

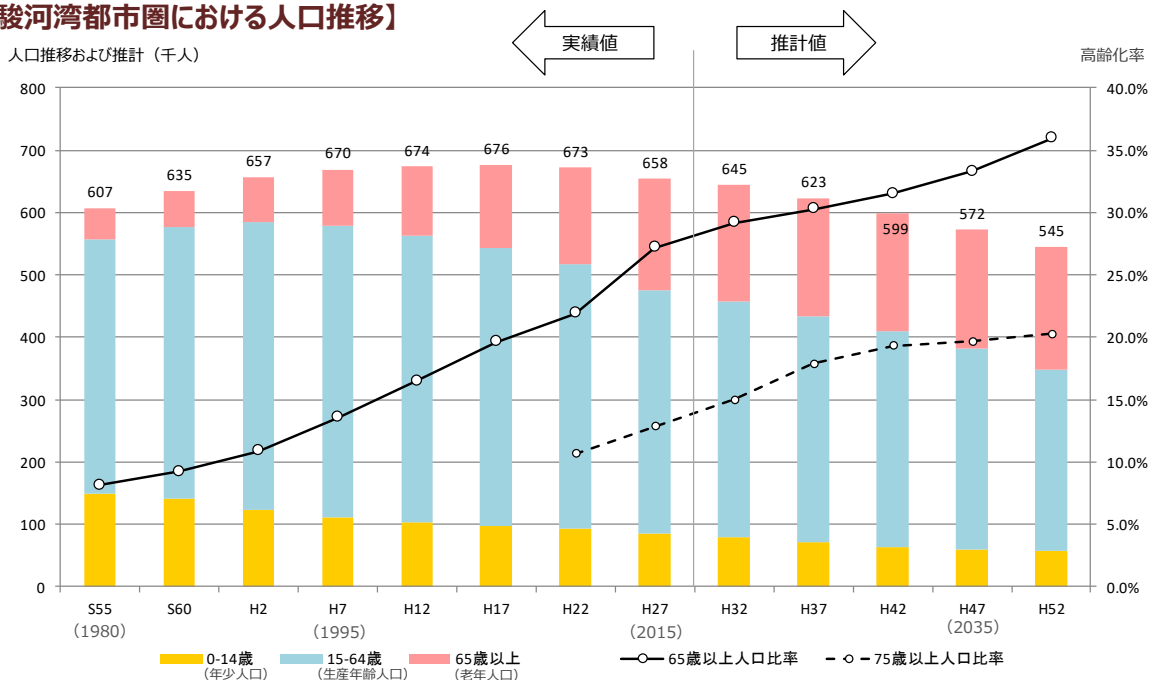
2.東駿河湾都市圏の概要

2-1 都市圏構造

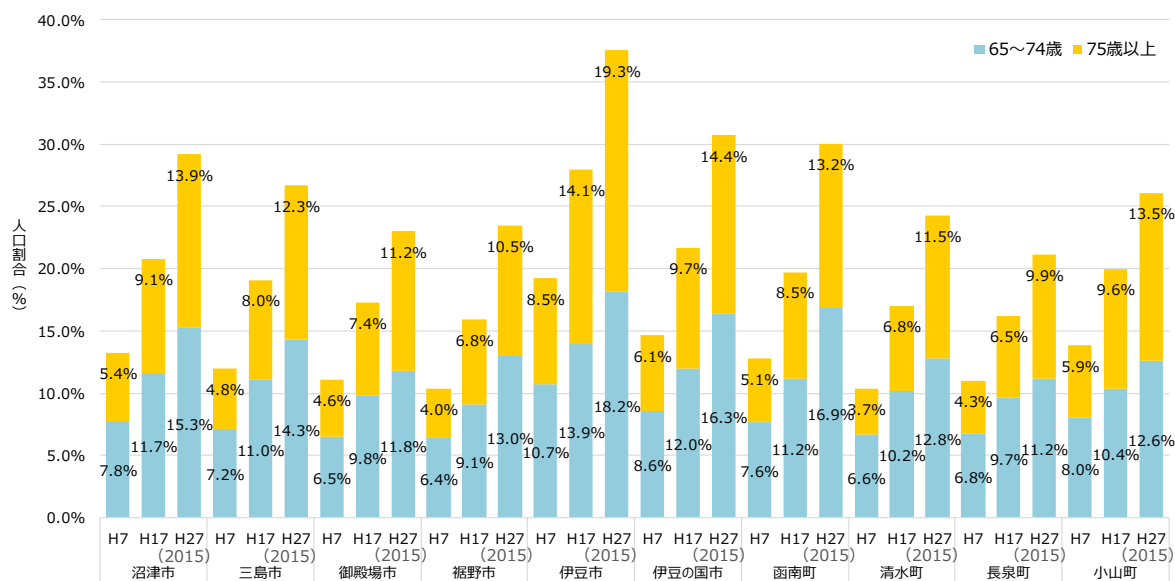
(1) 人口動向

- 東駿河湾都市圏においても全国傾向と同様に人口減少が進んでおり、20年後の平成47年（2035）人口は現状よりも約13%少ない57.2万人になると予測されています。
- 年少人口及び生産年齢人口の減少が進む一方で老年人口は年々増加を続け、20年後には約3人に1人が高齢者となることが予想されます。
- 高齢化率を市町別にみると、都市圏南部の伊豆市、伊豆の国市、函南町では既に高齢化率が30%以上となっています。

