

2 都市圏交通の現状

2-1 都市圏の概要

(1) 都市圏人口の推移

平成22年の都市圏人口は、110.2万人で、平成12年の111.6万人をピークにわずかに減少しています。また、静岡県全体でも平成17年から減少傾向にあります。

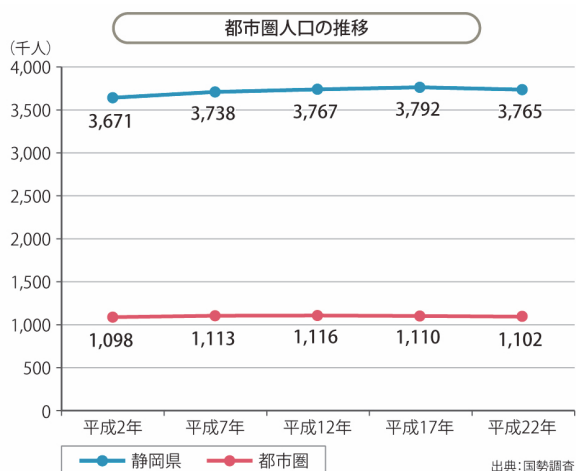


図 2-1 都市圏人口の推移

(2) 市別人口の変化

都市圏の中心都市である静岡市の人口は71.6万人(平成22年)で減少傾向にあります。一方、藤枝市は14.2万人で横ばい、焼津市は14.3万人でわずかに増加しています。島田市は10.0万人で平成12年から減少傾向にあります。

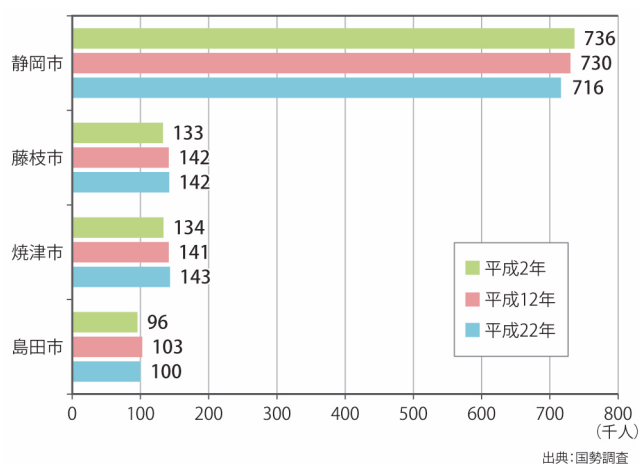


図 2-2 市別人口の変化

(3) 年齢別人口割合の変化

高齢者の増加傾向が継続し、平成22年の高齢者数は26.9万人で、20年前の約2倍になっています。

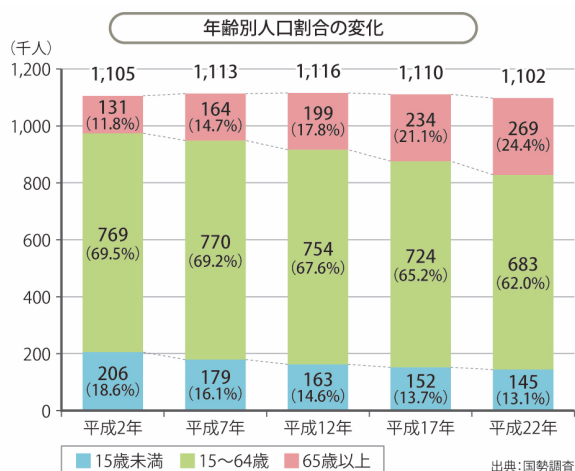
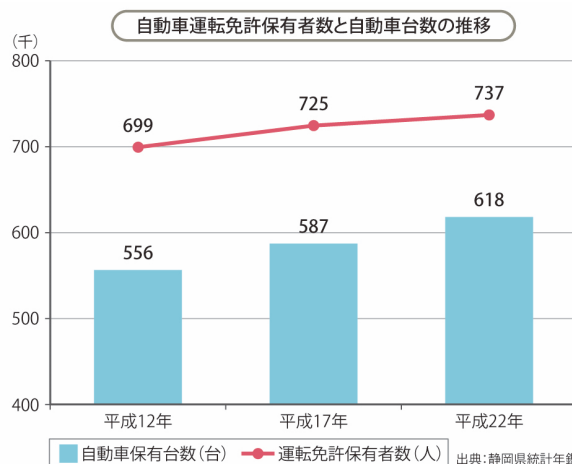


