

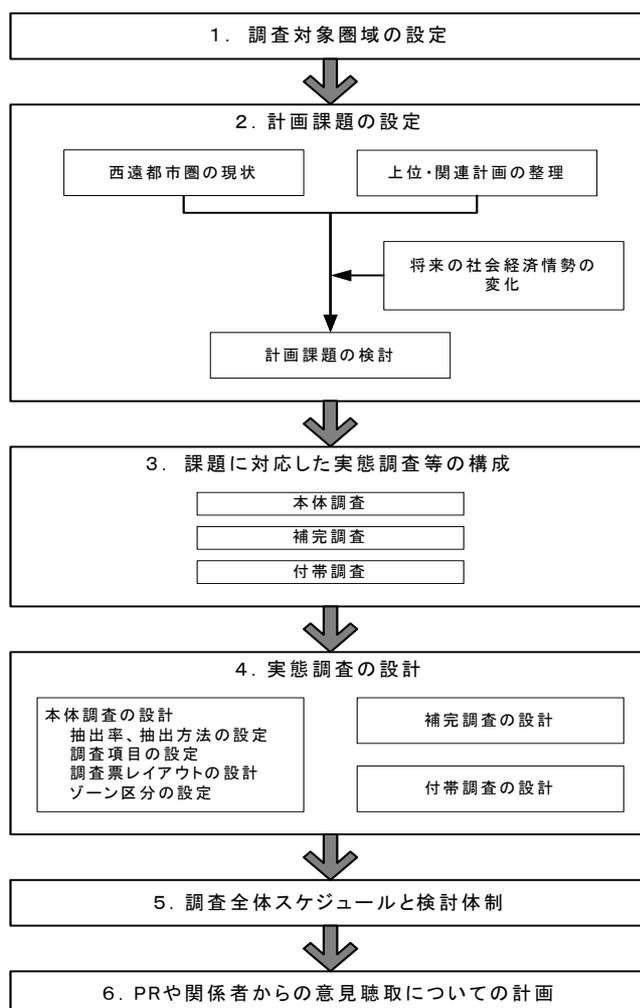
## 1 調査目的

西遠都市圏（浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町の4市2町）の総合都市交通体系調査は、これまで3回の調査が実施され、都市圏内の道路網や公共交通網の構築、交通管理需要施策の方針等を示してきた。

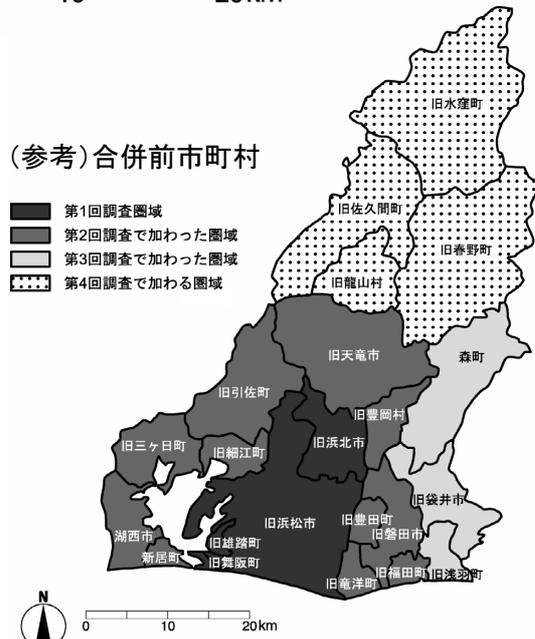
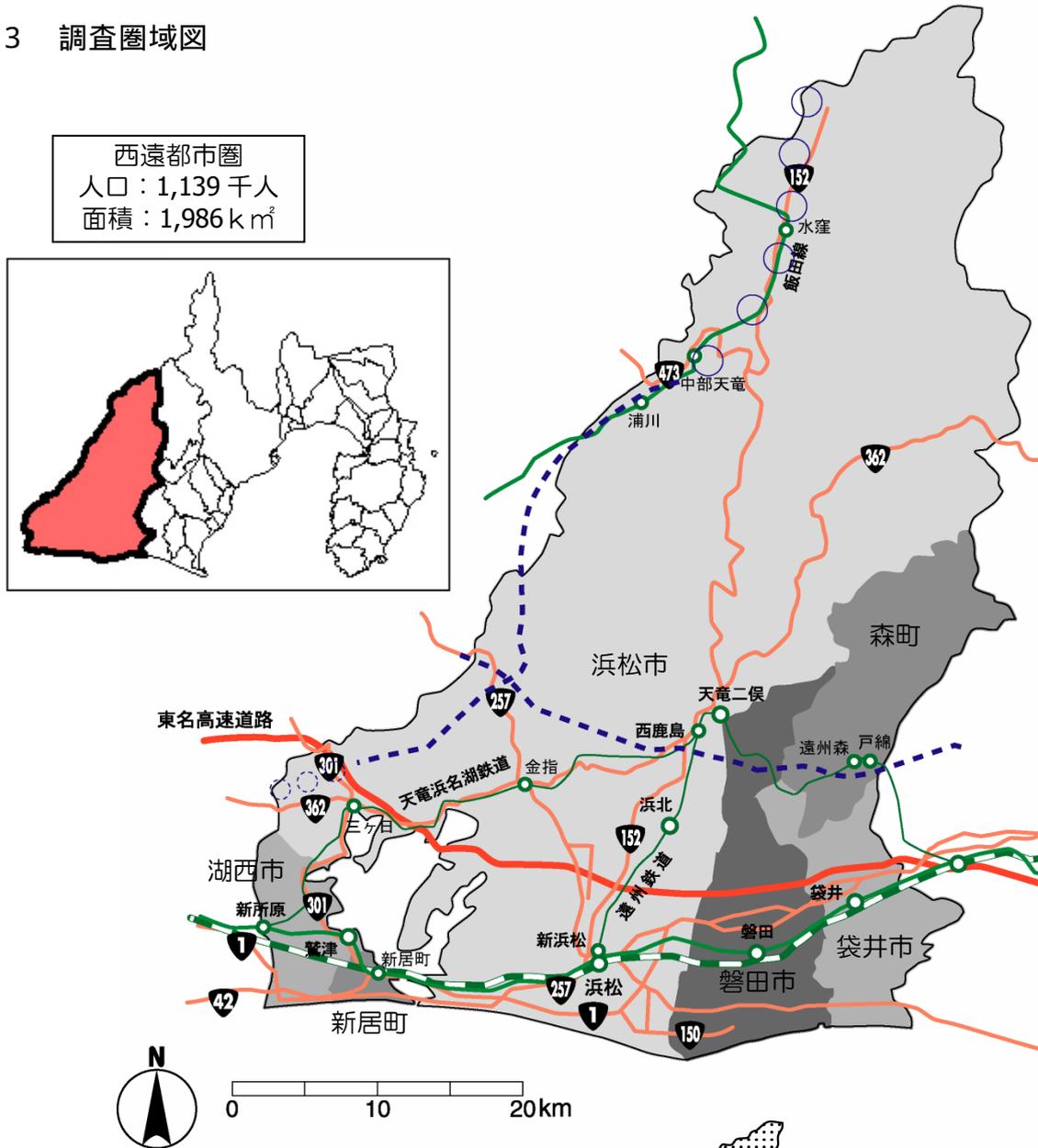
第3回調査(平成7年度～平成9年度)から10年が経過し、西遠都市圏においては、市町村合併による新市の誕生や、浜松市の政令指定都市への移行、さらには都市圏構造や社会経済状況が大きく変化していることから、都市圏内の道路交通網の再構築並びに公共交通の利活用等の総合的な都市交通体系の見直しを行うため、第4回調査が必要となっている。

