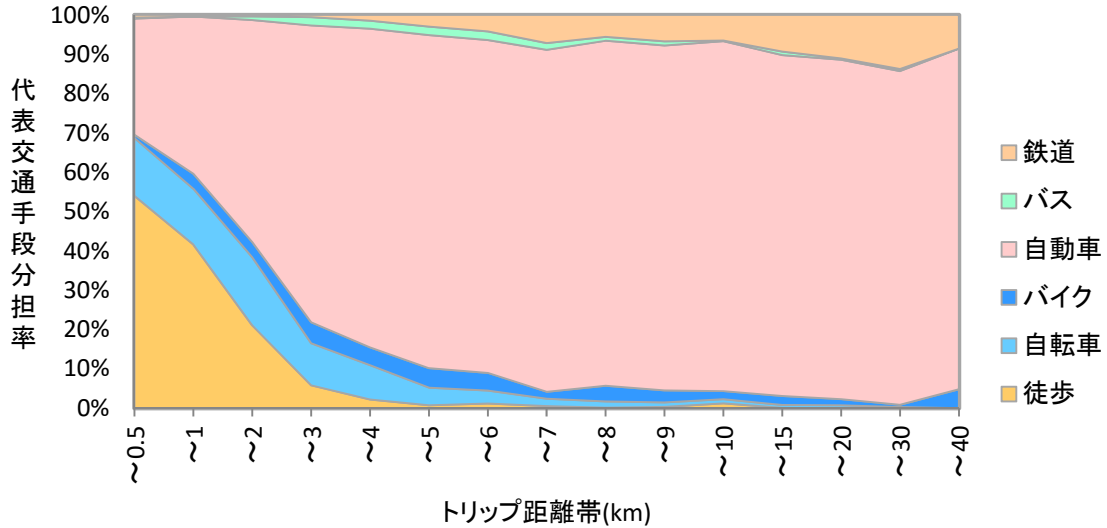


出典) 第3回パーソントリップ調査

図 1 1-2 外出時の困難の有無別トリップ特性

### (3) 距離帯別通勤手段特性

居住地から勤務地までの距離帯別の通勤手段分担率をみると、短距離では徒歩の分担率が高いものの、1 km 未満でも自動車を利用する人が 4 割程度存在しています。一方、通勤距離 20km 以上からは鉄道類の分担率が 10%を超えています。

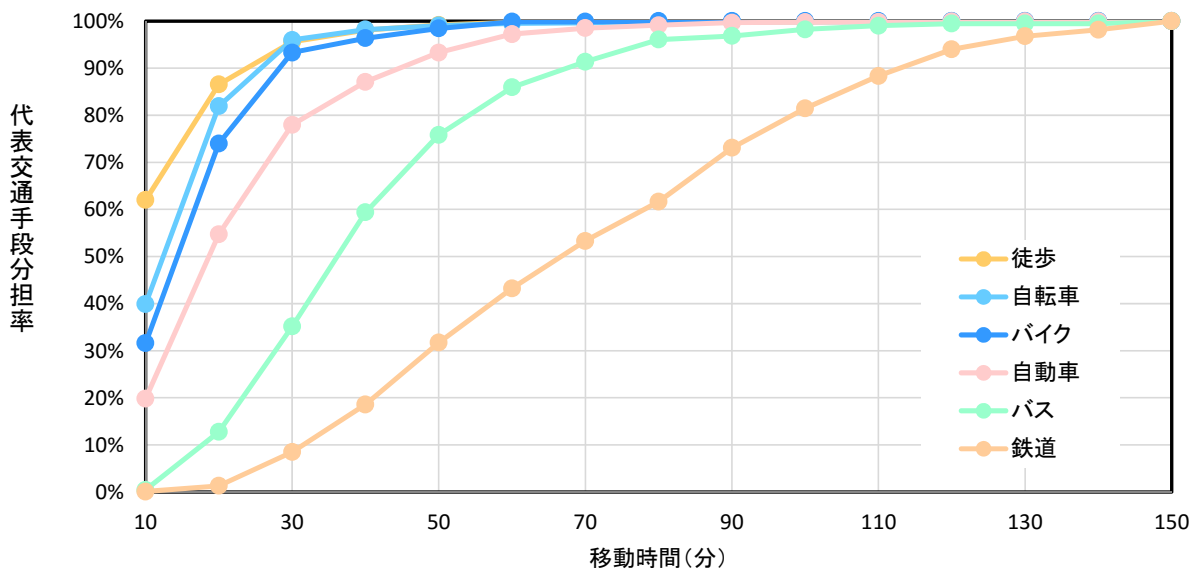


出典) 第3回パーソントリップ調査

図 1 1-3 距離帯別通勤手段構成

### (4) 通勤手段別勤務地までの所要時間

通勤時の手段別所要時間をみると、徒歩のみの通勤は 10 分以内で半数以上を占め、20 分以内で約 9 割を占めています。自動車は 20 分以内で半数以上を占め、30 分以内で約 8 割を占めています。バスや鉄道を利用した通勤では、バスの中央値は 40 分弱、鉄道は 70 分弱と所要時間は比較的長い状況です。



出典) 第3回パーソントリップ調査

図 1 1-4 通勤手段別所要時間別トリップ比率