図 2-3 年齢別人口割合の変化

(4) 自動車運転免許保有者数と自動車台数の推移

都市圏の自動車運転免許保有者数は増加傾向にあります。また、自動車保有台数も61.8万台と、増加傾向が継続しています。

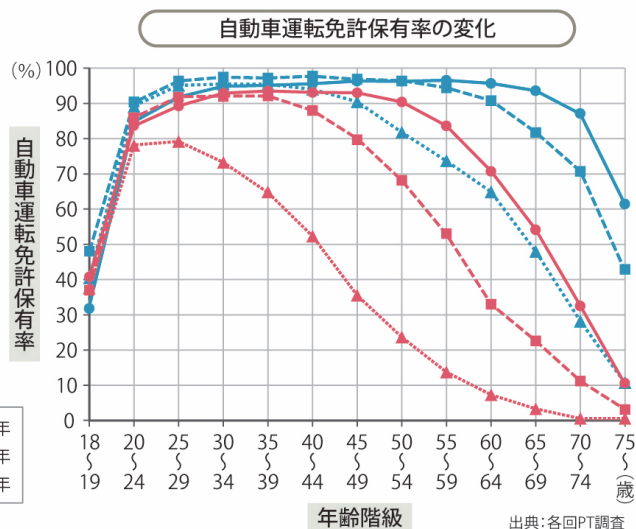


自動車保有台数：軽自動車および普通車を集計

図 2-4 自動車運転免許保有者数と自動車台数の推移

(5) 自動車運転免許保有率の変化

男性では高齢者の自動車運転免許保有率が増加しており、65～69歳で90%を超えています。また、女性の自動車運転免許保有率も全体的に増加しており、65～69歳で50%を超えています。



● 男性(第4回)	● 女性(第4回)	第4回:平成24年
■ 男性(第3回)	■ 女性(第3回)	第3回:平成13年
▲ 男性(第2回)	▲ 女性(第2回)	第2回:昭和63年

図 2-5 自動車運転免許保有率の変化

(6) 人口集中地区の人口密度と面積の推移

都市圏の人口集中地区面積(DID面積)はわずかながら拡大を続けており、平成22年度には148km²となっています。一方、DID人口密度は減少傾向にあります。

人口集中地区(DID地区):
人口密度が4,000人/km²以上の地域が互いに隣接して、地域の人口が5,000人以上を有する地域

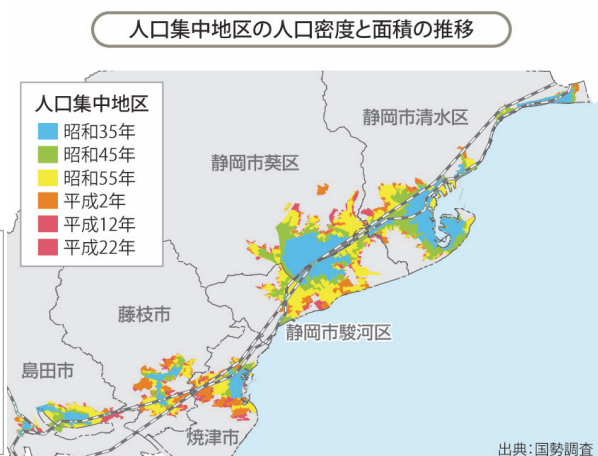
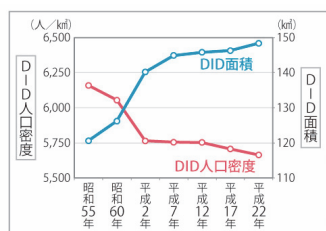


図 2-6 人口集中地区の人口密度と面積の推移

(7) 公共交通利用者数の推移

都市圏内の鉄道輸送人員数は、平成12年以降わずかですが減少傾向が続いています。

一方、県内のバス輸送人員数は鉄道よりも大きく減少しています。また、バス走行キロ数についてはほぼ横ばいが続いています。

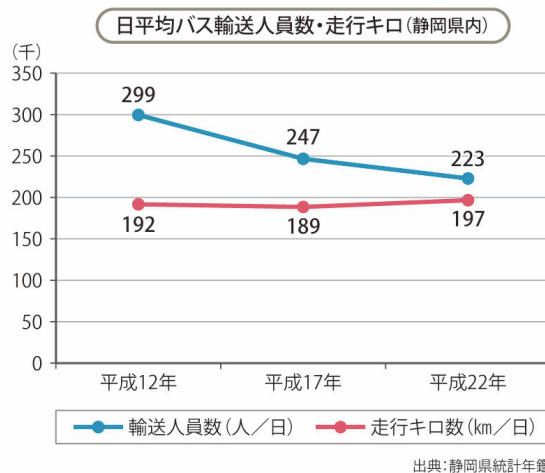
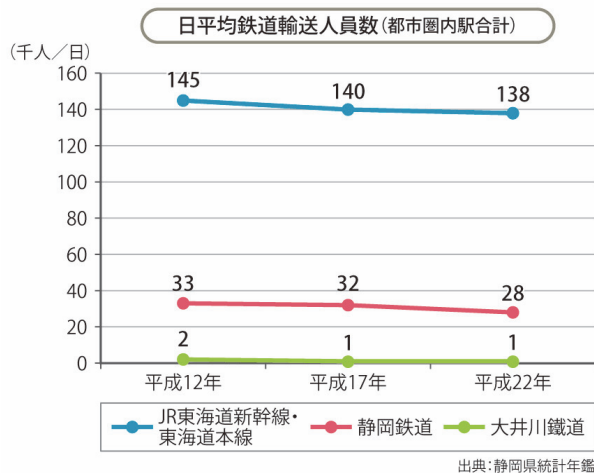


図2-7 日平均鉄道輸送人員数(都市圏内駅合計)

図2-8 日平均バス輸送人員数(静岡県内)

(8) 都市圏の交通網

都市圏における主要な交通網は、北東から南西方向に伸びています。

4市間や都市圏外と連絡する交通網として、鉄道では東海道新幹線、JR東海道本線、道路では新東名高速道路、東名高速道路、国道1号、国道150号等があります。その他の広域交通拠点として富士山静岡空港、清水港があげられます。



