

岳南PT調査 交通実態調査結果（ホームページ掲載用）

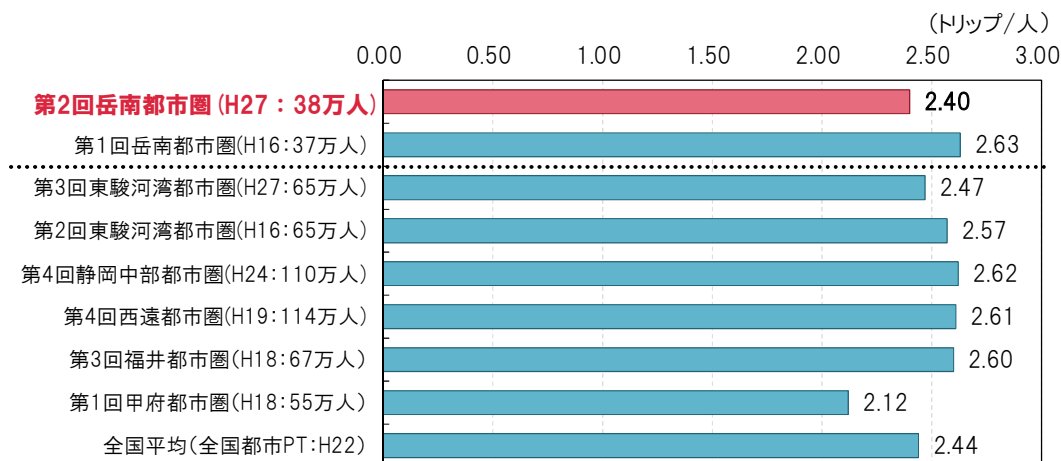
1.	岳南都市圏居住者のトリップ特性	1
	（1）都市圏の一人あたりトリップ数	1
	（2）年齢階層別のトリップ数	1
2.	地域別のトリップ数	2
	（1）旧市町別トリップ数	2
	（2）地区別のトリップ数	2
3.	地域間のつながり	3
	（1）都市圏内・都市圏外とのつながり	3
	（2）富士市・富士宮市間のつながり	3
4.	目的別トリップ数	4
	（1）目的別トリップ構成比	4
	（2）目的別トリップ数	4
5.	交通手段分担状況	5
	（1）岳南都市圏の交通手段分担率	5
	（2）目的別の交通手段分担率	5
6.	外出率	6
	（1）都市圏の外出率	6
	（2）性年齢階層別外出率	6
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	12
11.	その他のトリップ特性	13
	（1）自由に使える車の有無別トリップ特性	13
	（2）外出時の困難の有無別トリップ特性	13
	（3）距離帯別通勤手段特性	14
	（4）通勤手段別勤務地までの所要時間	14
12.	コミュニティバス、デマンドタクシーの利用特性	15
	（1）利用者の属性	15
	（2）利用者の免許保有状況	15
	（3）利用時間帯	16
	（4）移動目的	16
	（5）停留所までの時間	17

1. 岳南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2.40トリップ/人で、東駿河湾都市圏(2.47トリップ/人)、西遠都市圏(2.61トリップ/人)と概ね同程度です。

第1回調査(H16)に比べて、1人あたりのトリップ数は0.23トリップ/人減少しています。

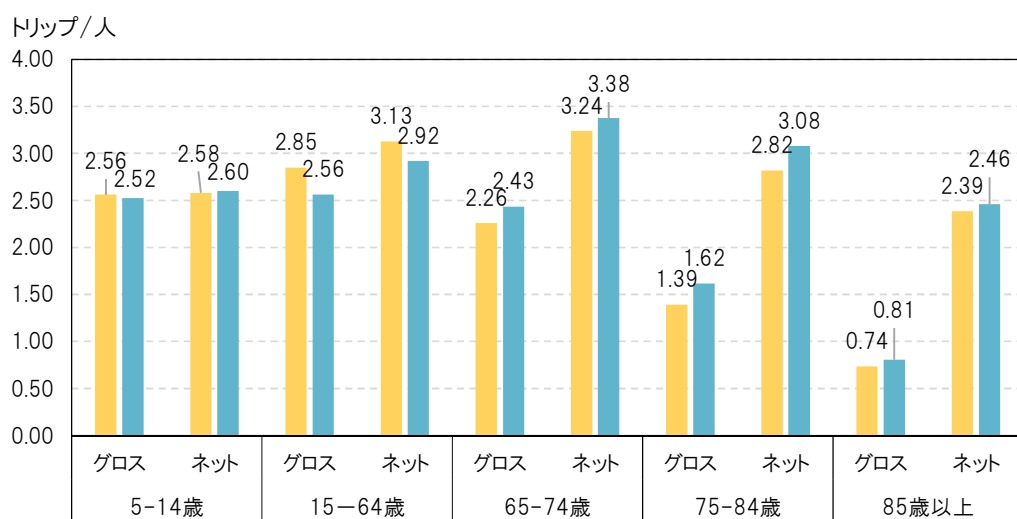


出典) 各回 PT 調査、都市計画ハンドブック

図 1.1 都市圏の一人あたりトリップ数

(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、高齢となるほど一人あたりのトリップ数が減少しています。しかし、外出人口あたりのトリップ数(ネット)では、65~84歳の方が若年層よりもトリップ数が多くなっています。



■ 第1回調査(H16) ■ 第2回調査(H27)