【東駿河湾都市圏における人口推移】



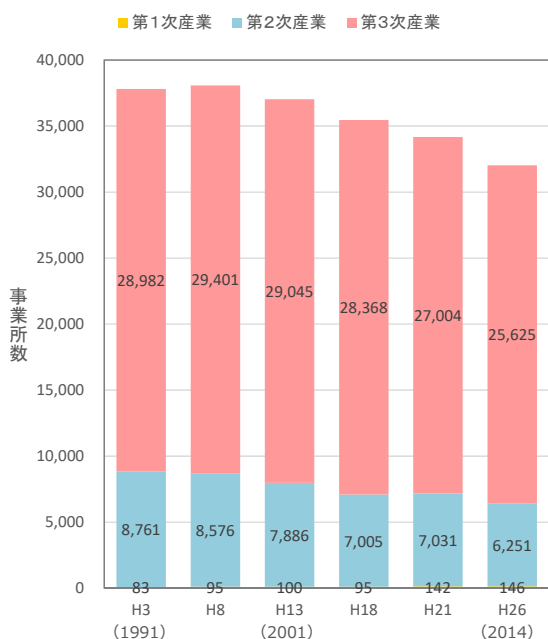
【各市町における高齢化率の推移】



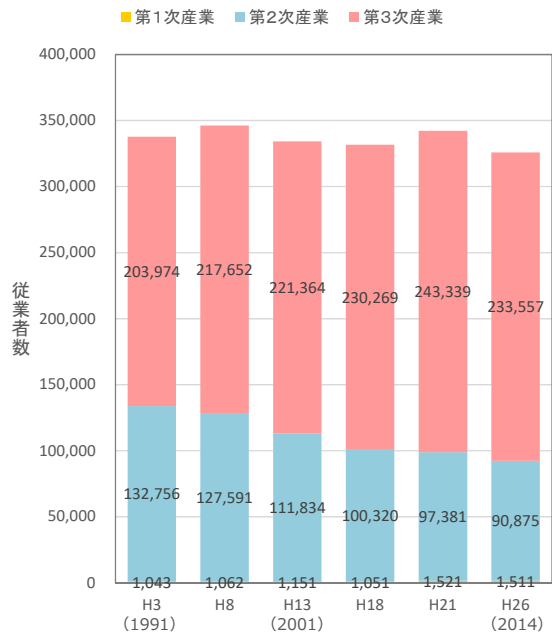
(2) 産業動向

- 事業所数は減少傾向、従業者総数は概ね横ばいで推移しています。
- 第3次産業の従業者数は増加を続けていましたが、平成26年（2014）には減少に転じています。
- 卸売・小売事業所数や製造業事業所数はともに減少傾向となっています。

【産業別事業所数の推移】



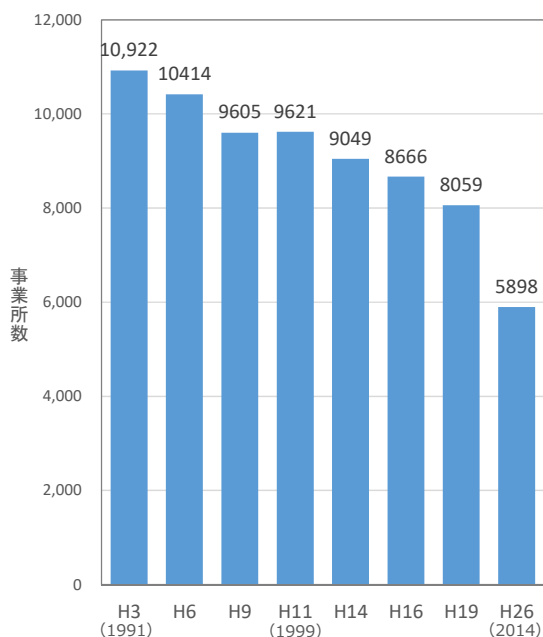
【産業別従業者数の推移】



注、各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した値

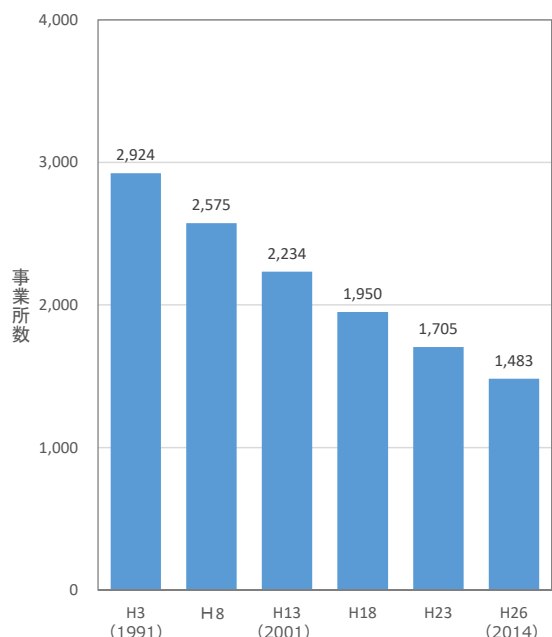
出典) H3、H8事業所調査、H13、H18事業所・企業統計調査、H21、H26経済センサス基礎調査（公務は含まない）