第4回調査の実施に先立ち、調査内容の企画立案として予備調査を実施し、西遠都市圏の交通問題への的確に対応するとともに、平成19年度以降の調査作業を円滑に実施するため、交通に関する計画課題の抽出や課題に対応した調査構成の検討等を行うものである。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### (1) 調査対象範囲の設定

調査対象圏域の設定に当たっては、次の3点を考慮した。

- ・都市計画立案の単位地域であり、一体の都市地域として総合的に整備、開発、保全する必要がある地域であること。
- ・日常生活圏を包含すること。
- ・計画構想において中心都市である浜松市への交通への影響範囲を包含すること。

表1 調査対象圏域の検討

市町名	旧市町村名	通勤通学 (%)	商圈 (%)	自治体の一体性	大規模開発等			都市計画区域	第3回PT調査圏域
					地方拠点	第二東名	三遠南信		
浜松市	浜松市	●87.6	●85.9	●浜松	●	●		浜松	●
	浜北市	●33.8	●25.7	● "	●	●			●
	舞阪町	●36.0	●64.0	● "	●				●
	雄踏町	●46.0	●59.6	● "	●				●
	細江町	●41.1	●41.6	● "	●				●
	引佐町	●29.9	●37.6	● "	●	●	●		●
	三ヶ日町	● 9.7	●21.6	● "	●	●	●		●
	天竜市	●16.3	●18.0	● "	●				●
	春野町	3.4	●16.5	● "	●			—	
	佐久間町	0.8	●17.6	● "	●		●	—	
	水窪町	0.7	●17.1	● "	●		●	—	
龍山村	4.6	●29.7	● "	●			—		
磐田市	磐田市	●14.3	●17.2	●磐田	●			磐田	●
	福田町	●12.0	●11.2	● "	●				●
	竜洋町	●26.6	●34.1	● "	●				●
	豊田町	●22.6	●39.5	● "	●				●
	豊岡村	●14.1	●12.3	● "	●	●			●
湖西市	湖西市	● 9.5	●12.9		●			西浜名 広域	●
新居町	新居町	●18.6	●30.3		●				●
袋井市	袋井市	● 7.8	9.2	●袋井	●			中遠 広域	●
	浅羽町	● 8.3	●11.1	● "	●				●
森町	森町	● 5.7	7.3		●	●			●

## (2) 都市圏の現状

### 人口動態

都市圏人口は 113.9 万人、静岡県に占める割合は 30%。

2005 年（平成 17 年）10 月 1 日現在、都市圏全体の人口は 113.9 万人であり、静岡県人口の 30.0%を占め、5 年ごとに 3~4 万人程度増加し、県内シェアも漸増している。

少子高齢化が進展し、65 歳以上の構成比は 20%。

65 歳以上の人口構成比は年々上昇し、2005 年（平成 17 年）には 20%と、20 年前から約 9 ポイント、10 年前から約 5 ポイント上昇した。

第二次産業の割合が高い都市圏、第三次産業の割合が上昇。

都市圏の第二次産業の比率は高く、静岡県全体よりも約 5 ポイント、全国より約 15 ポイント高い。

都市圏の外国人人口は増加が著しく、全人口の 3%にあたる 3.5 万人に。

都市圏の外国人人口は、1990 年（平成 2 年）の 0.9 万人から、2005 年（平成 17 年）には 3.5 万人に急増している。特に、浜松市や磐田市での増加が著しい。