注) グロス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 PT 調査

図 1.2 高齢者のトリップ数

2. 地域別のトリップ数

(1) 旧市町別トリップ数

旧市町別の発生トリップ数をみると、いずれも第1回調査（H16）から減少しています。

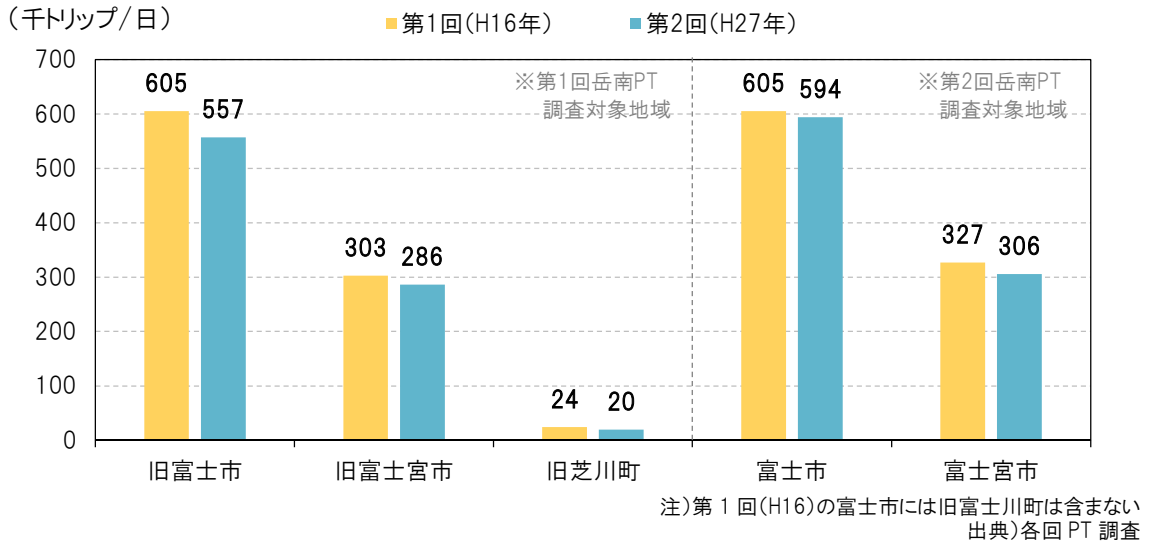


図 2.1 旧市町別トリップ数

(2) 地区別のトリップ数

地区別のトリップ数は、身延線沿線の地区などで多くなっています。

第1回と比較し、富士宮市の外神や万野原新田周辺でトリップ数が増加しています。

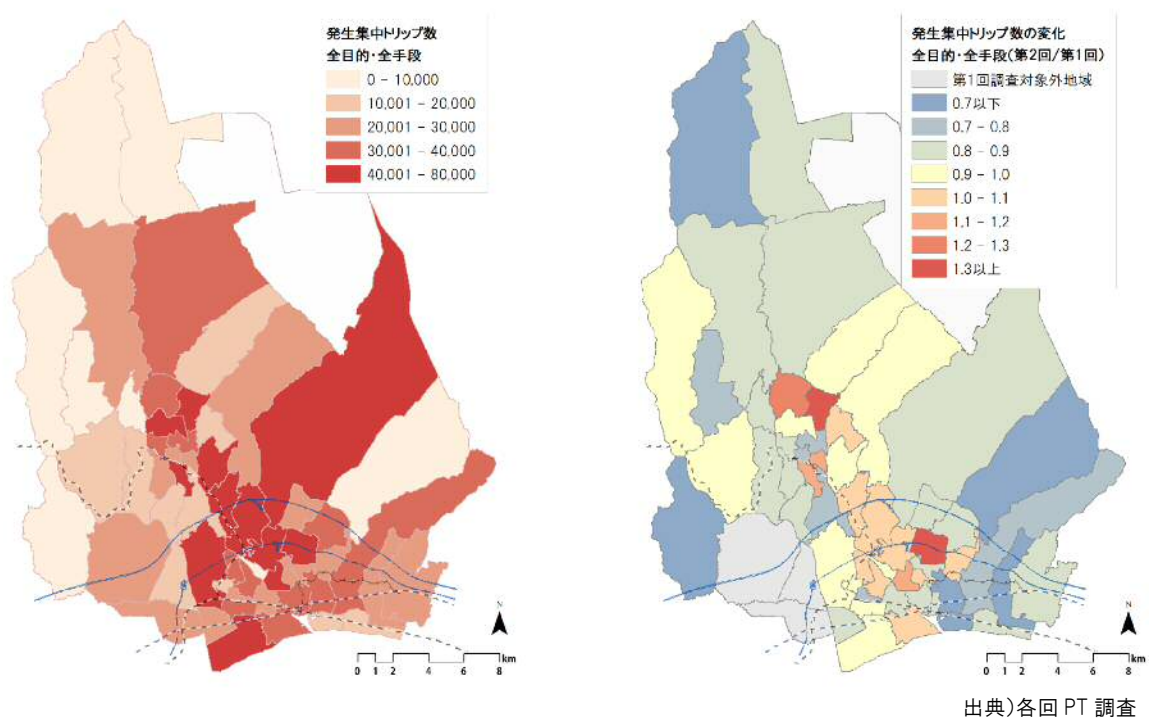


図 2.2 小ゾーン別発生集中トリップ数

3. 地域間のつながり

(1) 都市圏内・都市圏外とのつながり

岳南都市圏内での動きは約76万トリップ、都市圏外との動きは約9万トリップです。どちらも第1回調査（H16）から減少しています。

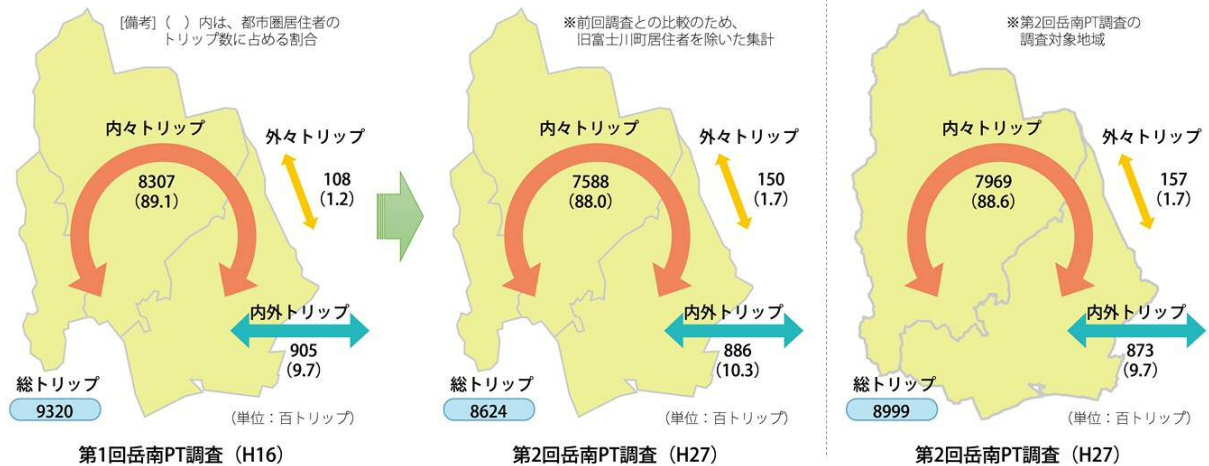


図 3.1 都市圏の総トリップ数の変化

(2) 富士市・富士宮市間のつながり

富士市～富士宮市間の動きは約8万トリップです。旧富士市と富士宮市のトリップ数は、第1回調査（H16）とほとんど変化はありません。

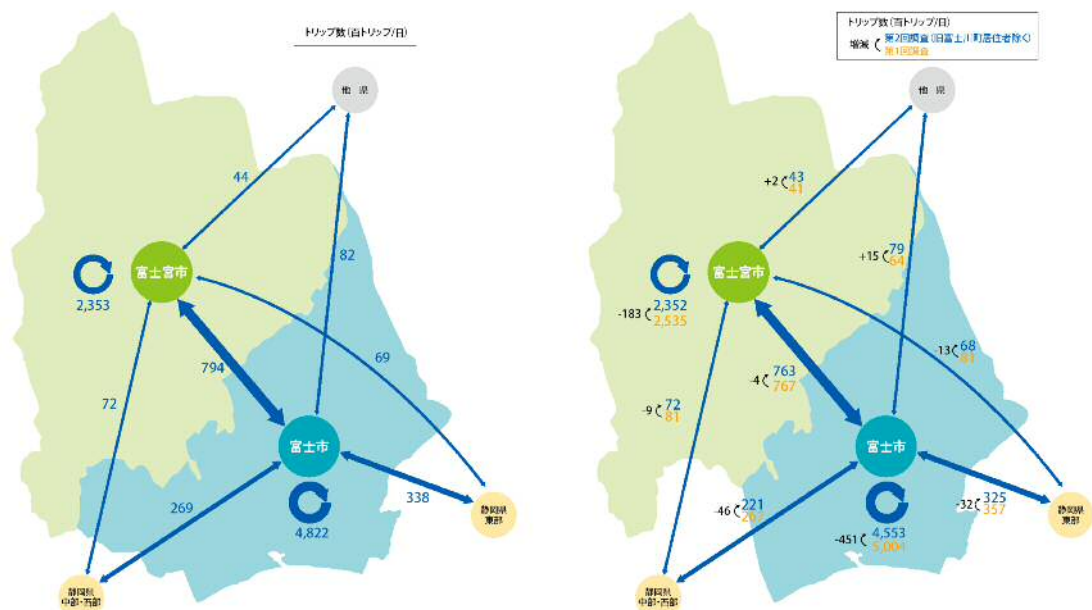
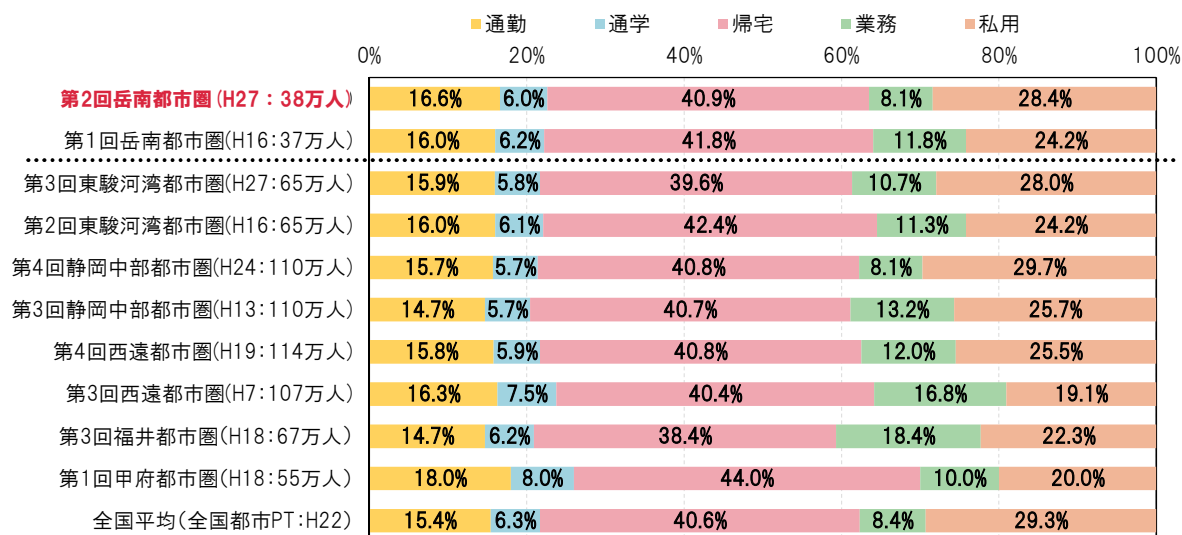