図2-9 都市圏の主要な交通網

(9) 交通事故件数及び高齢者交通事故の増加

静岡県内の交通事故は減少傾向にありますが、65歳以上の高齢者事故は増加傾向が続いています。

また、高齢者の自動車運転免許保有者の増加に伴い、高齢者の自動車運転の機会が増加し、高齢者事故が増えています。

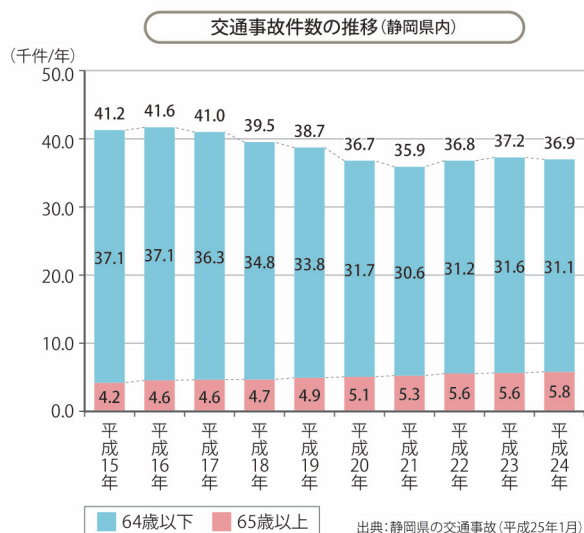


図2-10 交通事故件数の推移(静岡県内)

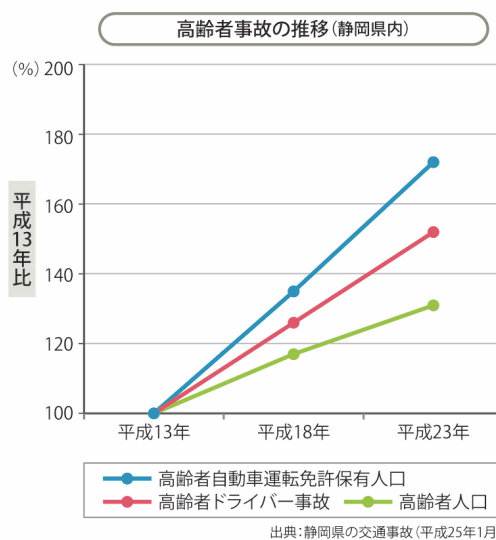


図2-11 高齢者事故の推移(静岡県内)

(10) 都市圏の観光特性

本都市圏の観光客数は、静岡市(駿河地域)で平成11年の大規模集客施設開業以降に増加傾向が見られています。一方、西駿河・奥大井地域は横ばいとなっています。

また、静岡市では大規模な行祭事・イベントが多く行われています。

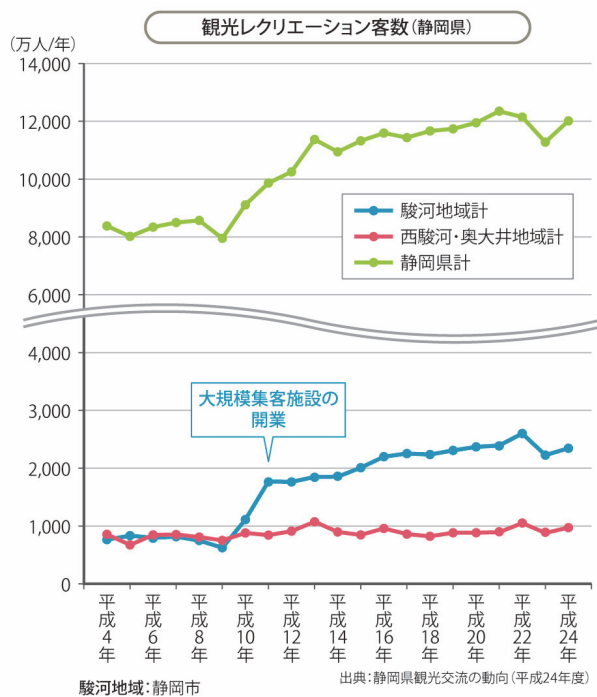


図2-12 観光レクリエーション客数(静岡県)

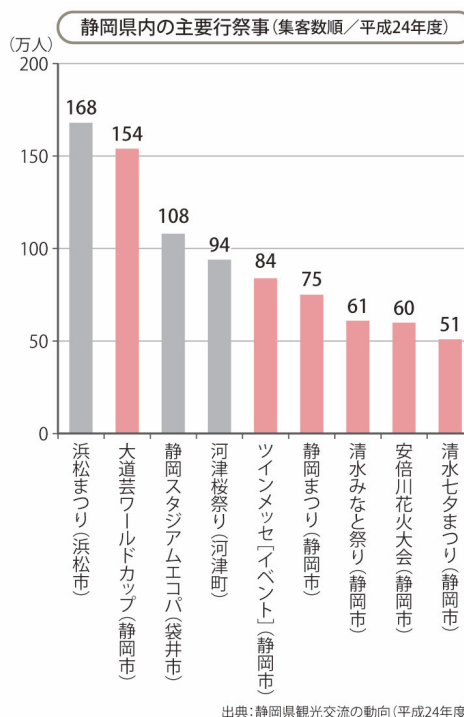


図2-13 静岡県内の主要行祭事(平成24年度)