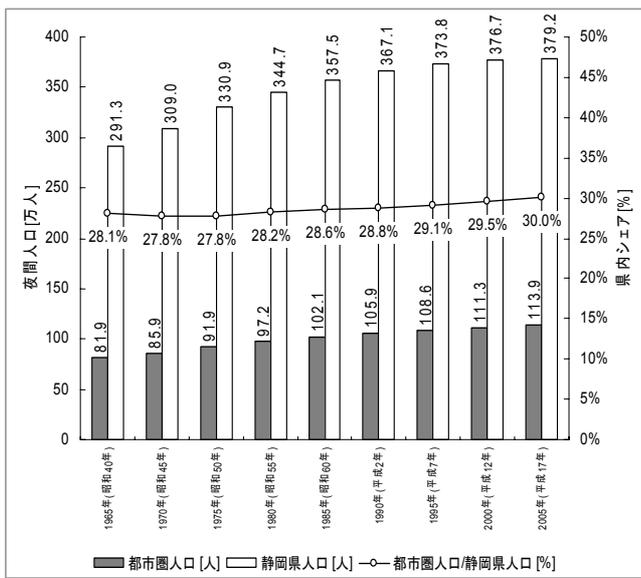


図 1 夜間人口と県内シェアの推移

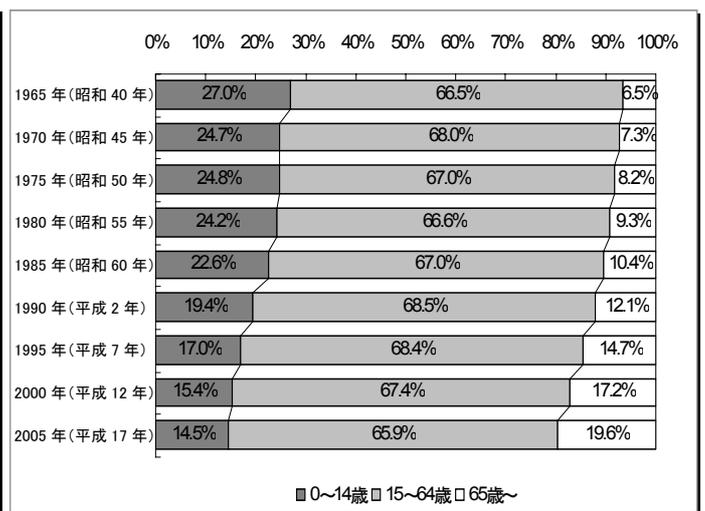


図 2 年齢階層別人口構成の推移

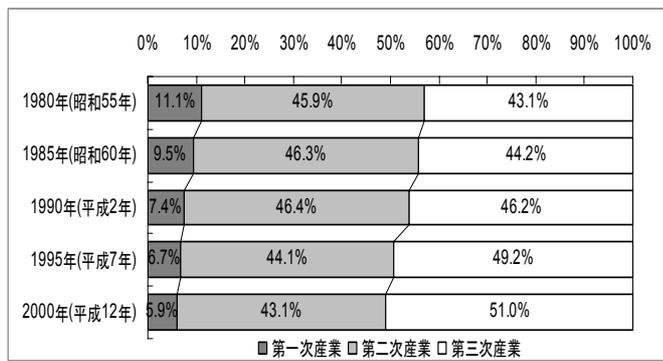


図 3 産業別従業人口構成の推移

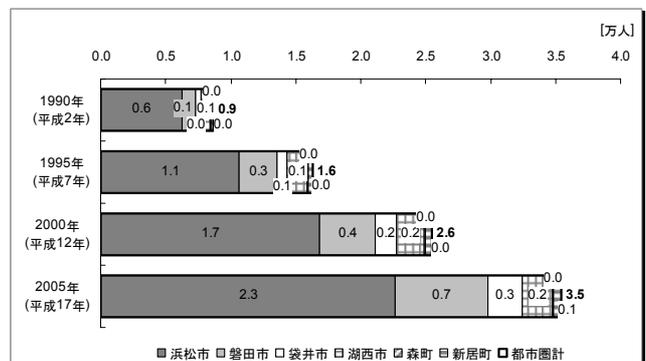


図 4 市町別外国人人口の推移

## 交通特性

自動車の分担率は、10年ごとに10ポイント以上上昇し、前回PT調査では61%。

過去の西遠都市圏PT調査によると、自動車の分担率は10年ごとに10ポイント以上上昇し、前回調査の1995年(平成7年)には61%に達している。また、鉄道の構成比は横ばいだが、バス、二輪車、徒歩は減少している。