図 3.2 地域間の発着トリップ数

4. 目的別トリップ数

(1) 目的別トリップ構成比

目的別のトリップ構成比は、第1回（H16）と比べ、業務目的が約3%減少し、私用目的が増加しています。

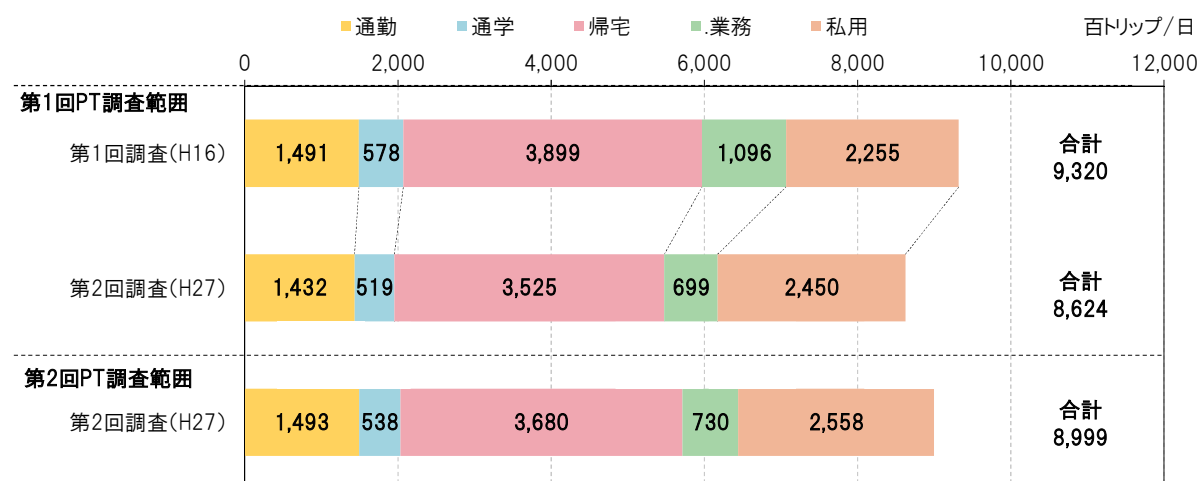


出典)各回 PT 調査

図 4.1 目的別トリップ構成比

(2) 目的別トリップ数

通勤や通学、帰宅、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。



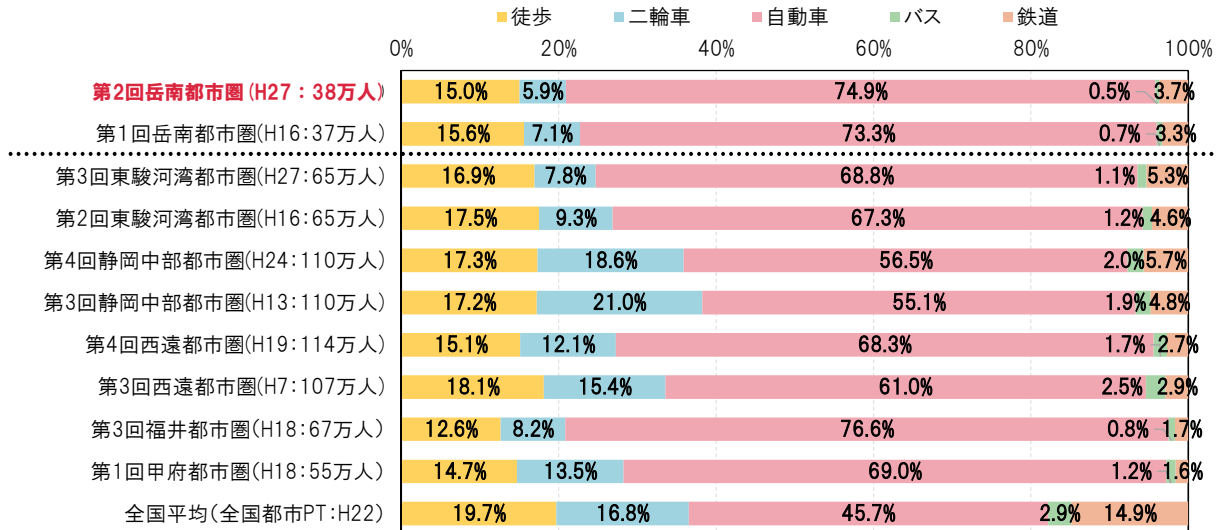
出典)各回 PT 調査

図 4.2 目的別トリップ数

5. 交通手段分担状況

(1) 岳南都市圏の交通手段分担率

岳南都市圏の代表交通手段分担率は、他都市圏と比べても自動車依存が高く、バスの利用が少ない状況となっています。第1回（H16）と比べ、自動車が約2%増加しました。

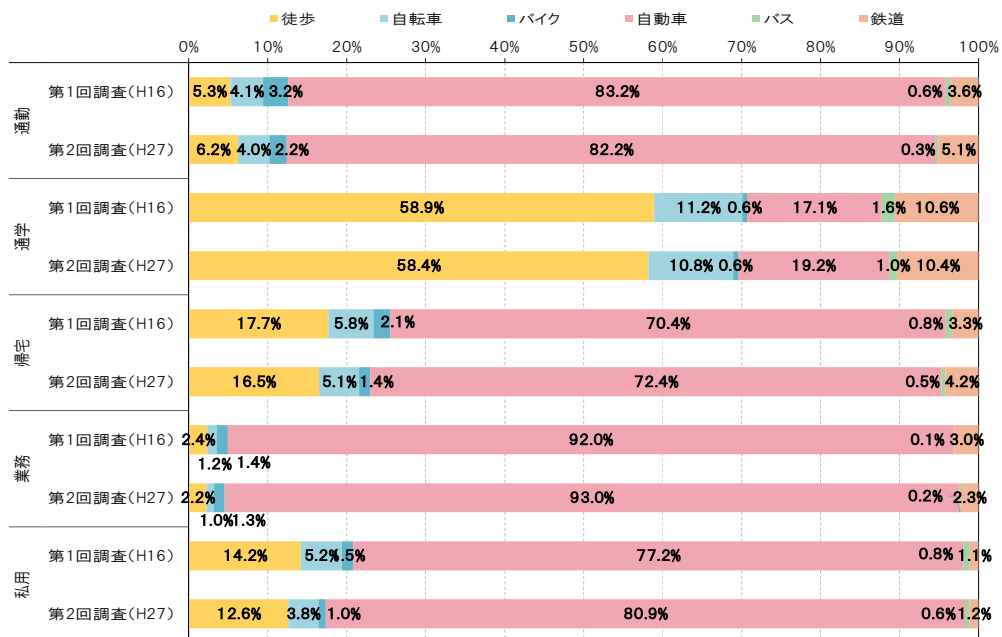


出典)各回 PT 調査

図 5.1 手段別トリップ構成比

(2) 目的別の交通手段分担率

業務目的や通勤目的、私用目的において、自動車が多く利用されています。第1回（H16）と比べ、通学目的以外では、自動車の分担率が増加しています。



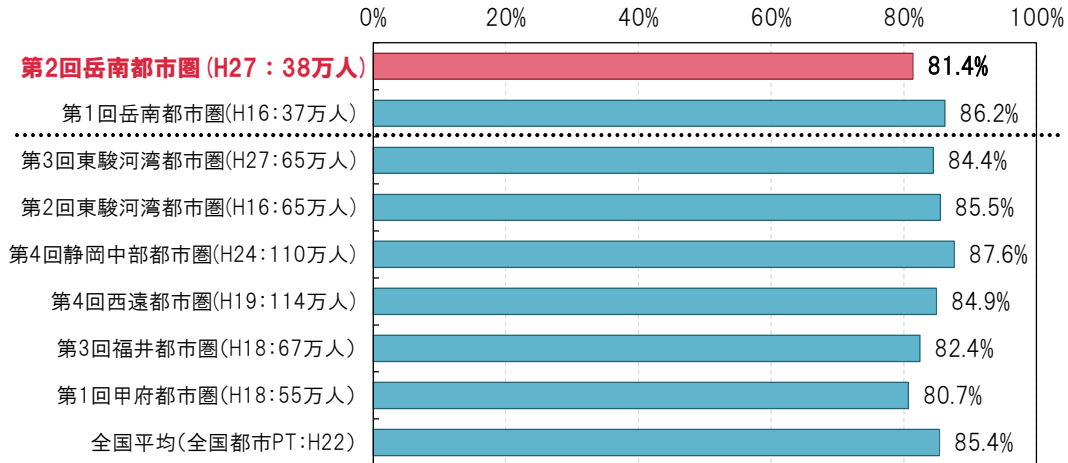
出典)各回 PT 調査

図 5.2 目的別代表交通手段別トリップ構成比

6. 外出率

(1) 都市圏の外出率

岳南都市圏に居住する人の外出率は81.4%で、東駿河湾都市圏(84.4%)や西遠都市圏(84.9%)等と比べて若干低い値です。第1回調査(H16)から外出率は約5%減少しています。