【卸売・小売事業所数の推移】



注、各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した事業所数
出典) 各年商業統計調査

【製造業事業所数の推移（従業員4人以上の事業所）】

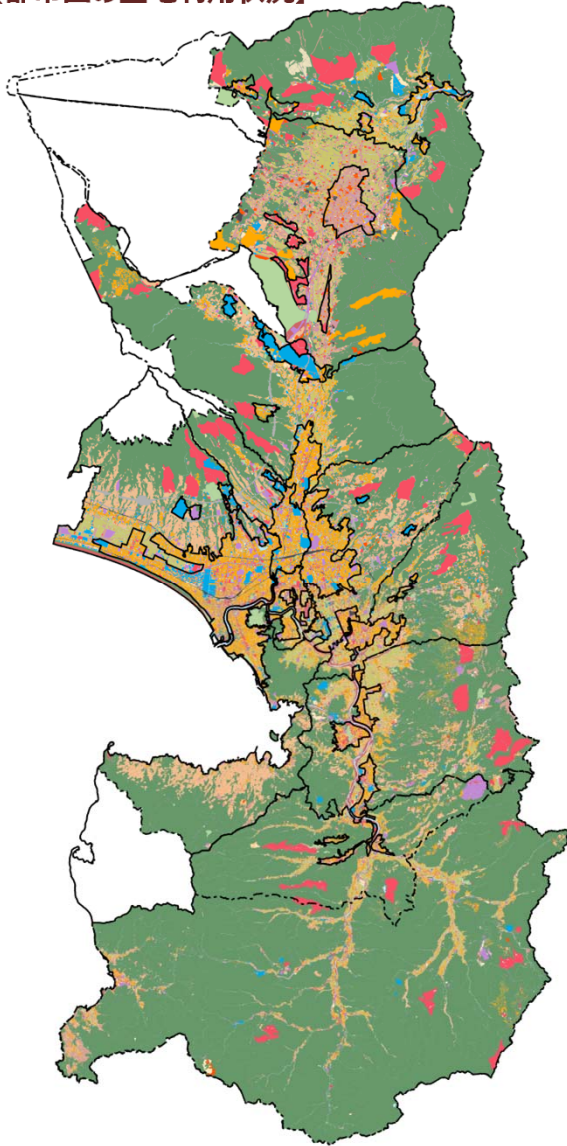


注、各年数値は第3回PT調査圏域及び合併市町に補正した事業所数
出典) 各年工業統計調査

(3) 土地利用動向

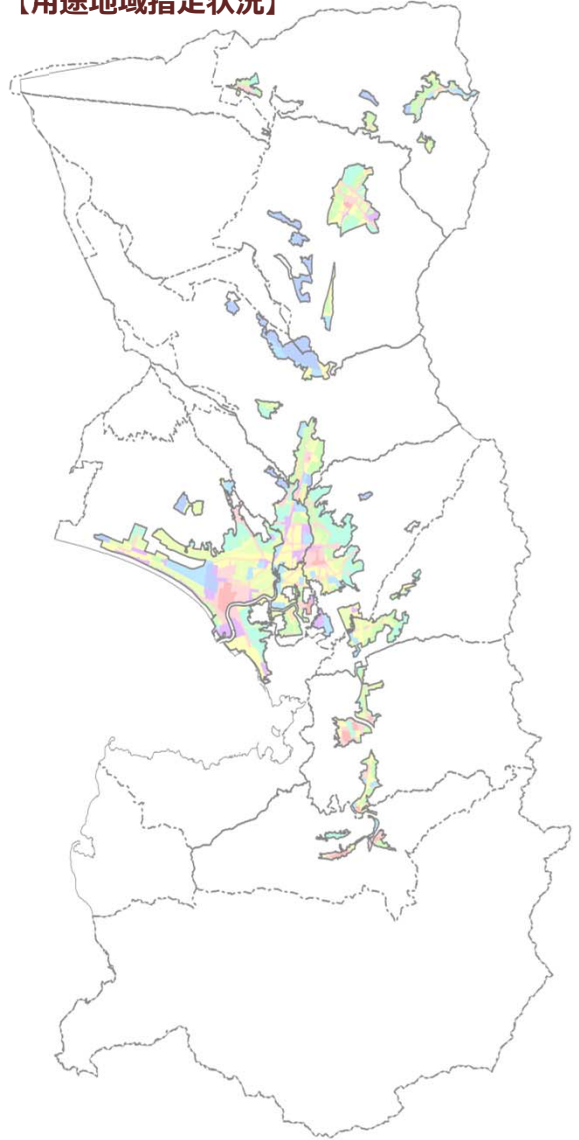
- 沼津市、三島市、御殿場市、裾野市の各市町中心部や鉄道駅周辺に住宅用地や商業用地が広がり、その外側に田や畑、山林が広がっています。
- 沼津駅や三島駅、御殿場駅、伊豆長岡駅周辺等の鉄道沿線が商業地域に指定されており、市街化区域の外延部では住居専用系用途が多くを占めています。

【都市圏の土地利用状況】



田	公共施設用地
畑	道路用地
山林	交通施設用地
水面	公共用地
自然地	その他の公的施設用地
その他の自然的土地利用	その他の空き地
住宅用地	市街化区域界
商業用地	都市計画区域界
工業用地	行政区域界
農林漁業用施設用地	

【用途地域指定状況】



第1種低層住宅専用地域	商業地域
第2種低層住宅専用地域	準工業地域
第1種中高層住宅専用地域	工業地域
第2種中高層住宅専用地域	工業専用地域
第1種住宅地域	市街化区域界
第2種住宅地域	都市計画区域界
準住宅地域	行政区域界
近隣商業地域	

出典) 都市計画基礎調査 土地利用現況図
 (東駿河湾広域都市計画区域、田方広域都市計画区域、
 御殿場小山広域都市計画区域、裾野都市計画区域 平成27~28年)

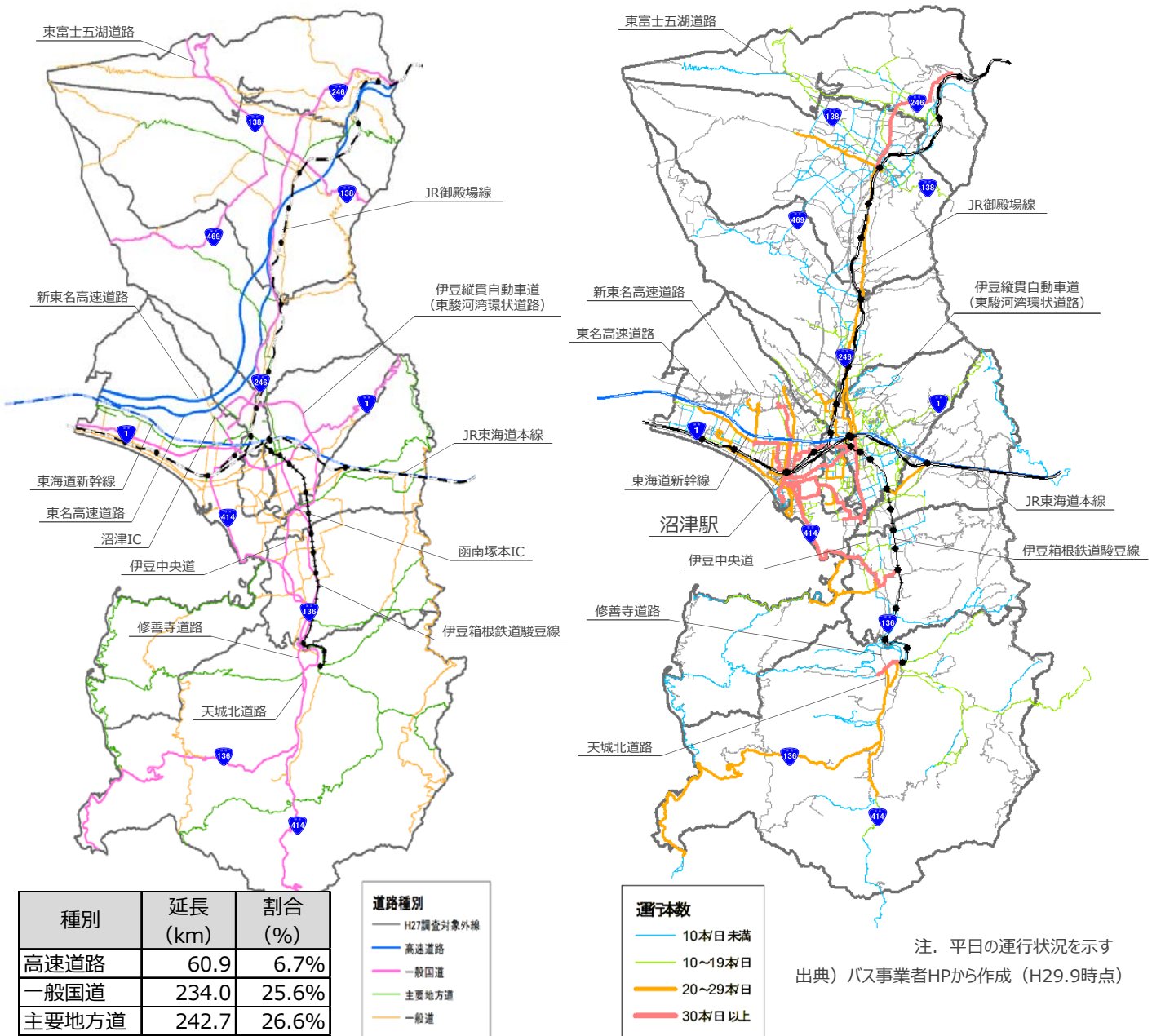
出典) 国土数値情報

(4) 交通網 (道路・鉄道・バス)