2-2 都市圏交通の概要

(1) 人の動き

① 都市圏内のトリップ数の変化

都市圏の5歳以上人口は第3回PT調査からわずかに増加していますが、総トリップ数は2,765千トリップ/人日で、第3回PT調査から約9%減少しています。

総トリップ数：都市圏内のすべての人の動き

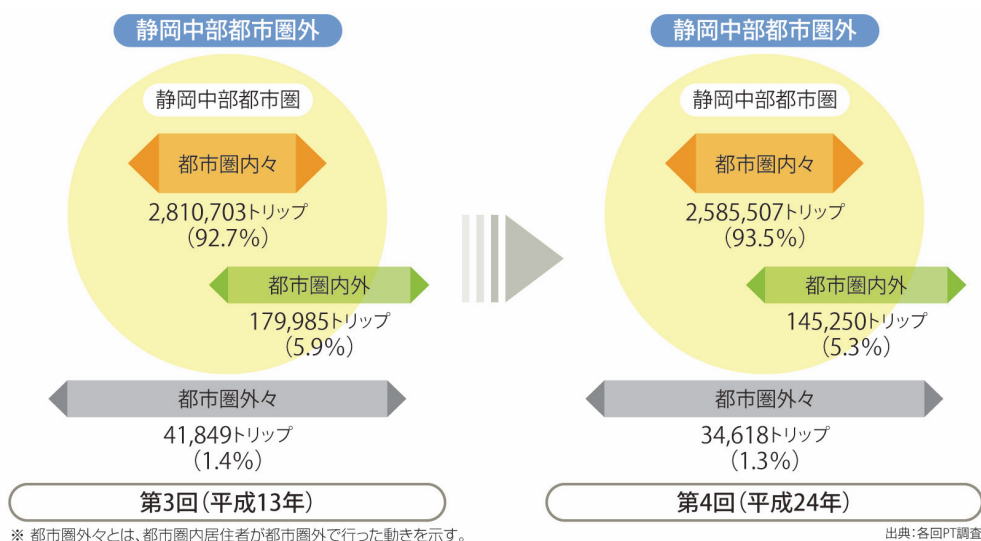
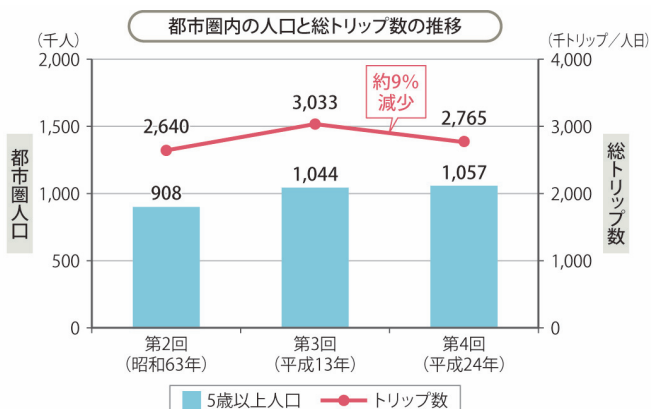