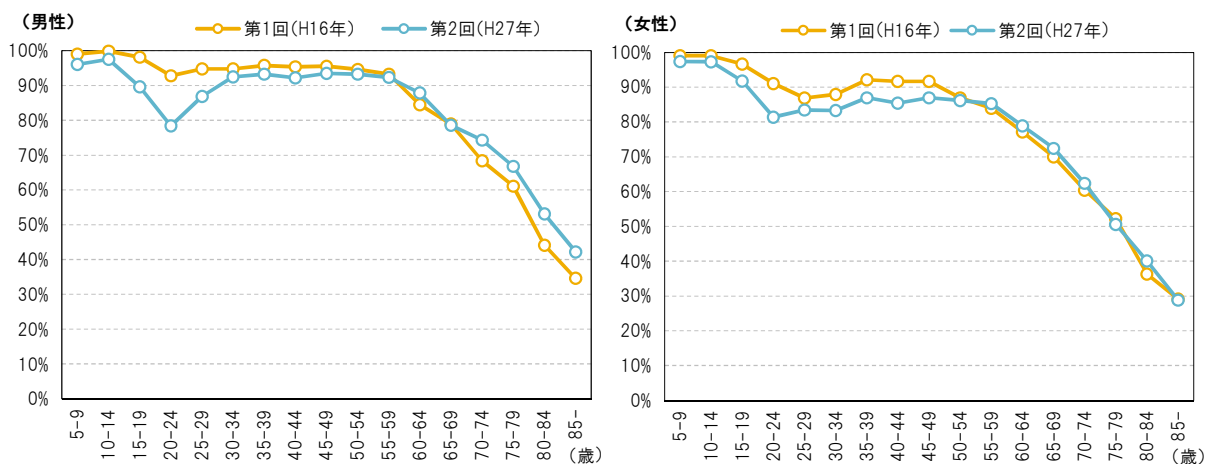


出典)各回 PT 調査、都市計画ハンドブック

図 6.1 都市圏の外出率

(2) 性年齢階層別外出率

若い年代ほど外出率は高い傾向にありますが、20~24歳ぐらいの年代では外出率が低下しています。第1回調査(H16)と比べて、男女ともに50~74歳で増加し、15~49歳において減少しています。



出典)各回 PT 調査

図 6.2 性年齢階層別外出率

7. 運転免許保有状況

(1) 運転免許保有率

性年齢階層別の運転免許保有率は、第1回調査（H16）に比べて、男性・女性ともに増加しており、特に男性は60歳以上、女性は45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25～59歳では運転免許保有率が90%を超えています。

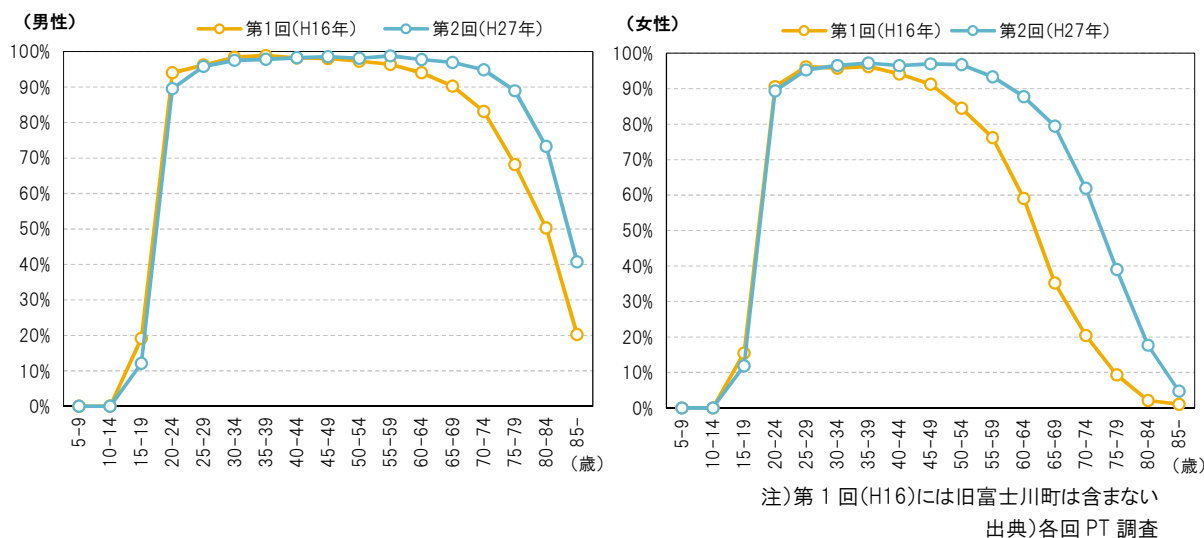


図 7.1 性年齢階層別外出率

(2) 自動車保有台数

世帯あたりの自動車保有台数は第1回調査（H16）に比べて減少した一方、単身世帯が増加したことから、1人あたり自動車保有台数は増加しています。

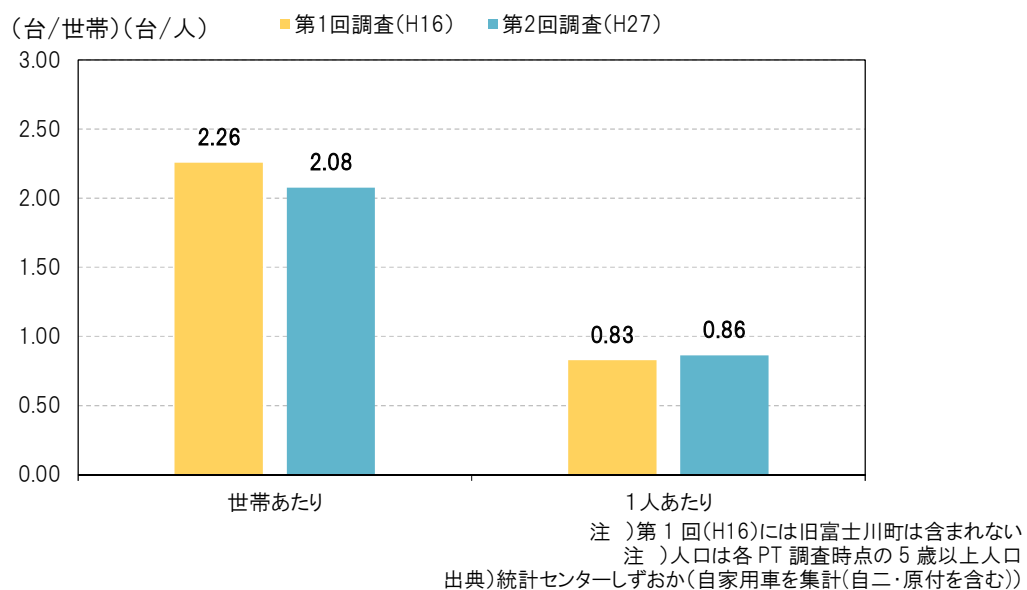
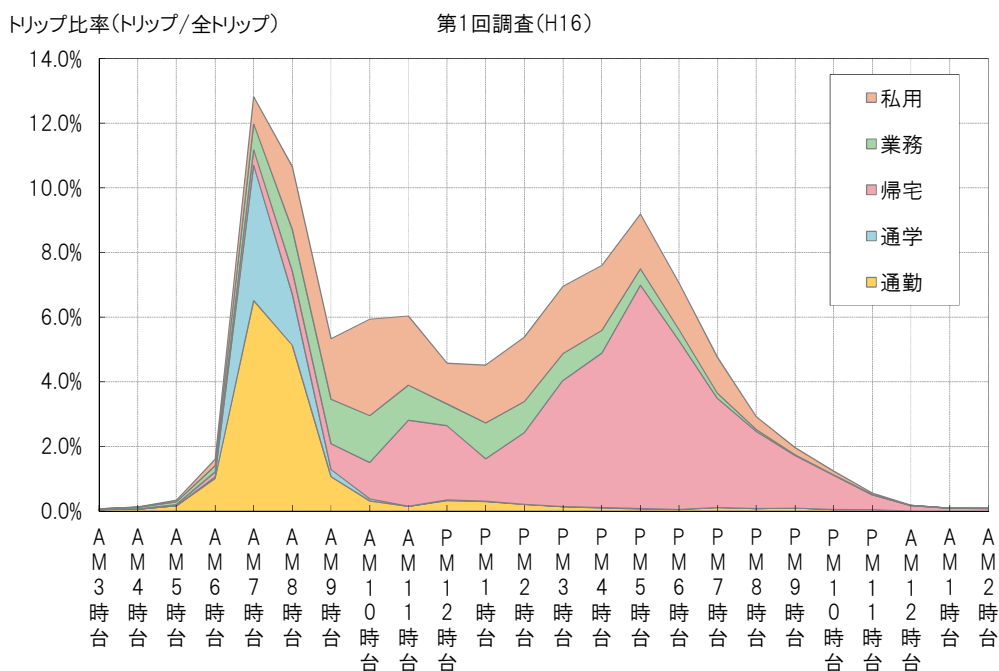
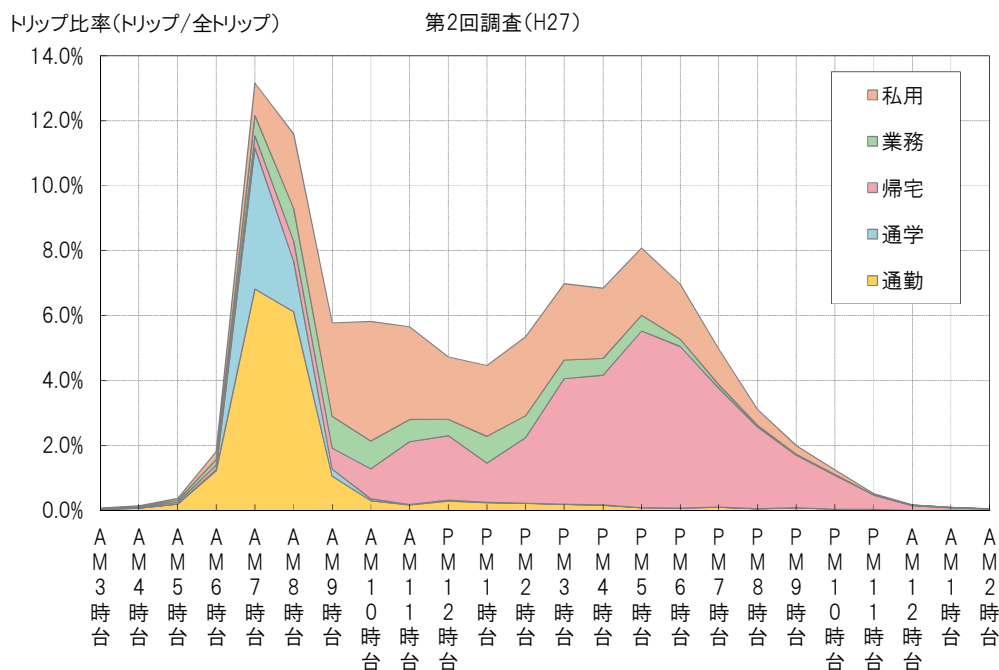