旧浜松市の自動車分担率は、同規模の他都市と比較しても、伸びが顕著。

全国PT調査の旧浜松市を見ても、自動車の分担率は5~7年で10ポイント程度ずつ上昇している。旧浜松市と同規模の他都市と比較すると、浜松市の自動車の伸びが著しい。

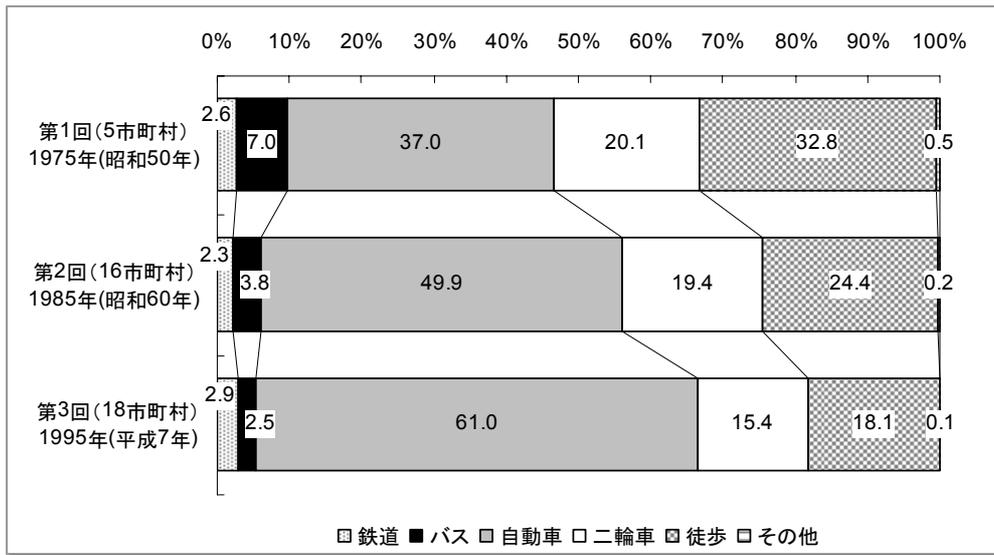


図5 代表交通手段構成の推移

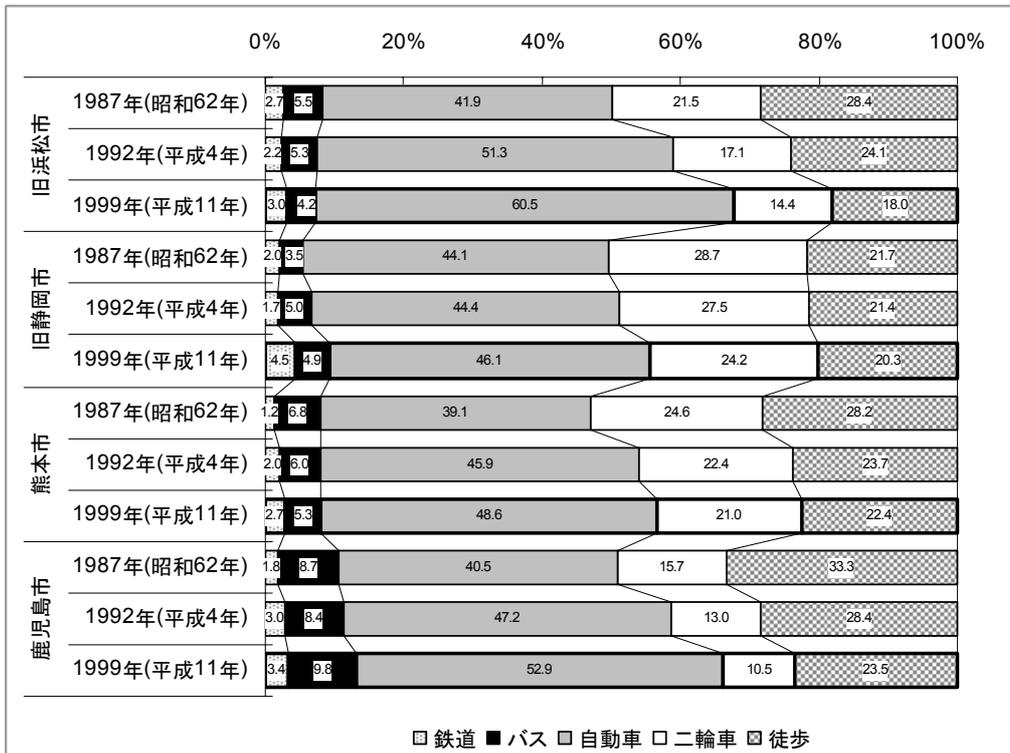


図6 旧浜松市の代表交通手段構成と他都市との比較(平日)