図2-14 都市圏内の人口と総トリップ数の推移

② 一人あたりのトリップ数の変化

都市圏の一人あたりのトリップ数は2.62と、第3回PT調査から0.28減少しましたが、他の都市圏とほぼ同様となっています。

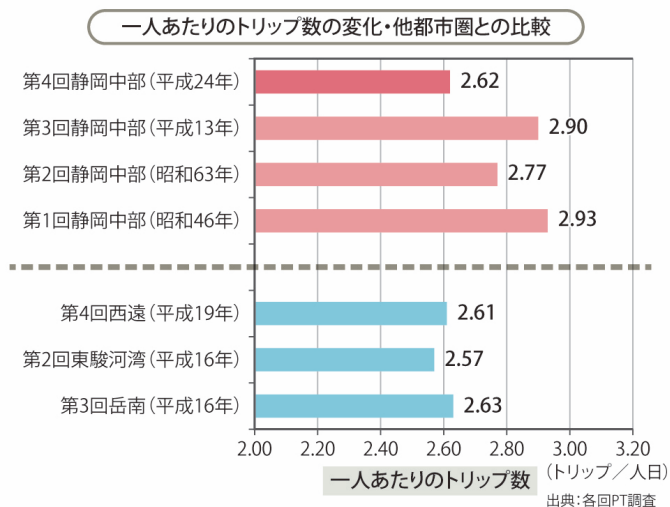


図2-15 一人あたりのトリップ数の変化・他都市圏との比較

(2) 交通の目的と手段

①目的別トリップ数の変化

目的別のトリップ数を見ると、私事が増加しています。他の目的はいずれも減少していますが、業務は第3回PT調査と比べ大きく減少しています。

業務交通が大きく減少した理由としては、産業構造の変化や情報化の影響のほか、リーマンショックによる経済活動の低迷などが考えられます。

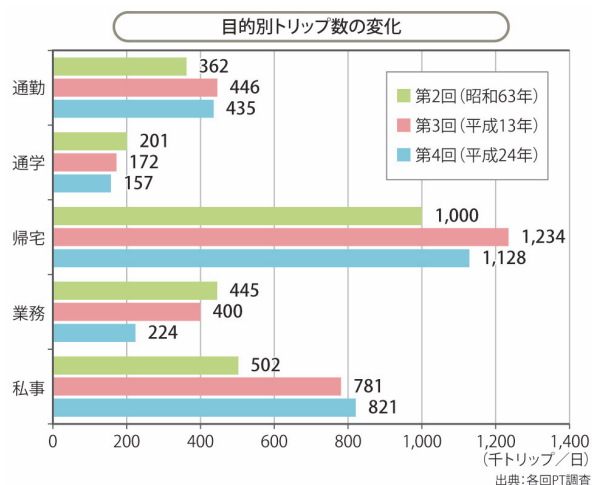


図2-16 目的別トリップ数の変化

②代表交通手段別トリップ数の変化

代表交通手段別トリップ数を見ると、鉄道が増加しています。他の手段はいずれも減少しており、自動車も第3回PT調査から約11万トリップ減少しています。

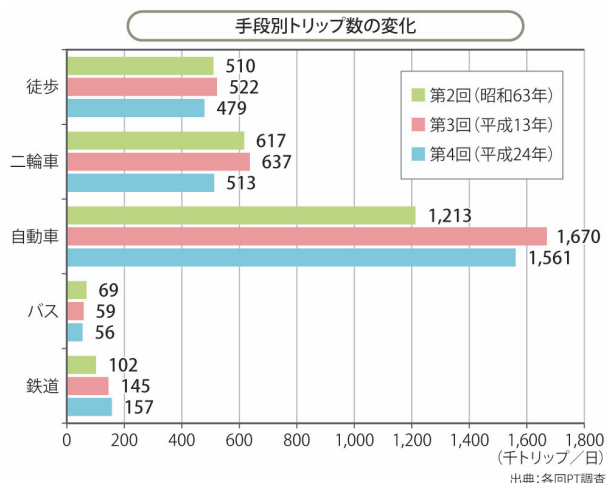


図2-17 手段別トリップ数の変化

③代表交通手段分担率の変化

自動車分担率と鉄道分担率が増加傾向を示しています。

他都市圏と比較すると、自動車分担率がやや低く、自転車分担率が高いという特徴が見られます。

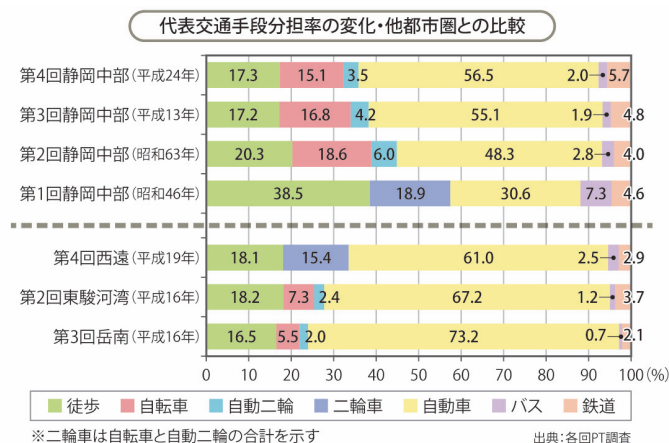


図2-18 代表交通手段分担率の変化

(3) 地域間の動き

① 4市（合併前市町）間の動きと変化

本都市圏では第3回PT調査（平成13年）、第4回PT調査（平成24年）の間に、市町合併が行われました。合併前の旧市町間の動きと比較すると、合併した市を構成する旧市町間の動きが増大しています。また、藤枝市、焼津市、島田市間の動きも増大しています。