図 7.2 自動車保有台数

8. 時間帯別のトリップ特性

(1) 時間帯別トリップ構成比

午前7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回調査と比較すると、傾向の変化はあまり見られないものの、私用目的のトリップ比率がやや増加していることが確認できます。



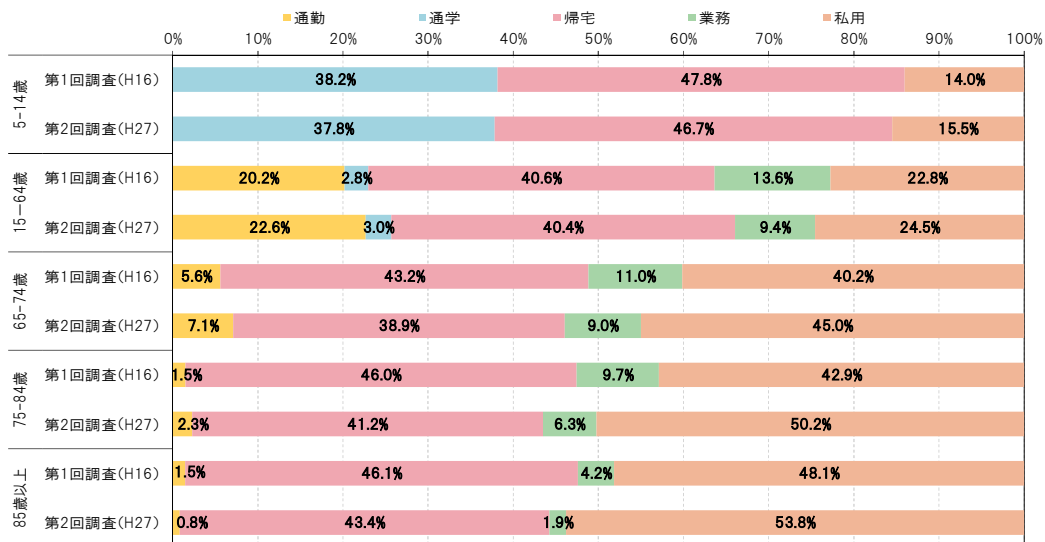
出典)各回 PT 調査

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、私用目的の割合は前回調査から約5%程度増加しています。

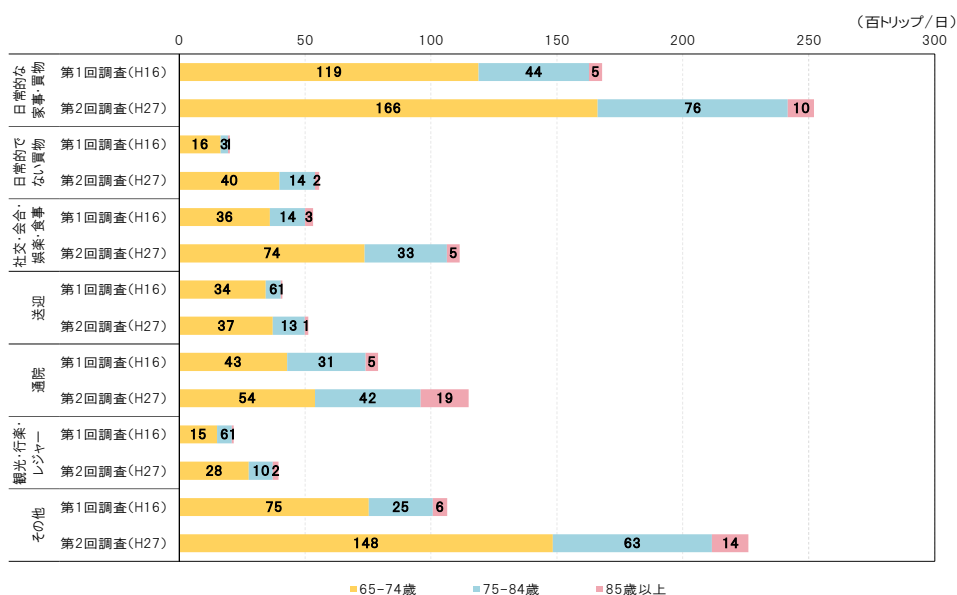


出典)各回 PT 調査

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、日常的な家事・買物が最も多く、次いで、社交・娯楽や通院が多くなっています。第1回調査(H16)と比較し、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・娯楽目的のトリップが前回の2倍以上となっています。

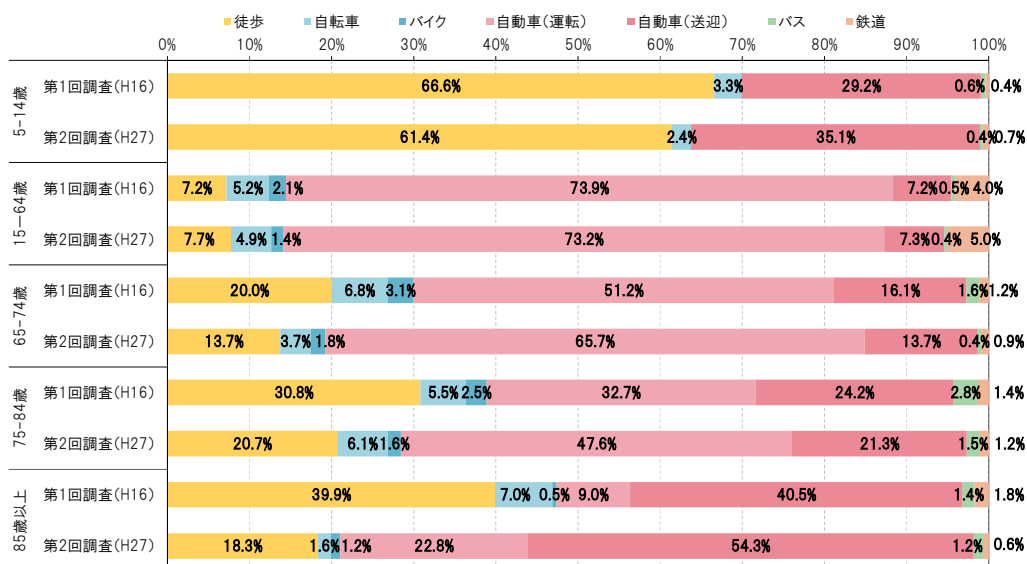


注)第1回調査圏域内の集計
出典)各回 PT 調査

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、7～8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歳以上のどの階層においても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。

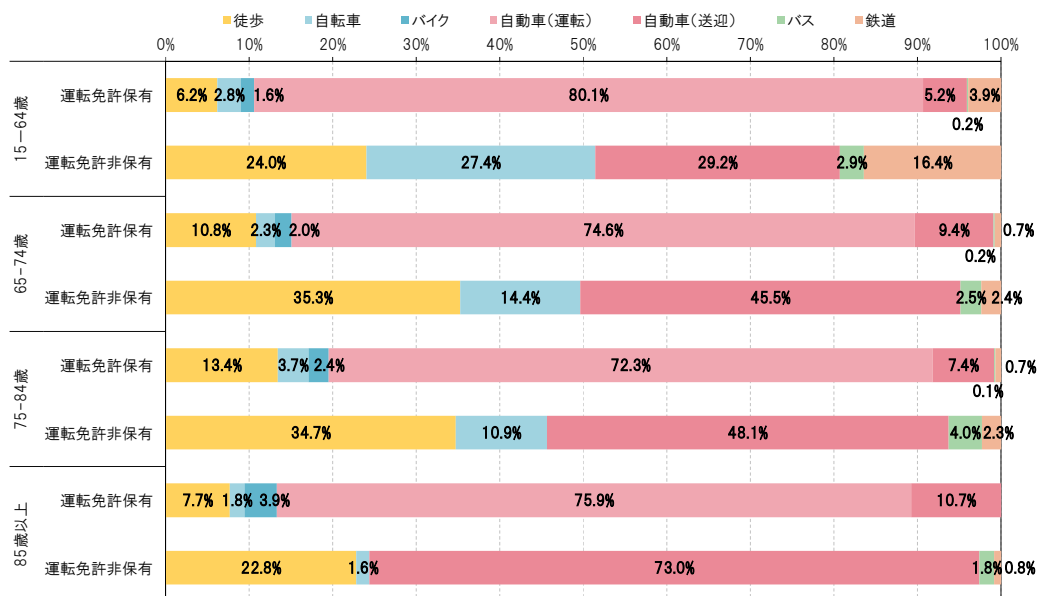


出典)各回 PT 調査

図 9.3 高齢者の交通手段

(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7割以上は自動車（運転）を利用しており、その傾向は85歳以上でもみられます。