- 東名高速道路、新東名高速道路の2つの高速道路が本都市圏を通過しています。
- 国道は、国道1号や国道138号等が東西に通過しており、国道1号は伊豆縦貫自動車道（東駿河湾環状道路）として沼津ICから函南塚本ICまで伸び、連絡路により伊豆中央道に接続しています。
- 南北方向には三島市から下田市に向かう国道136号や、国道246号、国道414号が伸びています。
- 鉄道は、東西方向に東海道新幹線やJR東海道本線、南北方向にはJR御殿場線や伊豆箱根鉄道駿豆線が伸びています。
- バス路線は、運行本数の多い基幹的な路線が沼津駅を中心に放射状に広がる一方で、山間部や沿岸部等ではバス路線は存在するものの、運行本数が少なくなっています。

【現況道路網・鉄道網】

【現況バス網】



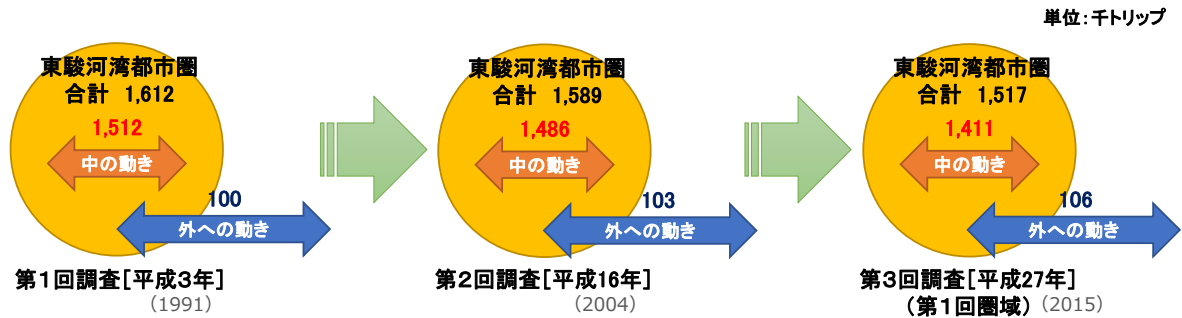
出典) H27道路交通センサス (一般交通量調査)

注. 平日の運行状況を示す
 出典) バス事業者HPから作成 (H29.9時点)

2-2 東駿河湾都市圏居住者の交通特性

(1) 都市圏全体の1日の動き

- 本都市圏のトリップ数は、第1回調査、第2回調査、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。



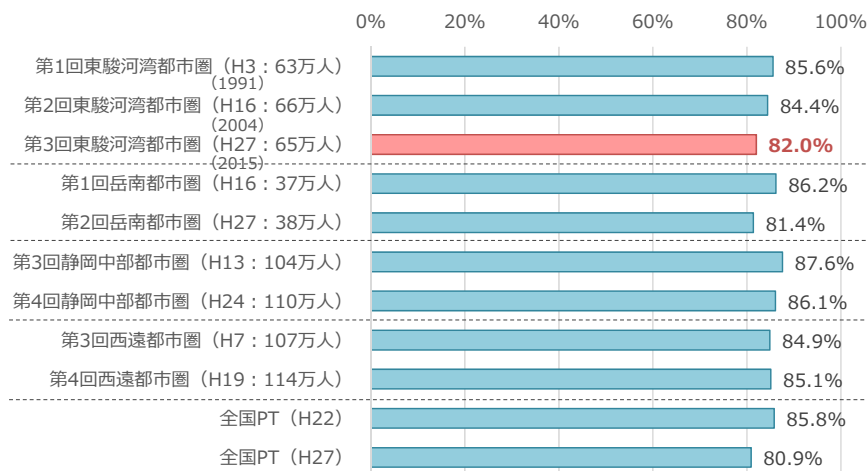
※第3回調査の都市圏は第1回調査設定をベースとする。(旧戸田村を除く、伊豆市は旧修善寺町のみ)

出典) 各回PT調査

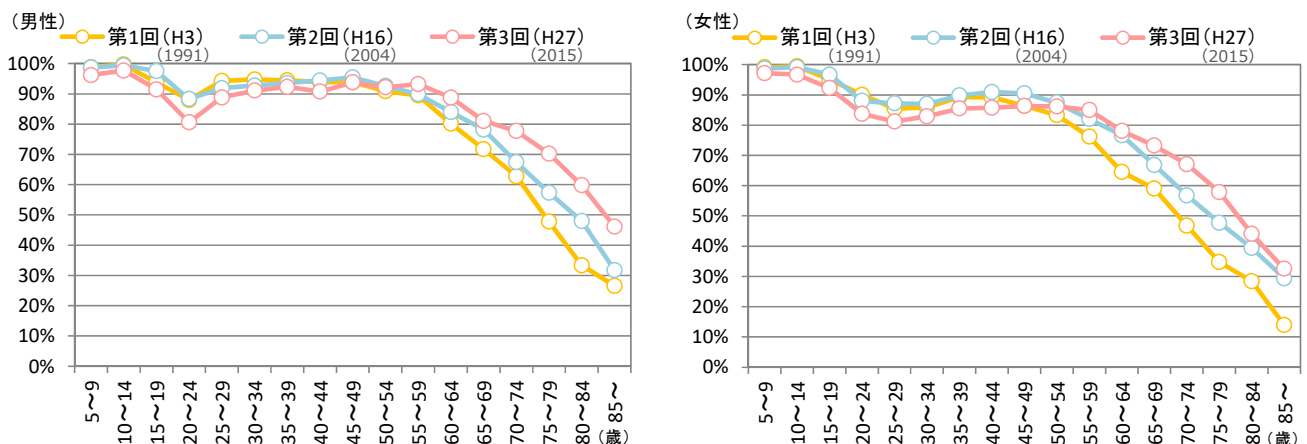
(2) 外出率

- 本都市圏の外出率は他都市圏と比べて若干低くなっているほか、第1回調査(平成3年(1991))以降減少傾向となっています。
- 本都市圏の性年齢階層別外出率は、第1回調査、第2回調査と比べ、第3回調査では男女ともに55歳以上で増加している一方、49歳以下では減少しています。