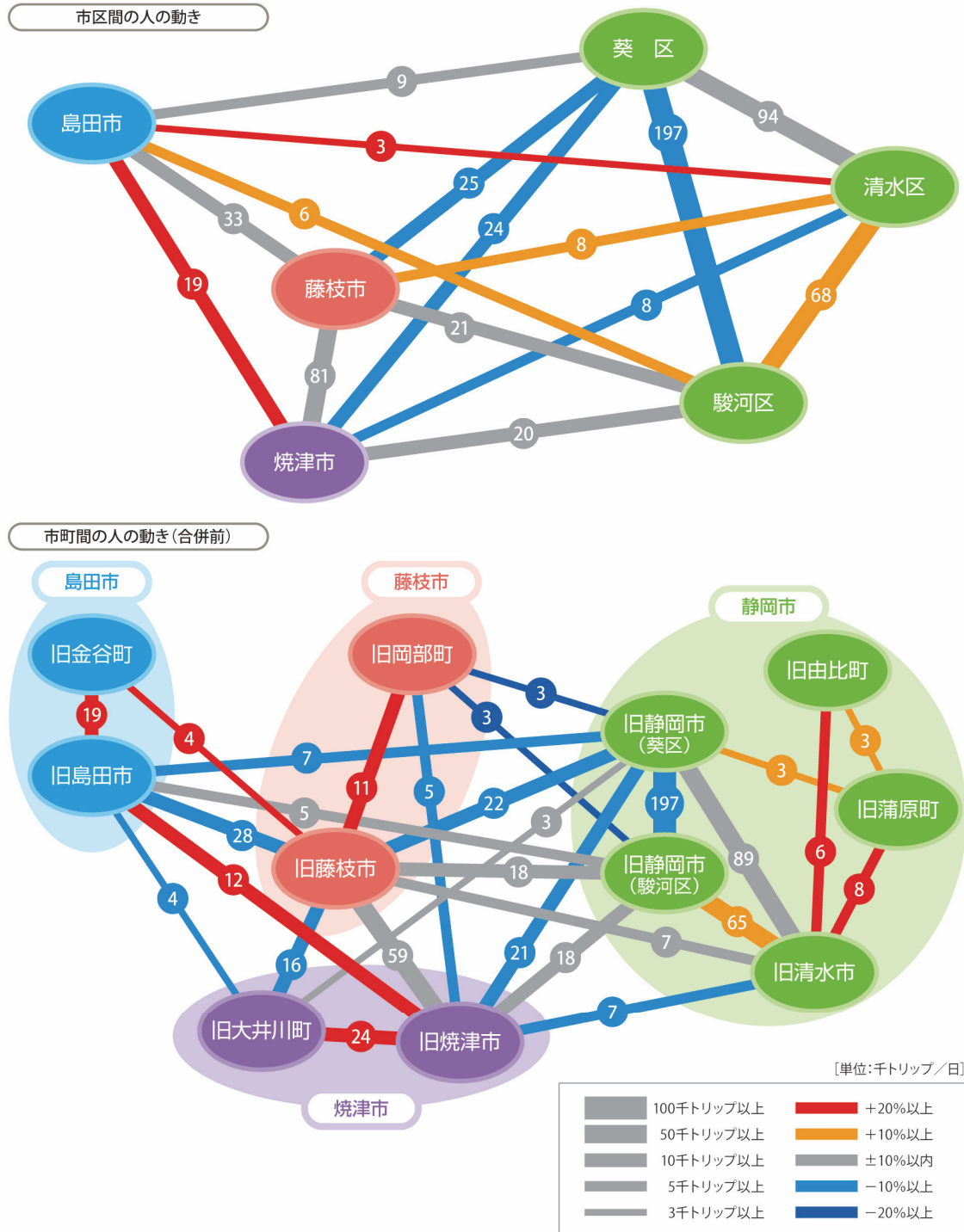


図 2-19 地域間の人の動き

②移動距離帯別分担率

移動距離帯別の分担率を見ると、2km 以内の移動距離帯では徒歩と自転車が 50% を分担していますが、2km を超えると自動車为主要な交通手段となります。

バスは 2~10km の距離帯で利用が見られますが、分担率は 2~3% となっています。鉄道は 5km 以遠の距離帯から利用が見られ、10km 以遠から大きく増大しています。

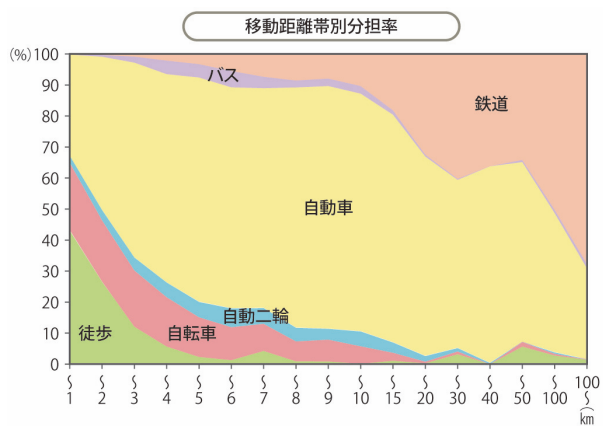


図 2-20 移動距離帯別分担率

③移動距離帯別分担率の変化

第 3 回 PT からの移動距離帯別の分担率の変化を見ると、3km 以内の距離帯では自動車分担率が増加し、自転車の減少が見られます。また、5km 以遠では鉄道分担率が増加し、自動車分担率が減少する傾向が見られています。

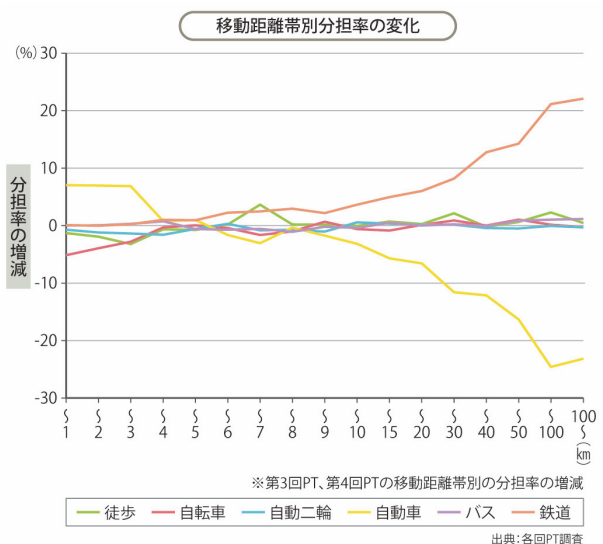
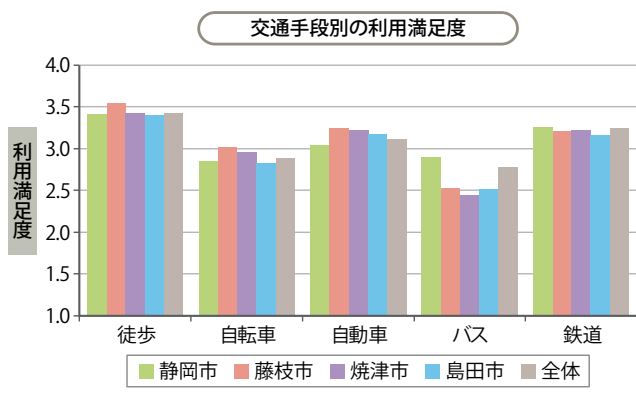