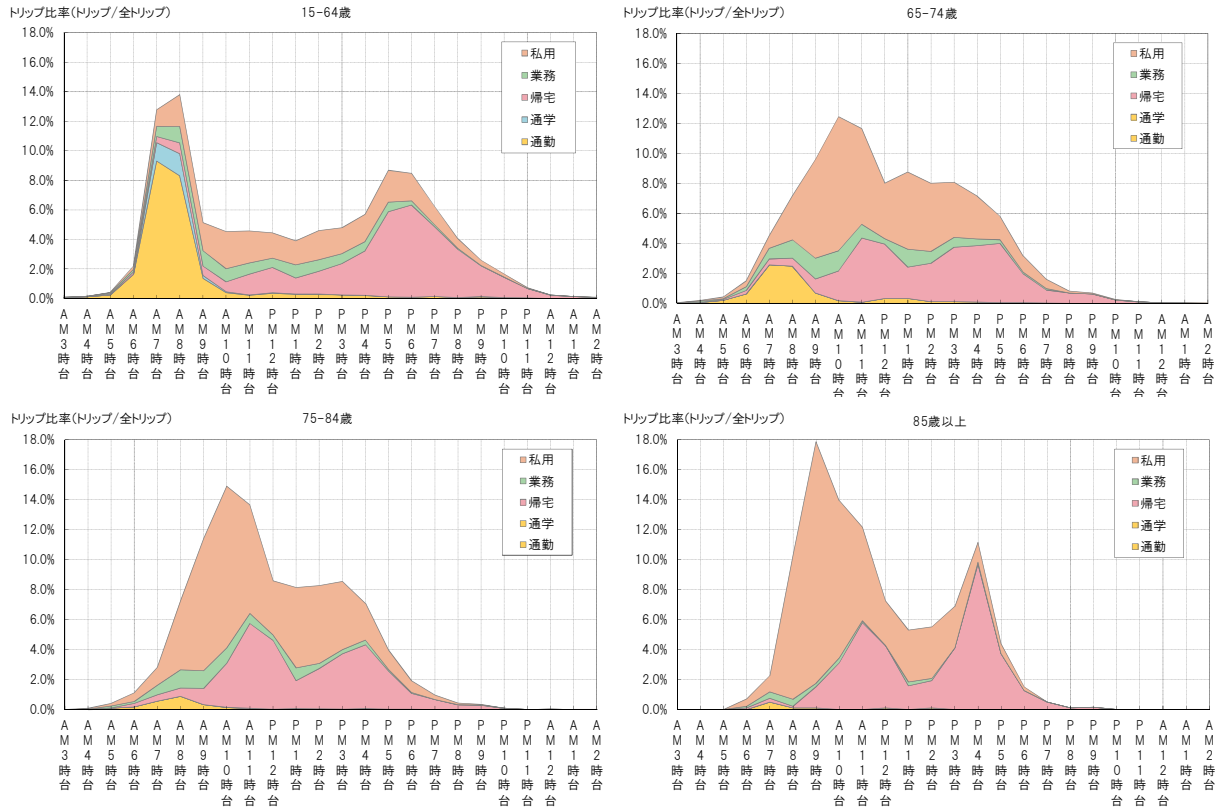


注)運転免許保有には自動二輪、原付免許保有を含む
出典)第2回岳南PT調査

図 9.4 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間帯のピークは若年層よりも遅く、午前9時から10時が最も多くなっています。若年層の帰宅時間帯のピークの山は1つである一方、高齢者の帰宅ピークは2山あることが特徴的です。