【外出率】



【性・年齢階層別の外出率】

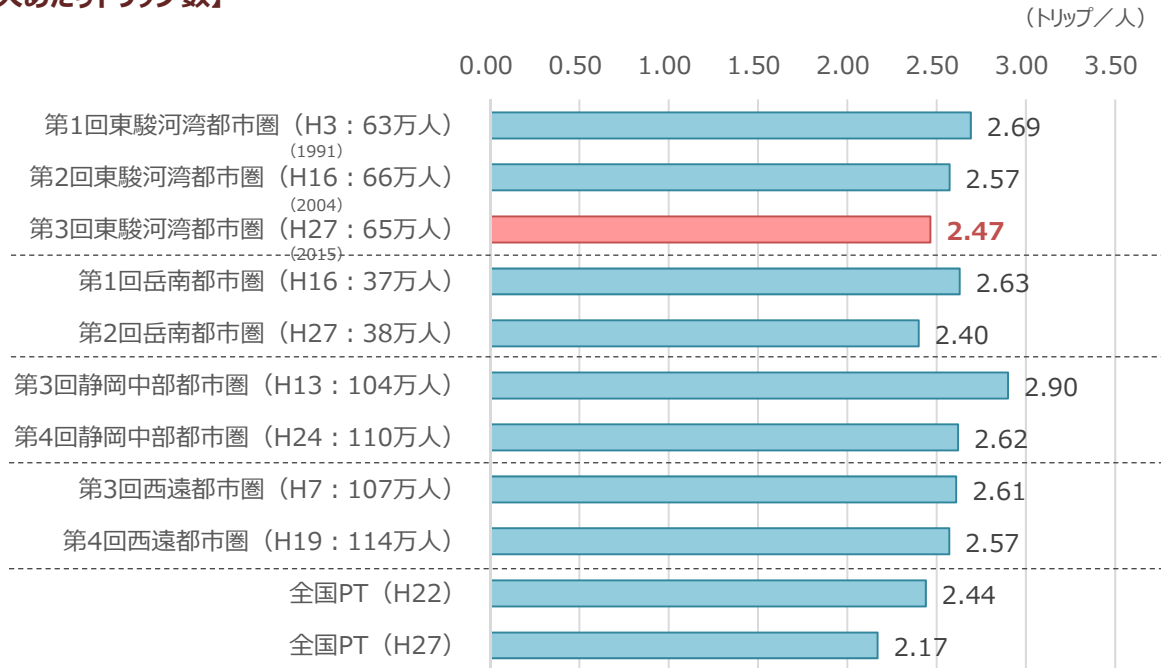


出典) 各回PT調査

（3）一人あたりのトリップ数

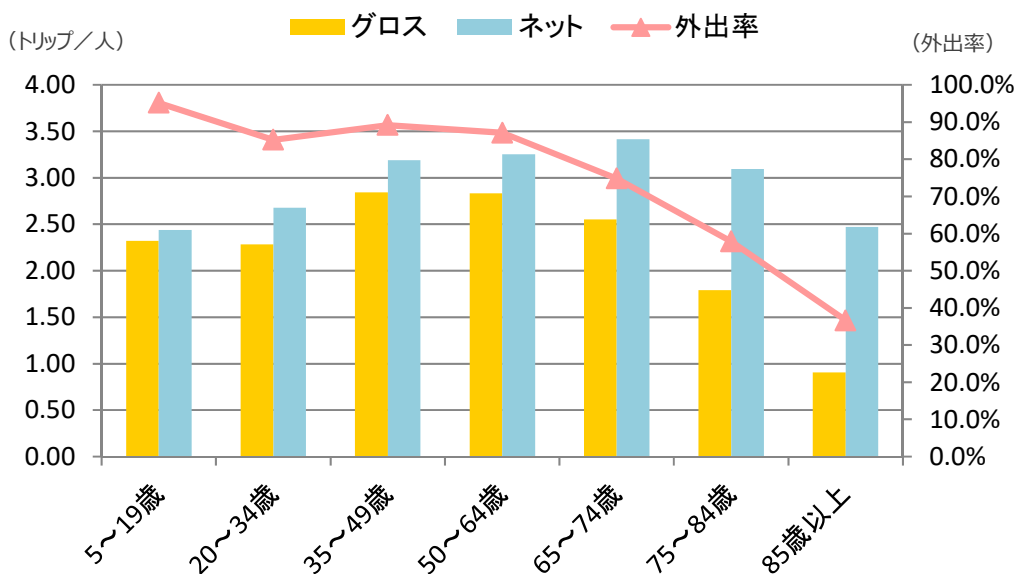
- 本都市圏における一人あたりトリップ数は、2.47トリップ／人と他都市圏と概ね同じですが、第1回調査（平成3年（1991））以降減少傾向にあり、移動回数が減っています。
- 人口あたりのトリップ数（グロス）は高齢になるほど少なくなる一方、外出人口あたりのトリップ数（ネット）は65～74歳がもっとも多く、75歳以上でも若年層と同等以上となっています。