## 都市圏の問題・課題と計画課題の整理

### 第4回調査で検討すべき計画課題の整理。

都市圏の抱える問題・課題から都市圏構造の計画課題を抽出し、第4回調査で検討すべき計画課題として、体系的に整理した。

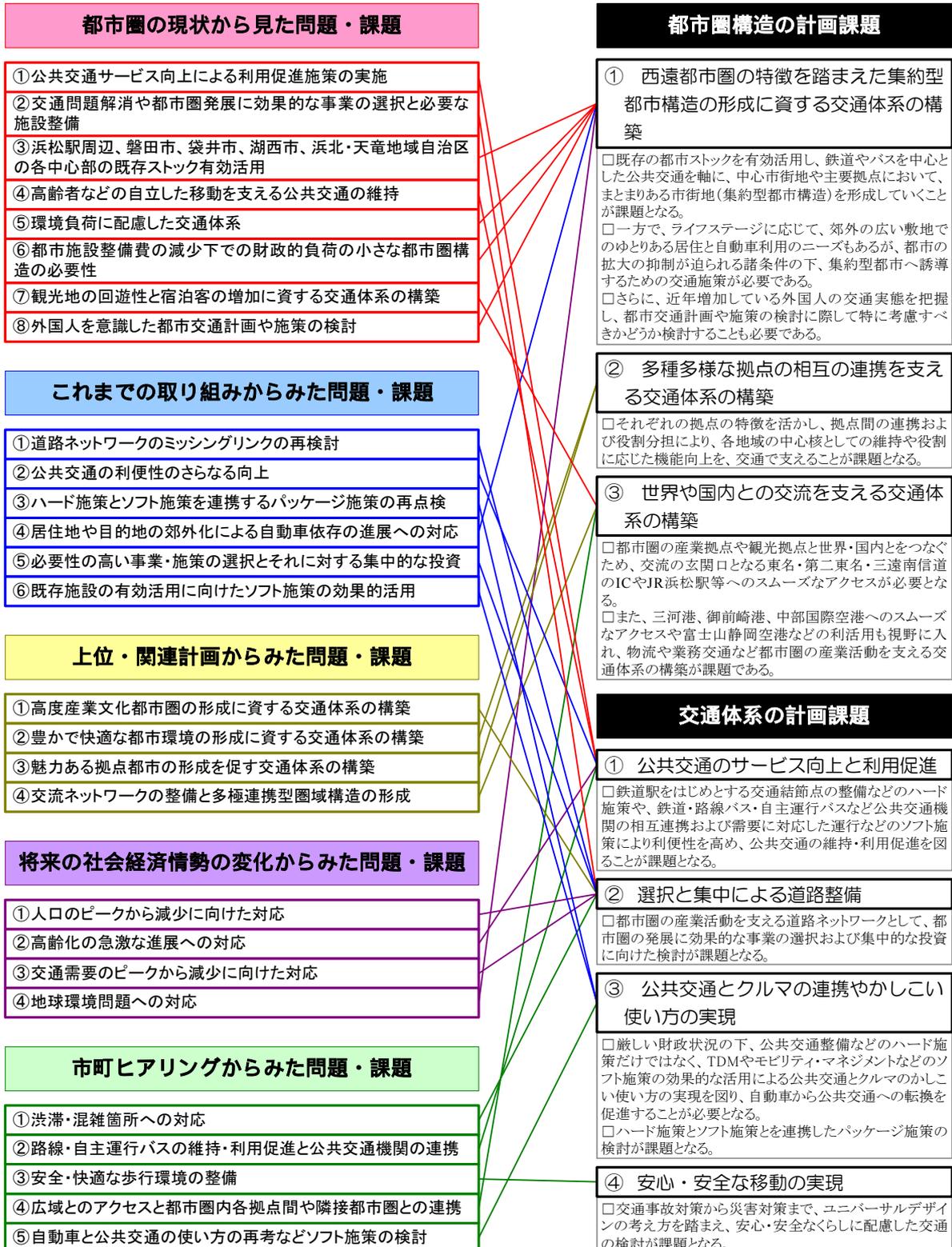


図7 都市圏の問題・課題と計画課題の整理

### (3) 実態調査等の構成

#### 計画課題に対応した調査の構成

計画課題に対応した調査体系の構成。

計画課題の検討に必要な分析・データと、PT 本体調査及び既存調査データを活用して分析できる内容等を整理し、第4回調査で必要な調査を整理した。

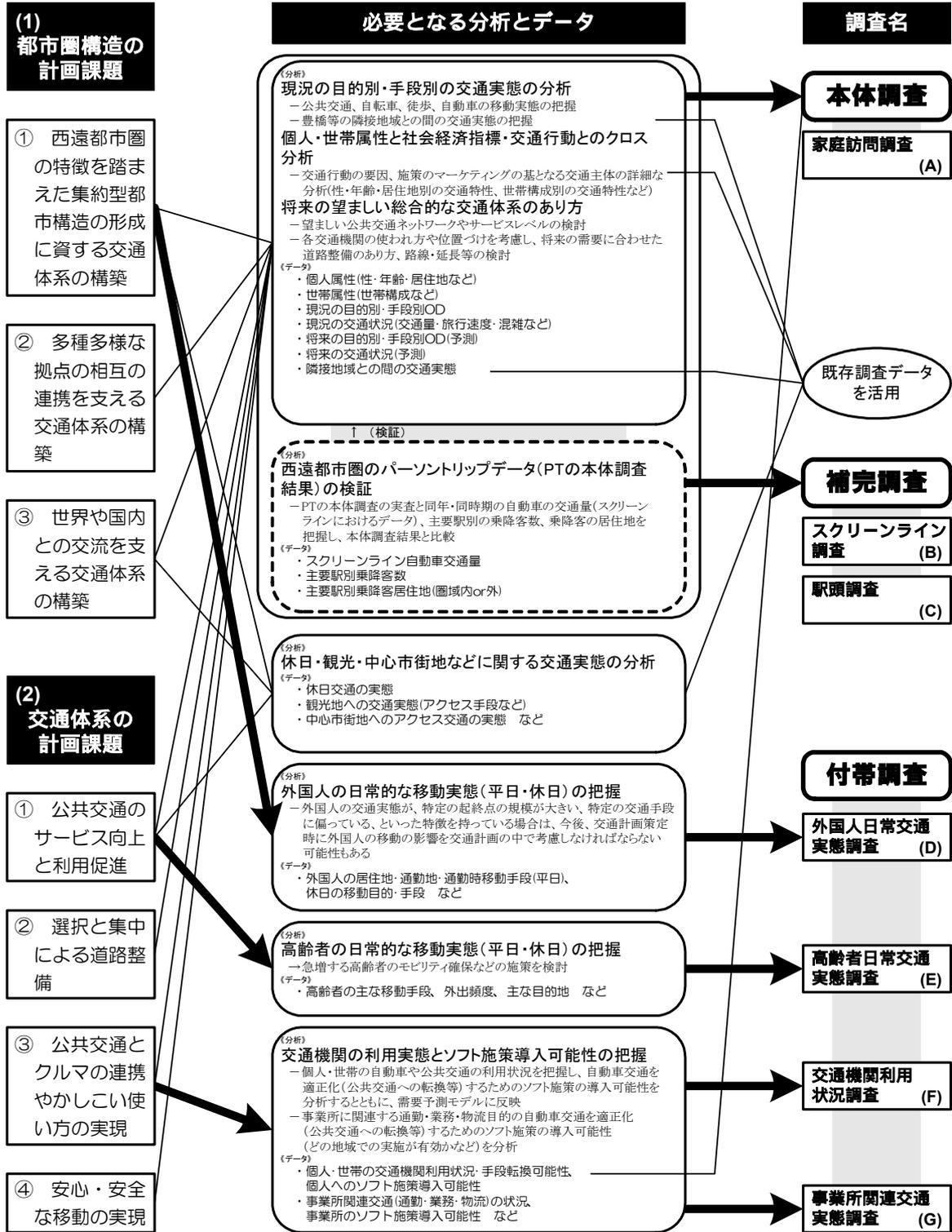


図8 都市圏の問題・課題と計画課題の整理

## 第4回調査の実態調査体系

実態調査体系の検討。

本体調査、補完調査及び付帯調査について、調査対象、調査方法等を整理した。

表 2 第 4 回調査の実態調査体系

	調査名	調査対象	調査方法	調査意義・課題等対応
本体調査	A 家庭訪問調査 (交通行動実態調査)	○都市圏内 居住者	○平日・ 家庭訪問留置・ 訪問回収調査	○一般的な交通計画の検討 ○交通機関利用状況や手段 転換可能性の把握
補完調査	B スクリーンライン調査	○天竜川断面 交通	○平日・断面交通量 カウント調査	○家庭訪問調査の補正・補完
	C 駅頭調査 ※実施する前に、JR や遠州鉄道等か らのデータ提供の可能性の検討が 必要	○都市圏内・外 居住者	○平日・乗降客数 カウント調査 ○平日・ 乗客ヒアリング調査	○家庭訪問調査の補正・補完
付帯調査	D 外国人日常交通実態調査	○都市圏内 居住者	○外国人関連団体 を通じた調査	○計画課題(1)-①「西遠都市 圏の特徴を踏まえた集約型 都市構造の形成に資する交 通体系の構築」の検討 ○外国人の日常的な移動実態 の把握
	E 高齢者日常交通実態調査	○都市圏内 居住者	○家庭訪問留置・ 訪問回収調査 (本体調査と組み 合わせて実施)	○計画課題(2)-①「公共交 通のサービス向上と利用促進 」の検討 ○高齢者の日常的な移動実態 の把握
	F 交通機関利用状況調査	○都市圏内 居住者	○郵送配布・ 郵送回収調査	○計画課題(2)-③「公共交 通とクルマのかしこい使い 方の実現」の検討 ○居住者モビリティ・マネジ メント検討の基礎データ