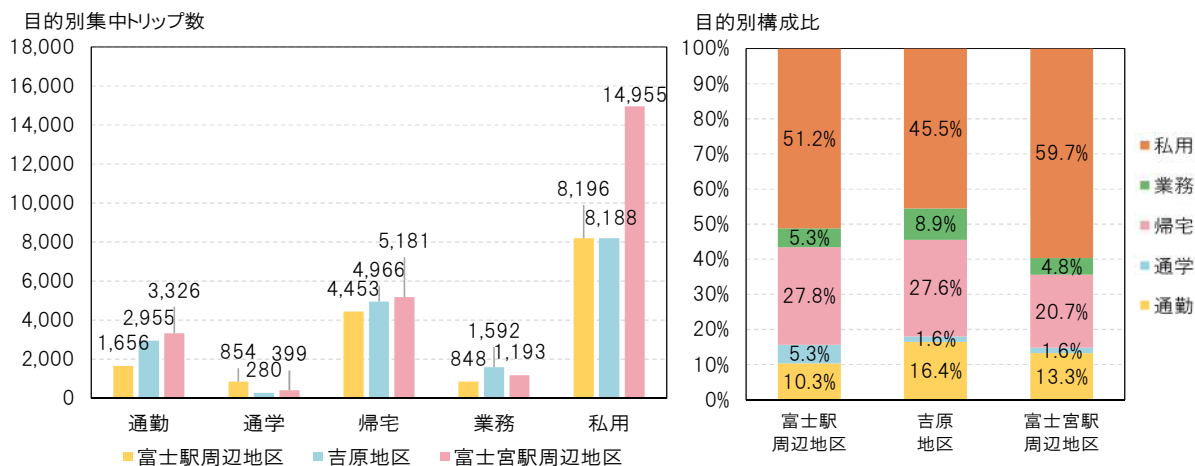
出典)第2回岳南PT調査

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

富士駅周辺地区、吉原地区、富士宮駅周辺地区へのトリップは、ともに私用目的のトリップが多くなっています。

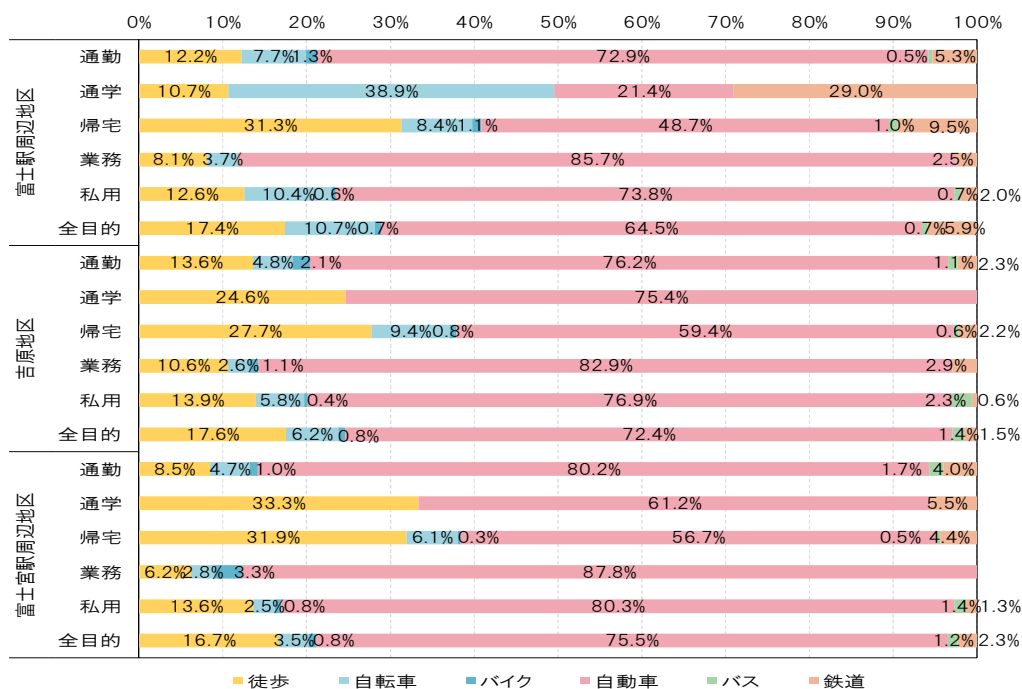


注) 中心市街地の区域に概ね該当する町字に着目した集計
出典) 第2回岳南PT調査

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

富士駅周辺地区、吉原地区、富士宮駅周辺地区へのトリップは、ともに自動車でのアクセスが多く、鉄道やバス等の公共交通を利用した移動は少ない状況です。



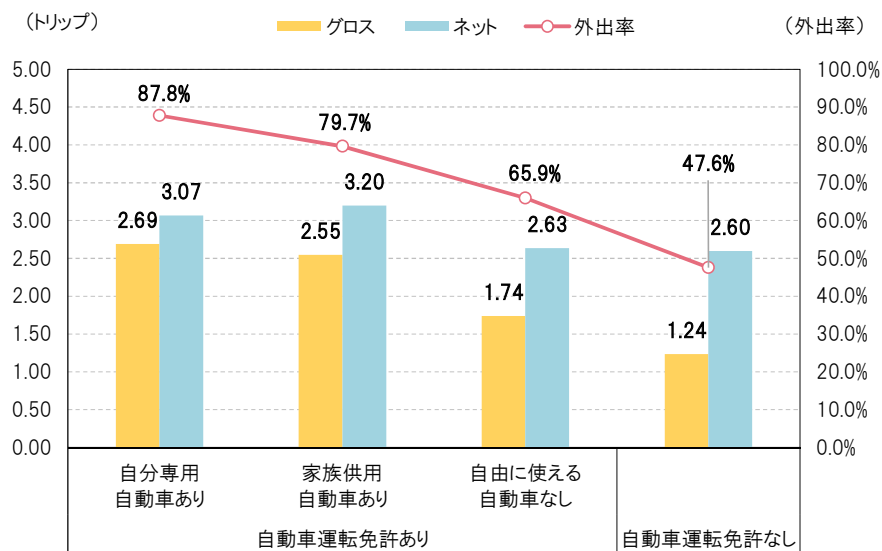
注) 中心市街地の区域に概ね該当する町字に着目した集計
出典) 第2回岳南PT調査

図 10.2 中心市街地への目的別トリップ数・構成比

11. 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ほど外出率及びトリップ数が多くなっています。18歳以上で自動車の運転免許がなしの場合、外出率は5割に満たない状況です。

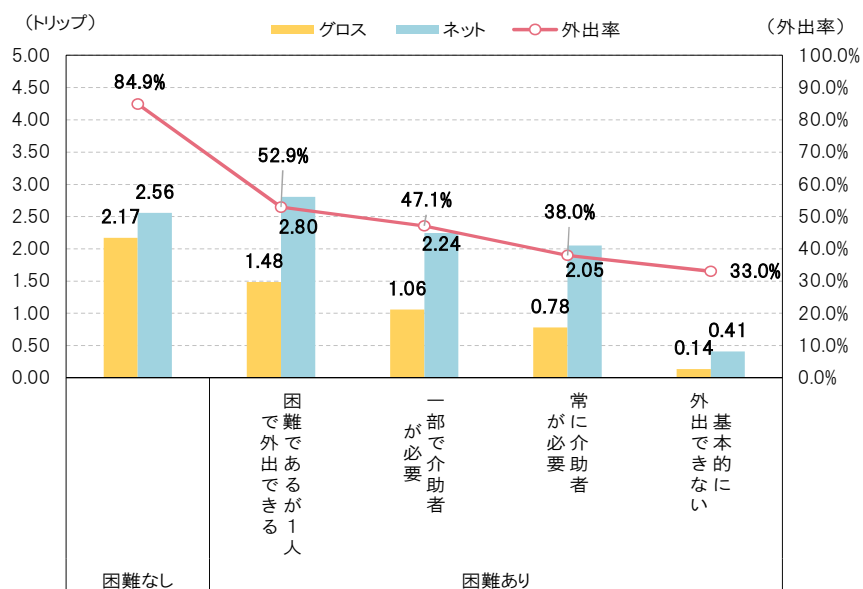


注)自動車運転免許を保有できる18歳以上を対象とした集計
出典)第2回岳南PT調査

図 11.1 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

杖等の補助具等が必要になるなどの外出時の困難があると、外出率は約5割まで低下しています。

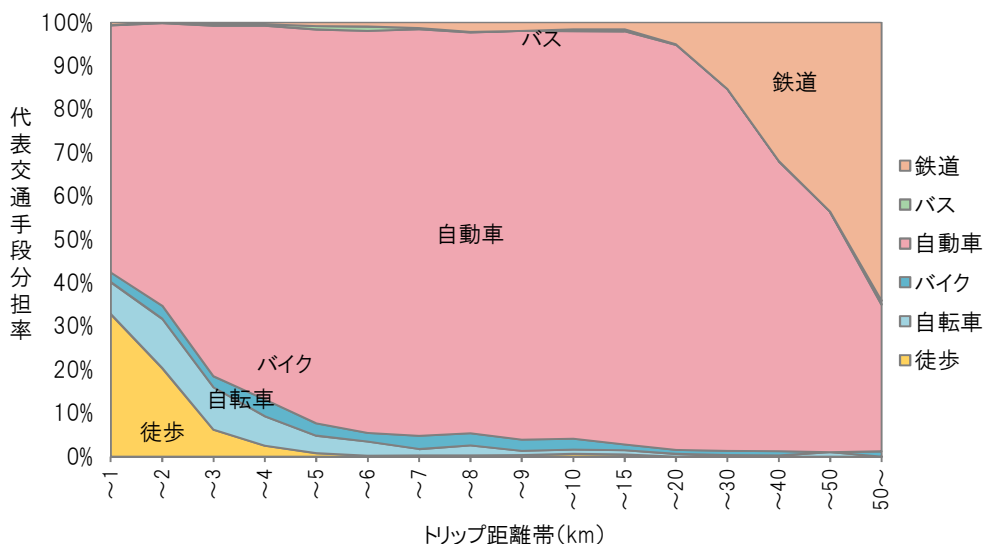


出典)第2回岳南PT調査

図 11.2 自由に使える車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手段構成をみると、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半数以上存在しています。

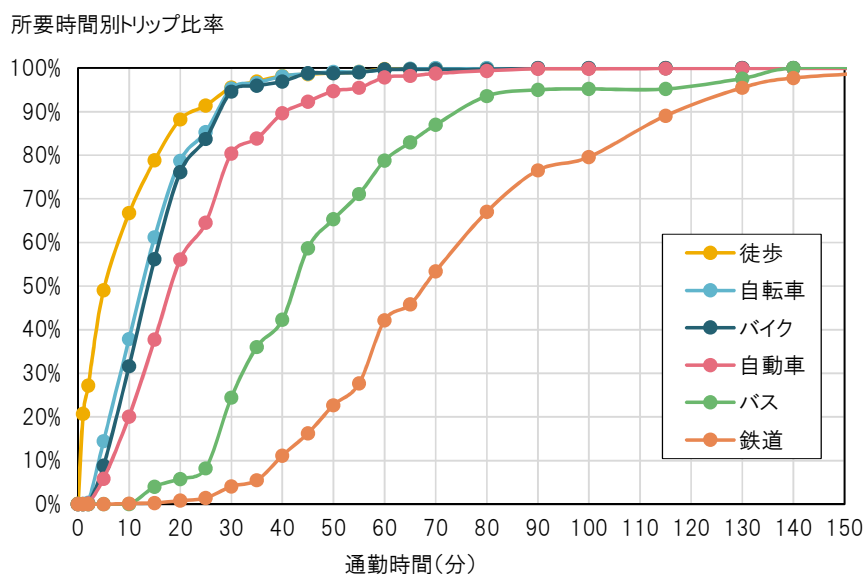


出典)第2回岳南PT調査

図 11.3 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5分以内で約半数を占め、20分以内で約9割を占めています。自動車は20分以内で約半数を占め、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は所要時間も長く、バスの中央値は約45分、鉄道は約70分です。



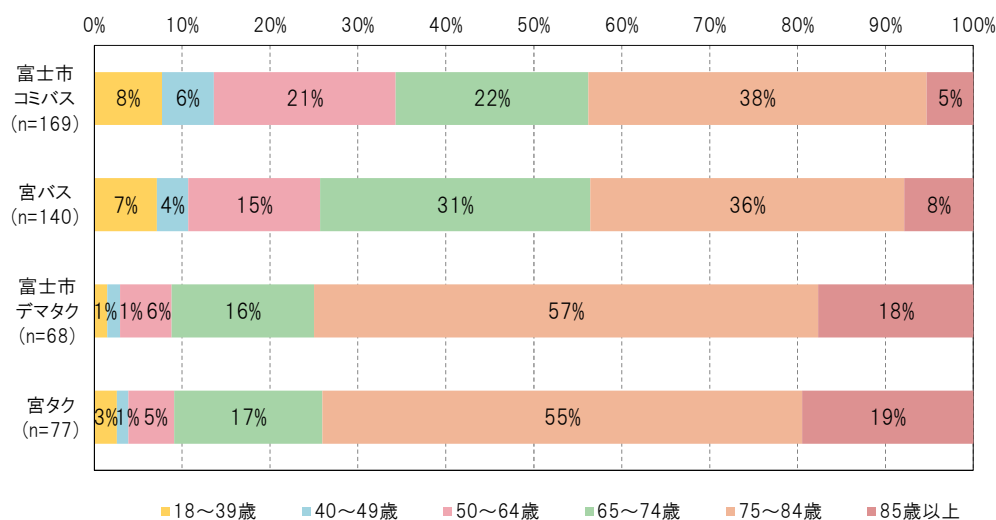
出典)第2回岳南PT調査

図 11.4 通勤手段別所要時間別トリップ比率

12. コミュニティバス、デマンドタクシーの利用特性

(1) 利用者の属性

コミュニティバス・デマンドタクシー利用者は、65歳以上の高齢者が多く、コミュニティバスで全体の約7割、デマンドタクシーでは全体の9割を占めています。また、女性が多く、全体の8割～9割を占めています。