【一人あたりトリップ数】



出典）各回PT調査、都市計画ハンドブック

【年齢階層別の一人あたりトリップ数】

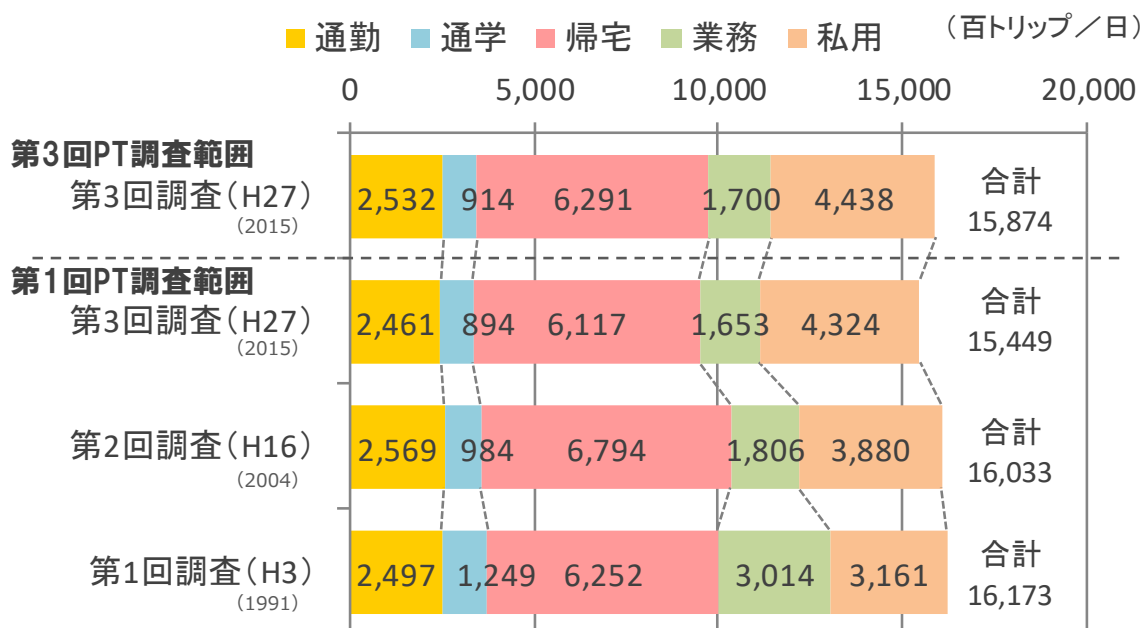


※グロスは人口あたりのトリップ数、ネットは外出人口あたりのトリップ数を示す
出典）第3回東駿河湾PT調査

(4) 目的構成

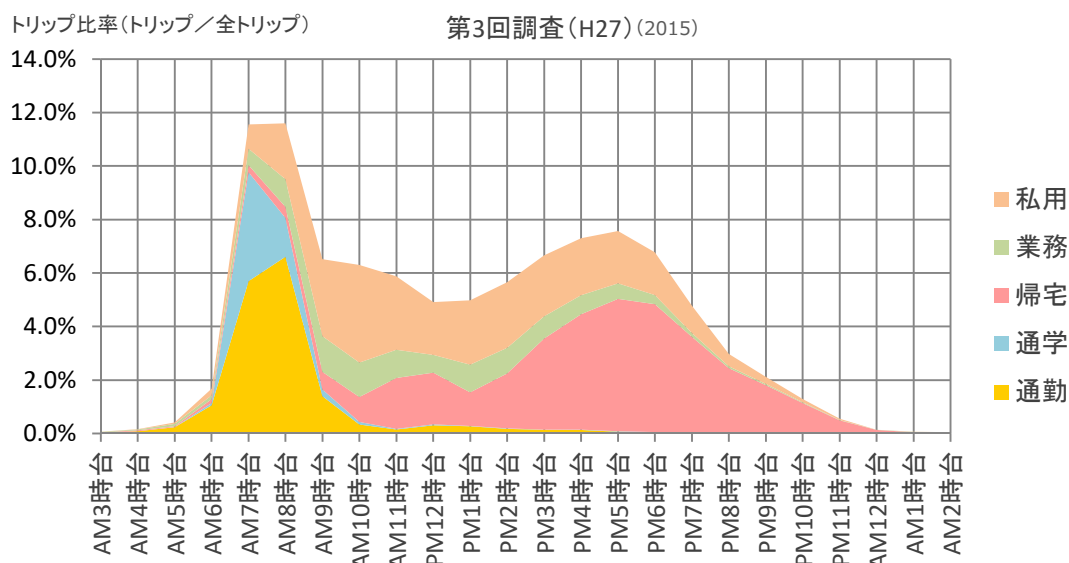
- 目的別トリップ数は、帰宅目的を除くと私用トリップが最も多く、少子高齢化の影響等により私用目的以外ではトリップ数が減少する中で、私用トリップは唯一前回調査から増加しています。
- 目的別の到着時間分布をみると、午前7～8時台に到着するトリップが最も多く、中でも通勤や通学目的のトリップが多くなっています。その他、午後5時台において帰宅目的のトリップが多くなっています。