	G 事業所関連交通実態調査	○都市圏内 事業所	○企業訪問留置・ 訪問回収調査	○計画課題(2)-③「公共交 通とクルマのかしこい使い 方の実現」の検討 ○事業所関連交通の実態の 把握 ○職場モビリティ・マネジ メント 検討の基礎データ

(4) 実態調査の設計

調査項目の検討

調査項目設定の基本方針。

第4回調査の本体調査（家庭訪問調査、交通行動実態調査）は、標準調査項目をベースにし、第3回調査との継続性に配慮した調査項目、各計画課題に対応する調査項目を設定する。

表3 実態調査の調査項目

調査項目		標準調査項目	第3回調査	第4回調査
個人属性	世帯住所		○	○
	性別		○	○
	年齢		○	○
	職業		○	○
	産業		○	○
	通勤先の所在地、名称		○	○
	通学先の所在地、名称		○	○
	自動車免許の保有		○	○
	保有自動車の種類		○	○
	使用可能な自動車の有無		×	○
	最も利用するバス停、駅の名称		○	×
最も利用するバス停、駅までの距離		○	×	
トリップ特性	発・着地ベースの区分 (自宅、勤務・通学先、その他)		○	○
	発・着地の所在地		○	○
	発・着施設または土地利用		○	○
	発・着時刻		○	○
	目的		○	○
	各交通手段		○	○
	各交通手段別 所要時間		○	○
	各交通手段間 乗降地点、乗換地点		○	○
	自動車 本人運転の有無		○	○
	自動車 乗車人員数		○(運転手)	○(利用者)
	自動車 駐車場所		○(運転手)	○(利用者)
有料道路等 利用の有無		○(運転手)	○(利用者)	
有料道路等 利用 IC		○(運転手)	○(利用者)	
二輪車 駐車場所		×	○(利用者)	
MM関連	自動車から公共交通への転換可能性 全トリップ		×	○
	目的地変更		×	○
	自動車利用取りやめの可能性		×	○
	今後の自動車からの転換意向		×	○
	交通手段別の利用頻度		×	○
付帯調査への参加意向		×	○	

## ゾーン区分の設定

ゾーニングの基本方針。

第3回調査時のゾーンを基本とし、市町村合併及び浜松市の政令市移行に伴う区制への対応、住居表示の変更に伴うゾーン境界の変更、市街化の発展、新たな開発や交通条件の変化等を考慮して、第4回調査圏域のゾーン区分として設定する。