図 2-21 移動距離帯別分担率の変化

交通手段別の利用満足度 [住民アンケート]

満足度の高い交通手段は徒歩、鉄道でした。満足度の低い交通手段はバスで、藤枝市、焼津市、島田市で低くなっています。本都市圏は自転車分担率が高い都市圏ですが、自転車の満足度はやや低くなっています。



交通手段利用時の満足度を、5:満足~1:不満(3:平均)として集計した結果

2-3 交通特性の概要

(1) 自動車交通の現状

①自動車分担率と人口密度の変化

市街地の低密度化が進むとともに、自動車分担率の増加が進んでいることが示されています。

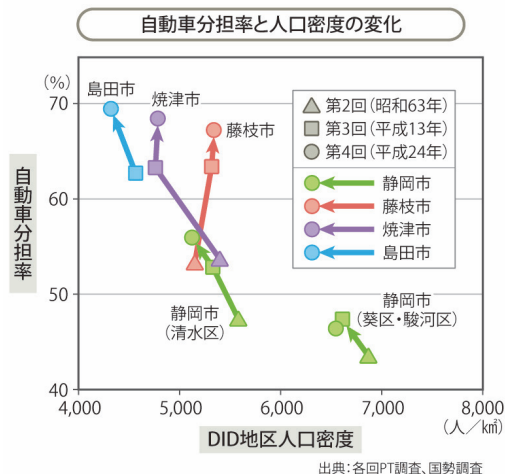


図2-2-2 自動車分担率と人口密度の変化

②世帯の自動車保有台数の比較

藤枝市、焼津市、島田市では、自動車複数保有している世帯の割合が高くなっています。

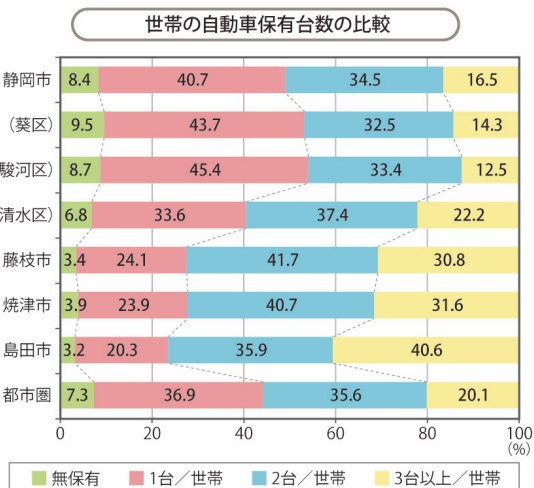


図2-2-3 世帯の自動車保有台数の比較

③主要断面の道路混雑状況

都市圏では新東名高速道路などの道路整備がすすめられてきましたが、鉄道断面などでは混雑する箇所が残されています。



図2-2-4 都市圏内の主要断面における混雑状況

(2) バス交通の現状

① バス運行本数と乗車人員数の変化

バス運行本数とバス乗車人員数が相互に影響して、それぞれが減少していることが示されています。

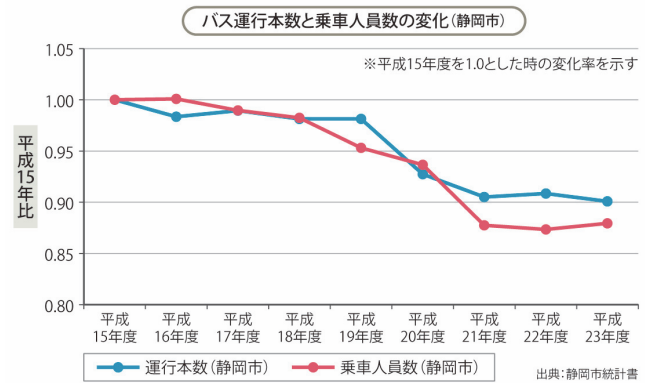


図2-25 バス運行本数と乗車人員数の変化(静岡市)