【目的別トリップ数】



出典) 各回PT調査

【目的別の到着時間分布】

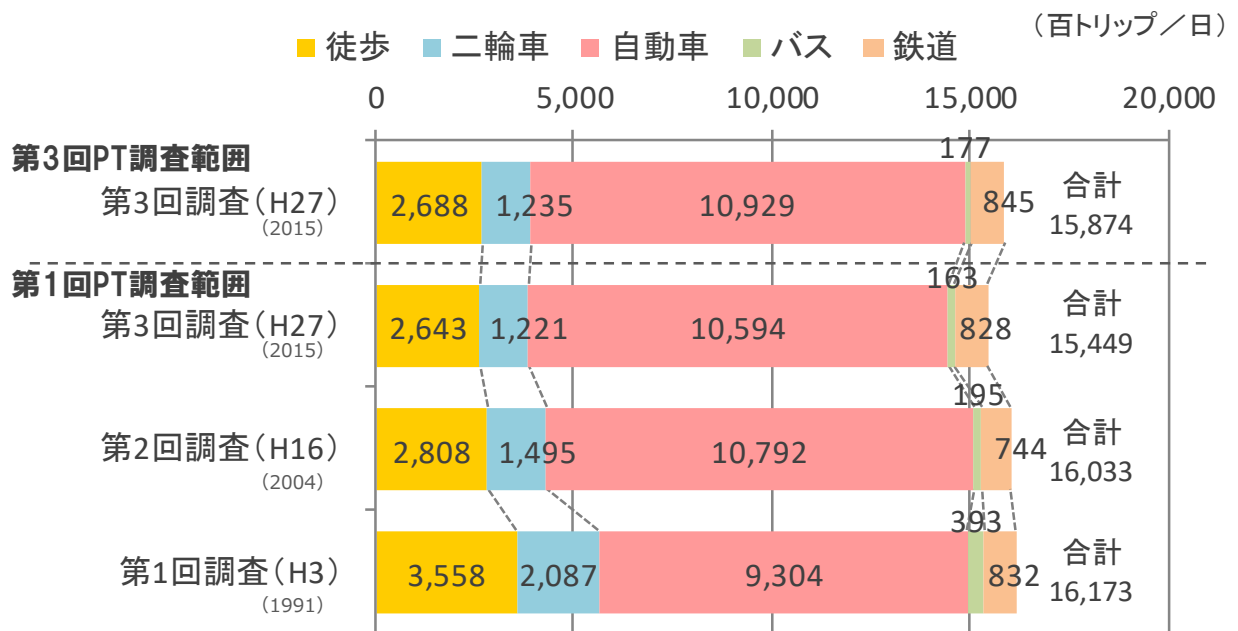


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(5) 交通手段構成

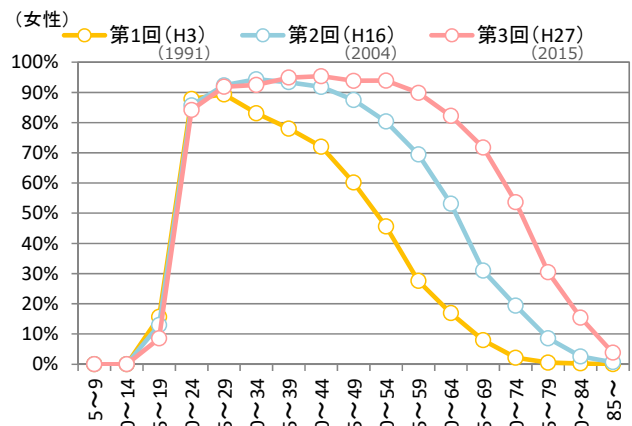
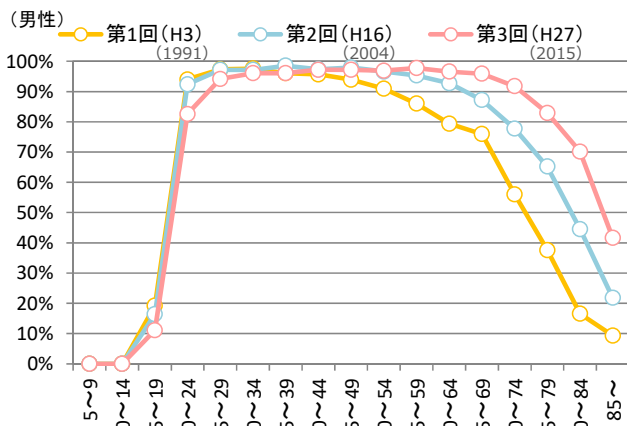
- 代表交通手段別トリップ数は、これまでの調査と同様に自動車トリップが大半を占めています。
- 自動車トリップも含めて全体としてトリップ数が減少する中、鉄道トリップのみ増加となっています。
- 運転免許保有率は、これまでの調査と比べて男性では60歳以上、女性では45歳以上で増加し、70～74歳の方のうち、男性では90%以上が、女性はで50%以上が運転免許を保有しています。

【代表交通手段別トリップ数】



出典) 各回PT調査

【運転免許保有率の変化】

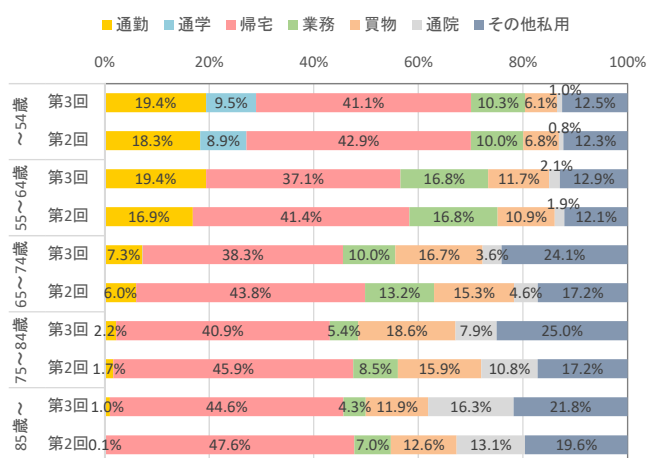


出典) 各回PT調査

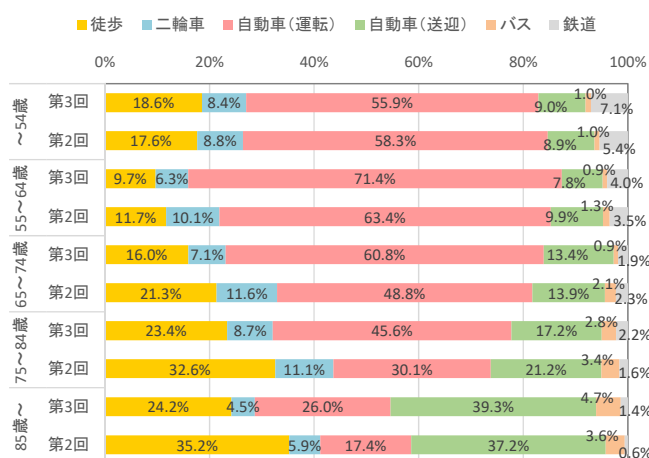
(6) 高齢者の交通特性

- 目的構成は高齢になるにつれ私用トリップ（買物、通院及びその他私用）が多くなり、84歳以下では買物目的、85歳以上では通院目的の割合が高くなっています。
- 手段構成は、75～84歳においても40%以上が自動車を運転して外出しており、85歳以上では自動車送迎による外出が多くなっています。
- 高齢ドライバーは非高齢ドライバーに比べ、短時間の運転の割合が高くなっています。

【年齢階層別目的構成】



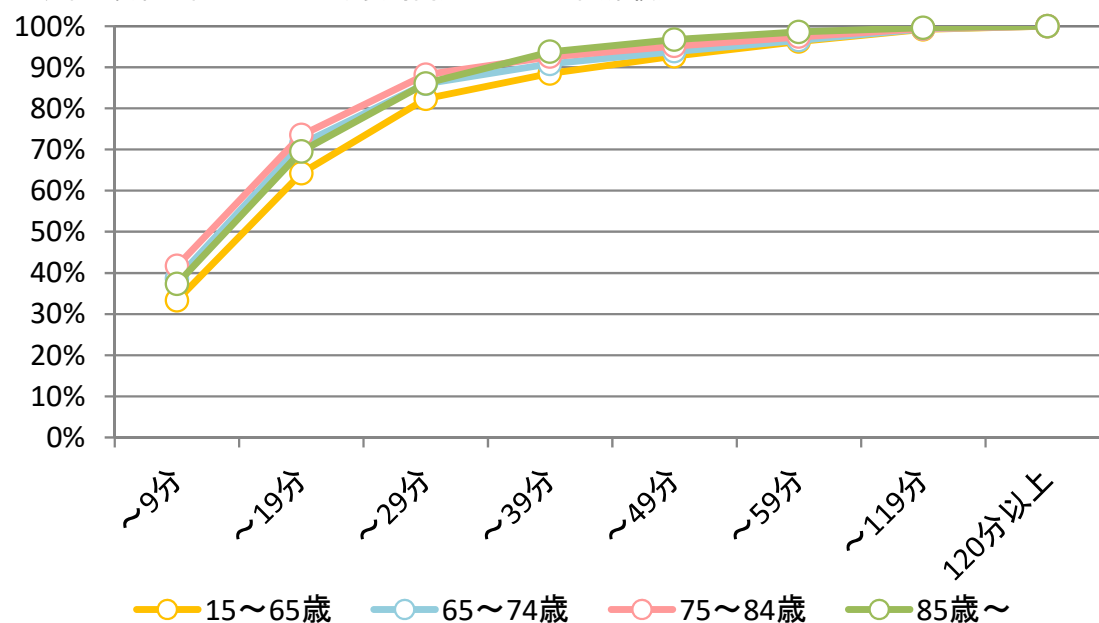
【年齢階層別手段構成】



出典) 第3回東駿河湾PT調査

【高齢者の自動車利用特性】

自動車運転者の目的地までの所要時間別トリップ比率(累積)