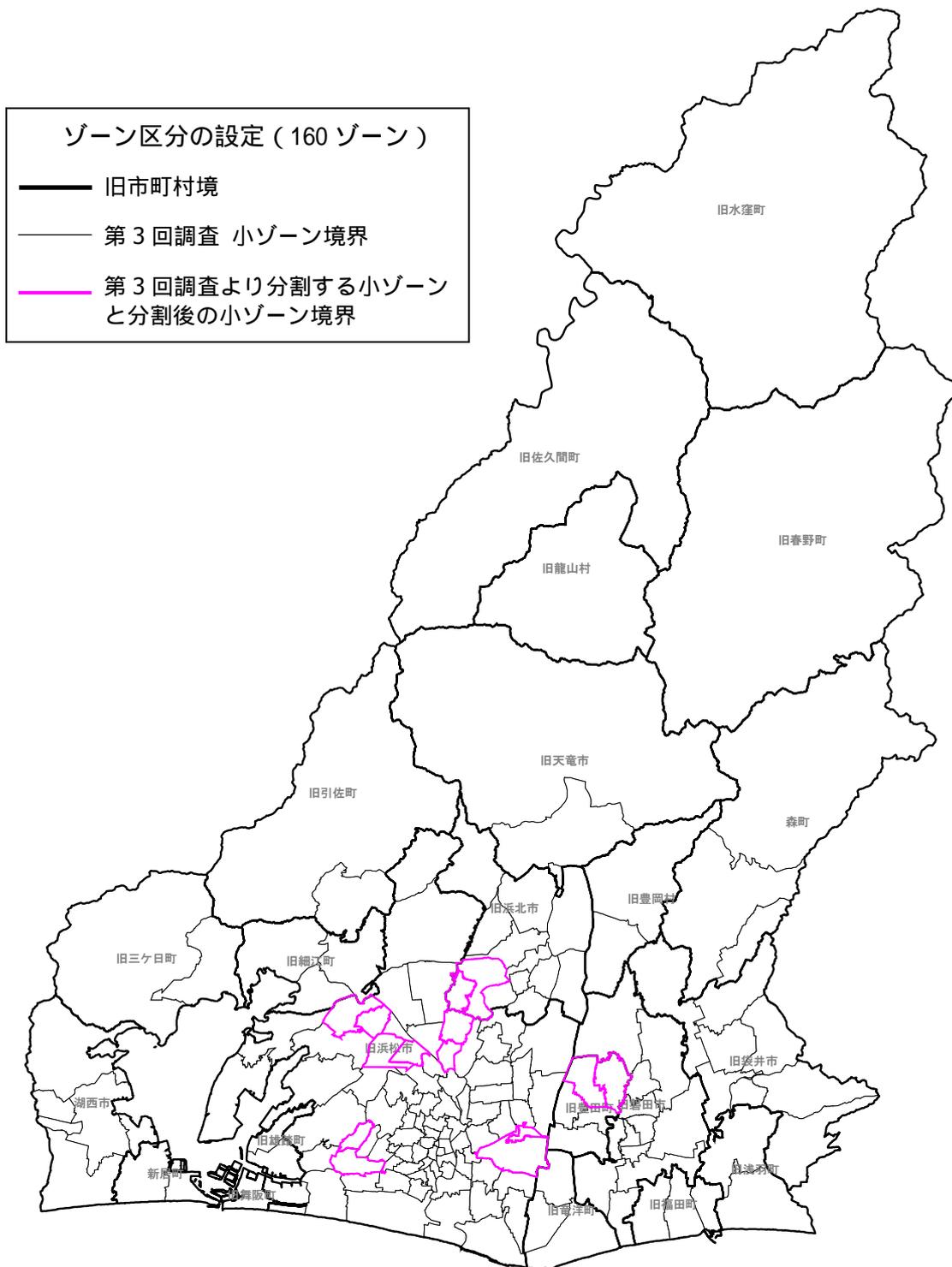


図9 第4回調査のゾーニング

## 抽出率の設定

抽出率の算定。

ゾーン区分の設定に基づき必要サンプル数を算出した結果、第4回調査に必要なサンプル数は、約87,000票（抽出率約8.2%）となる。実際に住民基本台帳を基に世帯単位で抽出する数は、近年実施された他都市圏の有効回収率（60%程度）を考慮し、約144,000人、約54,000世帯となる。住民基本台帳からの抽出は、浜松市は政令市移行後の区単位、合併した磐田市、袋井市は旧市町村単位、湖西市、森町、新居町は市町単位での抽出を想定する。