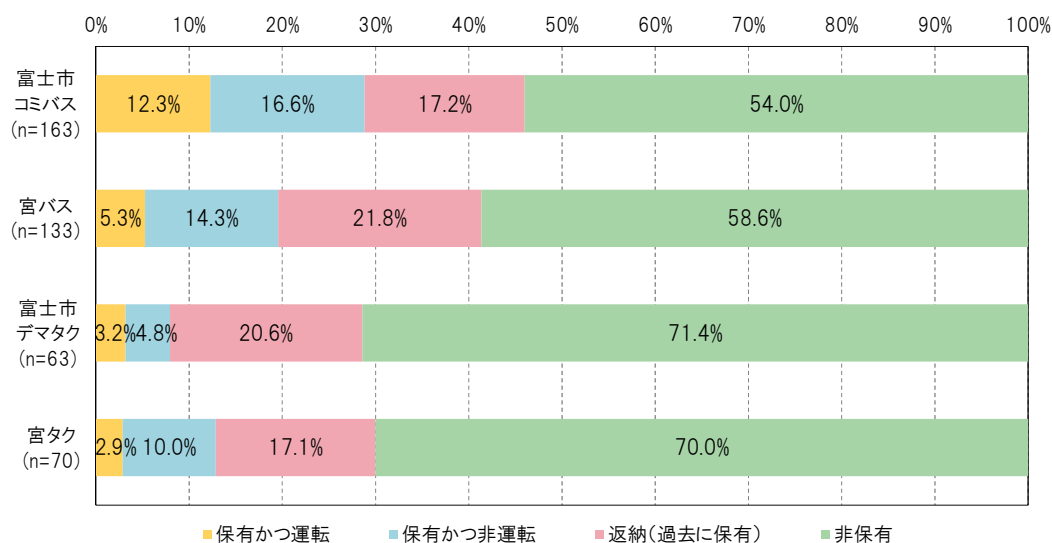
出典)コミュニティバス・デマンドタクシー調査

図 12.1 利用者の年齢

(2) 利用者の免許保有状況

免許非保有者が全体の約7割～9割を占める。そのうち約2割は免許返納者です。

免許を持ち、普段運転する利用者は富士市のコミュニティバスを除き1割未満であり、非運転者が大半を占めています。



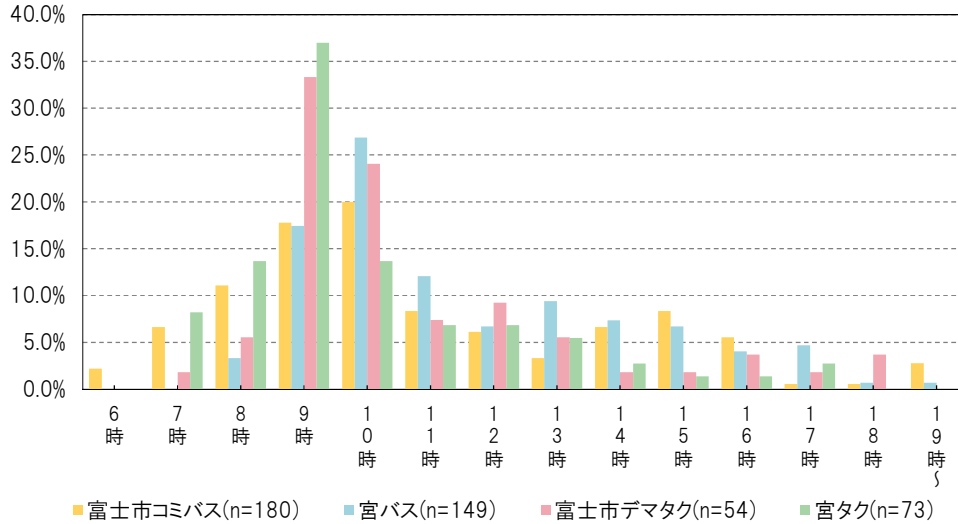
出典)コミュニティバス・デマンドタクシー調査

図 12.2 利用者の免許保有状況

(3) 利用時間帯

コミュニティバスは10時台、デマンドタクシーは9時台に利用が集中しています。

時間帯別トリップ比率



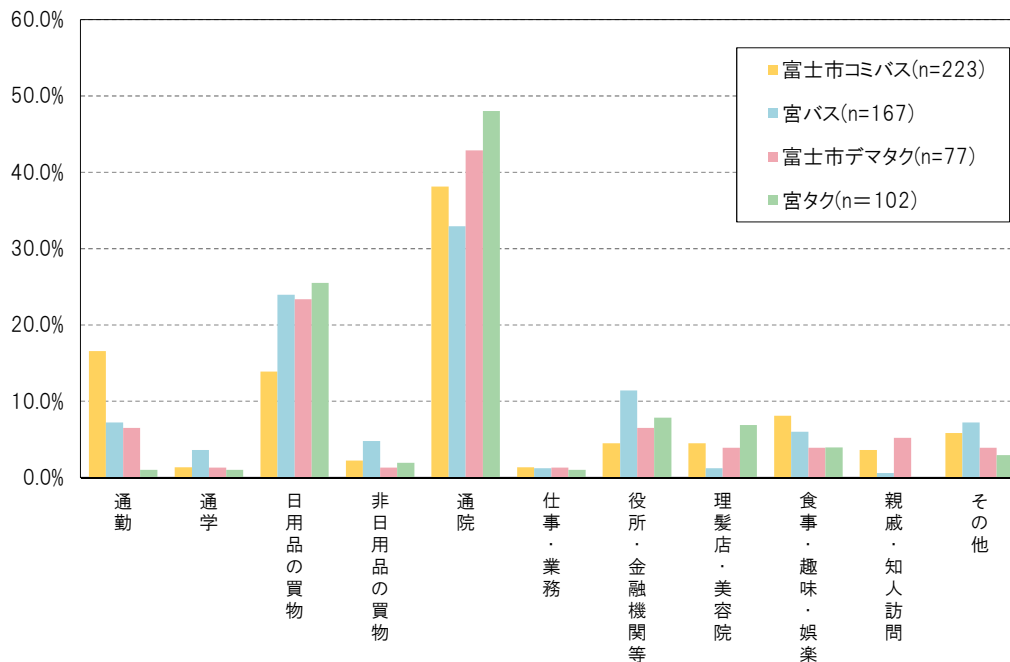
出典)コミュニティバス・デマンドタクシー調査

図 12.3 利用時間帯

(4) 移動目的

全体的には通院や日用品の買物など、日常生活における利用が多く、富士市のコミュニティバスでは通勤にも利用されています。

目的別構成比

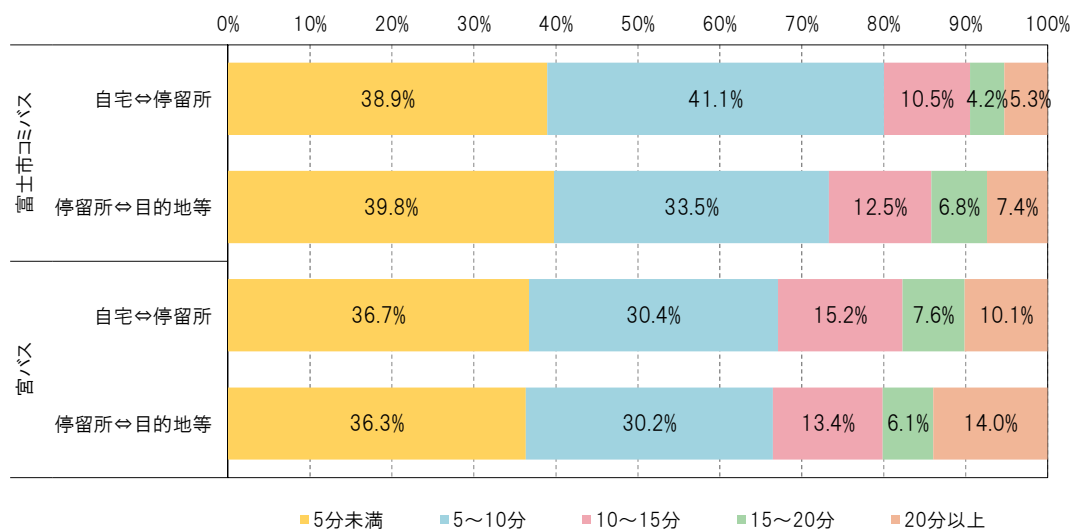


出典)コミュニティバス・デマンドタクシー調査

図 12.4 移動目的

(5) 停留所までの時間

自宅から5分未満で停留所に行ける方が約4割を占め、比較的利用しやすい場所に停留所が設置されています。一方、20分以上かかる方も1割程度みられます。



出典)コミュニティバス・デマンドタクシー調査

図 12.5 停留所までの時間