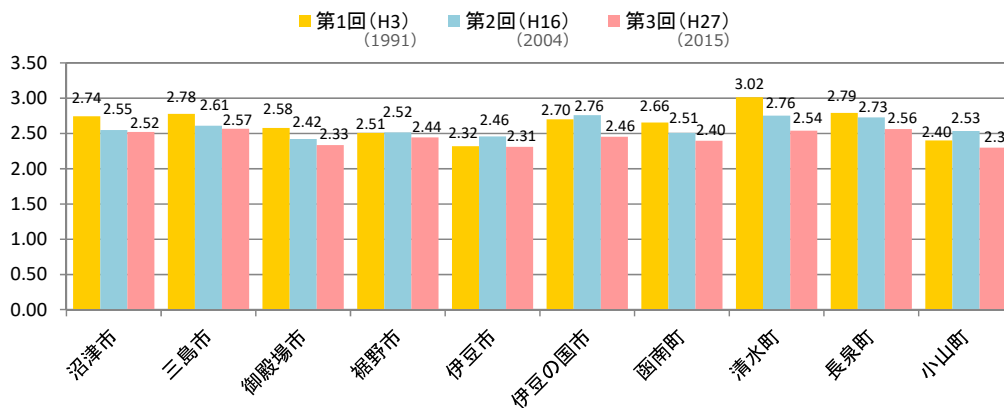


出典) 第3回東駿河湾PT調査

(7) 地域別のトリップ特性

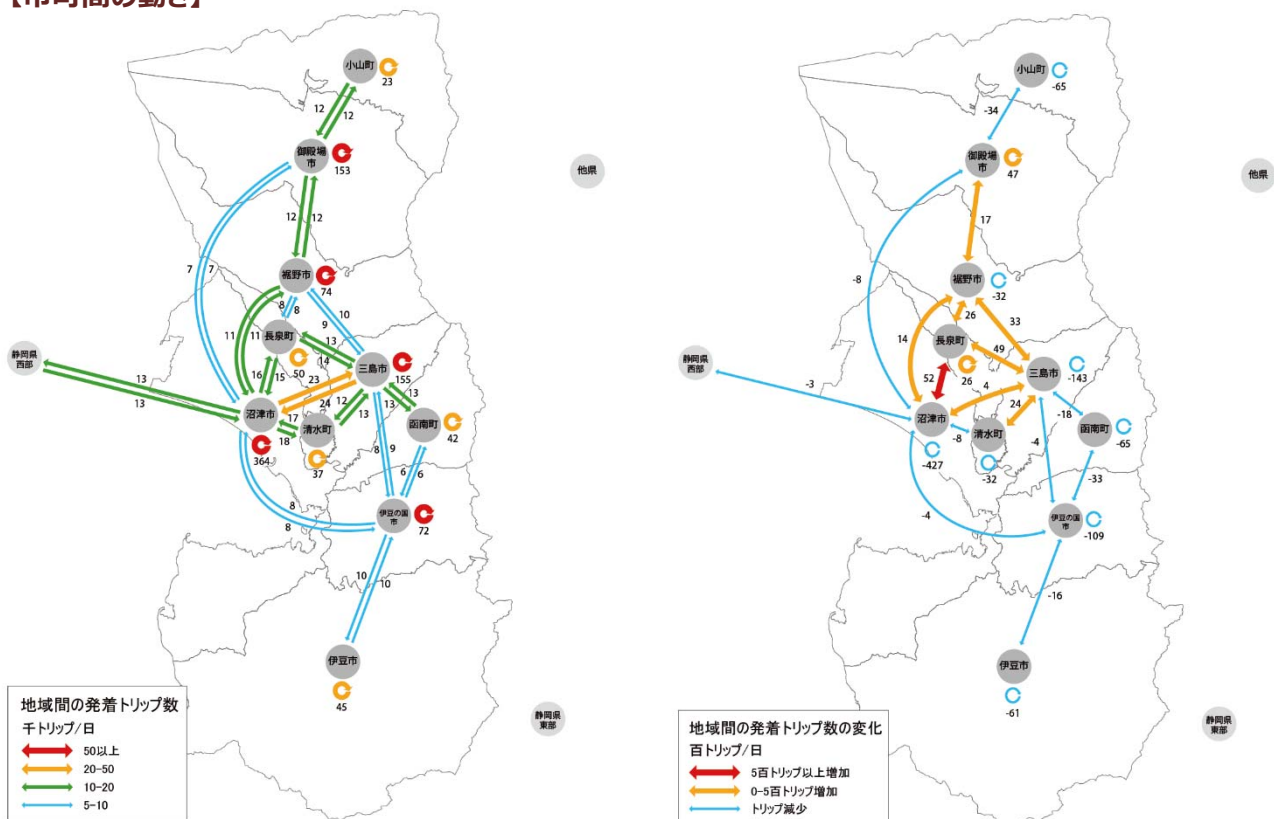
- 市町別の一人あたりトリップ数は、いずれの市町においても前回調査から減少しており、高齢化等による外出率の低下、ネット通販等のICTの進展による外出必要性の低下等が背景として考えられます。
- 市町間の人の動きは、沼津市－三島市間が最も多く4万トリップを超える等、沼津市、三島市を中心とする移動が多くなっています。
- 第2回調査時点と比較すると、沼津市・三島市等の都市圏中央部から都市圏北部の市町への動きが増加する一方で、都市圏南部への動きは減少となっています。

【市町別一人あたりトリップ数】



注. 沼津市は旧沼津市、伊豆市は旧修善寺町とした（第1回圏域に限定）
出典）各回PT調査

【市町間の動き】



注. 左図は第3回調査圏域居住者の動き、右図比較は第2回調査圏域との変化（第3回の旧戸田町、旧中伊豆町、旧天城湯ヶ島町、旧土肥町の居住者トリップ及びシーズン発着交通は含まない条件で比較）を示す

出典）各回PT調査