表4 旧市町村別の抽出率の算定結果

	世帯数 a	夜間人口		必要 サンプル数 e	抽出 個人数 f [=e/60%]	抽出 世帯数 g [=f/(c/a)]
		総数 b	5歳以上（構成比） c d			
都市圏計	400,659 世帯	1,116,292 人	1,062,246 人 (100.0%)	86,649 票	144,418 人	54,481 世帯
浜松市	290,724 世帯	788,674 人	751,088 人 (70.7%)	61,267 票	102,114 人	39,530 世帯
中区	88,788 世帯	240,861 人	229,382 人 (21.6%)	18,711 票	31,185 人	12,071 世帯
東区	45,455 世帯	123,311 人	117,435 人 (11.1%)	9,579 票	15,965 人	6,180 世帯
西区	39,528 世帯	107,231 人	102,121 人 (9.6%)	8,330 票	13,884 人	5,375 世帯
南区	37,328 世帯	101,264 人	96,438 人 (9.1%)	7,867 票	13,112 人	5,076 世帯
北区	34,660 世帯	94,025 人	89,544 人 (8.4%)	7,304 票	12,174 人	4,713 世帯
浜北区	31,398 世帯	85,176 人	81,116 人 (7.6%)	6,617 票	11,029 人	4,270 世帯
天竜区	13,567 世帯	36,806 人	35,052 人 (3.3%)	2,859 票	4,765 人	1,845 世帯
磐田市	56,578 世帯	166,663 人	158,102 人 (14.9%)	12,897 票	21,496 人	7,695 世帯
旧磐田市	31,308 世帯	87,110 人	82,636 人 (7.8%)	6,741 票	11,235 人	4,257 世帯
旧福田町	5,959 世帯	19,696 人	18,684 人 (1.8%)	1,524 票	2,540 人	811 世帯
旧竜洋町	6,079 世帯	19,092 人	18,111 人 (1.7%)	1,477 票	2,462 人	827 世帯
旧豊田町	9,874 世帯	29,154 人	27,656 人 (2.6%)	2,256 票	3,760 人	1,343 世帯
旧豊岡村	3,358 世帯	11,611 人	11,015 人 (1.0%)	899 票	1,499 人	457 世帯
袋井市	27,468 世帯	81,386 人	77,084 人 (7.3%)	6,288 票	10,480 人	3,735 世帯
旧袋井市	21,410 世帯	62,319 人	59,025 人 (5.6%)	4,815 票	8,025 人	2,911 世帯
旧浅羽町	6,058 世帯	19,067 人	18,059 人 (1.7%)	1,473 票	2,455 人	824 世帯
湖西市	14,219 世帯	42,287 人	40,240 人 (3.8%)	3,282 票	5,470 人	1,933 世帯
森町	6,030 世帯	20,637 人	19,805 人 (1.9%)	1,616 票	2,694 人	821 世帯
新居町	5,640 世帯	16,645 人	15,927 人 (1.5%)	1,299 票	2,165 人	767 世帯

資料：世帯数 (a) ...H19.2 末住民基本台帳

夜間人口総数 (b) ...H19.2 末住民基本台帳

夜間人口5歳以上 (c)：夜間人口総数 (b) に、推計人口年報 (H18.10.1) による5歳以上比率を乗じて算出。

抽出個人数 (f)：抽出想定単位別に、必要サンプル数 (e) に対し有効回収率60%を想定して算出。

抽出世帯数 (g)：抽出想定単位別に、抽出個人数 (f) を「世帯当たり5歳以上人口」(c/a) で除して算出。

浜松市の区別数値：全市の数値に、浜松市 Web (H17.10 国勢調査要計表) の区別人口の比率を乗じて算出。

### (5) 調査検討体制

調査検討体制の基本方針。

「委員会」「幹事会」「作業部会」で構成される「西遠都市圏総合都市交通計画協議会」を設置する。また、学識経験者には、計画策定に対して公正中立の立場から助言を受けるとともに、協議会における議論を積極的にリードしてもらうため、顧問ではなく委員としての参画を要請する。

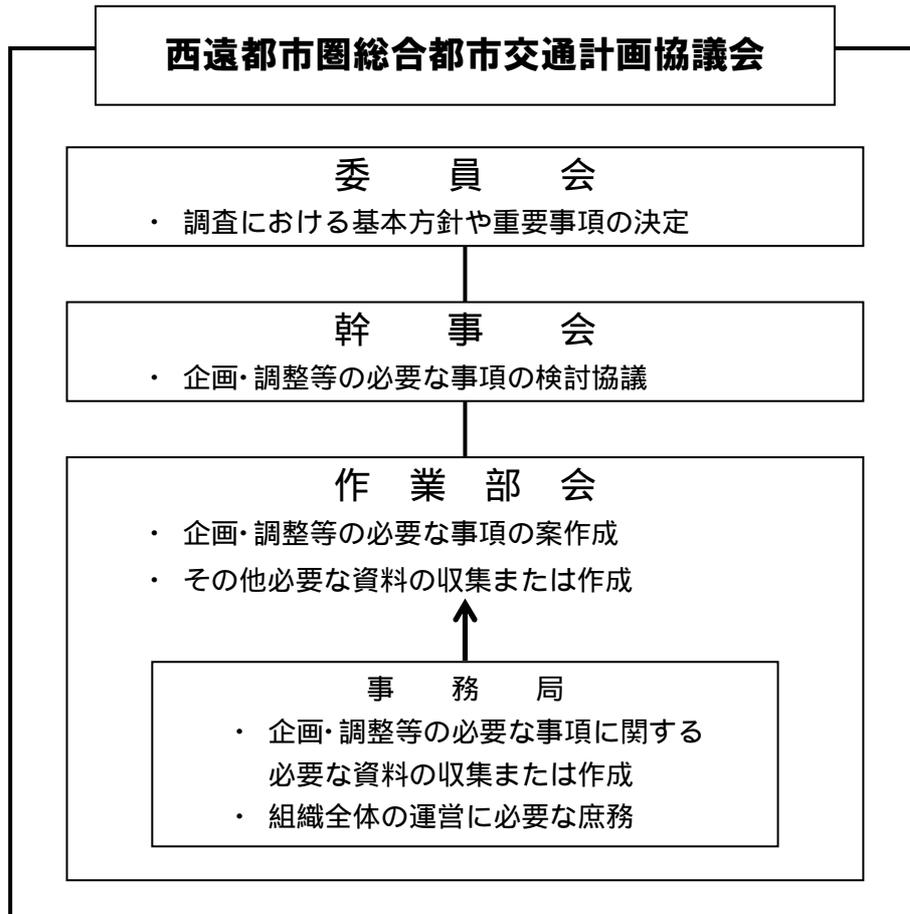


図 10 第 4 回調査の検討体制