② バス利用者数と維持経費の変化

バス乗車人員数の減少は運行収入の減少につながるため、バス路線を維持するための路線維持経費の増加をもたらす悪循環が生じています。

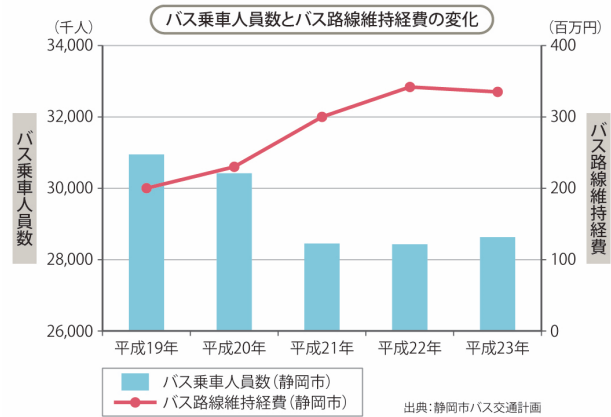


図2-26 バス乗車人員数とバス路線検討維持費の変化

③ コミュニティバス運行路線数の増加

バス乗車人員数の減少により採算が悪化した路線では、バス路線が縮小・廃止となるため、これを補う自治体のコミュニティバス運行路線が増加しています。

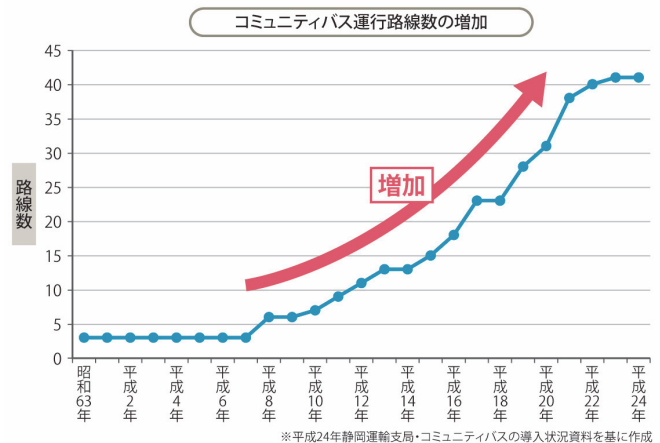


図2-27 コミュニティバス運行路線数の増加

(3) 高齢者の交通特性

① 高齢者トリップ数の変化

高齢者一人あたりのトリップ数は増加しており、第3回PT調査からの増加は70歳以上の高齢者で顕著に見られます。

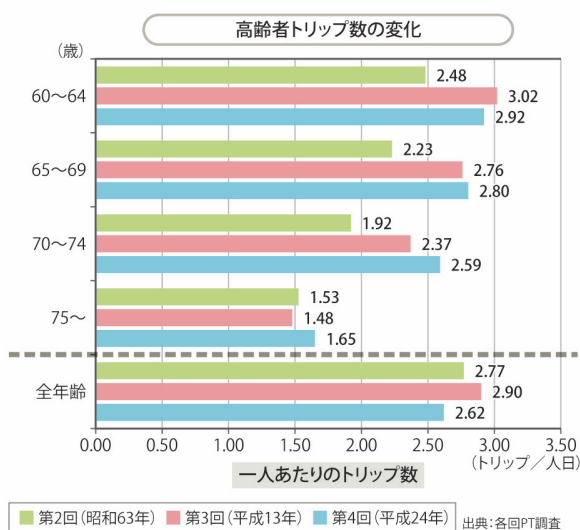


図2-28 高齢者トリップ数の変化

② 高齢者の自動車運転の増加

高齢者の免許保有率の増加とともに、高齢者自身で運転する人が増えています。第3回PT調査と比較すると、75歳以上の高齢者でも30%近くが自分で運転しています。

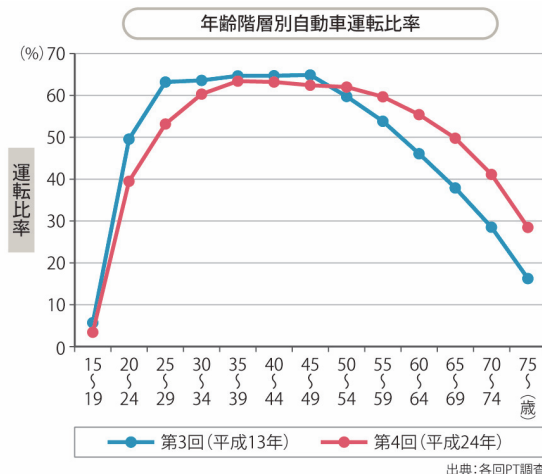


図2-29 年齢階層別自動車運転比率

※運転比率：

自動車トリップのうち自分自身で運転しているトリップの比率

③ 高齢者私事トリップの目的施設の地域別比較

居住地別の高齢者一人あたりのトリップ数の差を目的施設について比較すると、小売店(買物)へのトリップの差が大きいことが分かります。

一方、高齢者の私事目的で医療施設も大きな比率を占めていますが、医療施設に向かう動きは居住地による差が見られません。

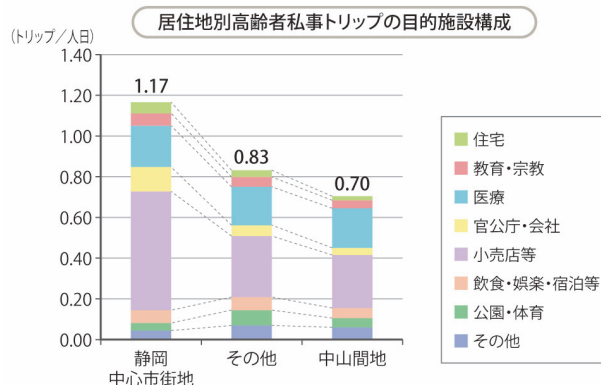


図2-30 居住地別高齢者私事トリップの目的施設構成

(4) 中心市街地の交通特性

①各市中心市街地の交通発生密度

各市中心市街地の交通発生密度を見ると、静岡中心市街地が特に高くなっています。また、交通手段も自動車は23%にとどまり、徒歩や自転車、鉄道、バスの多様な交通手段が利用されていることが分かります。

静岡中心市街地の手段構成比

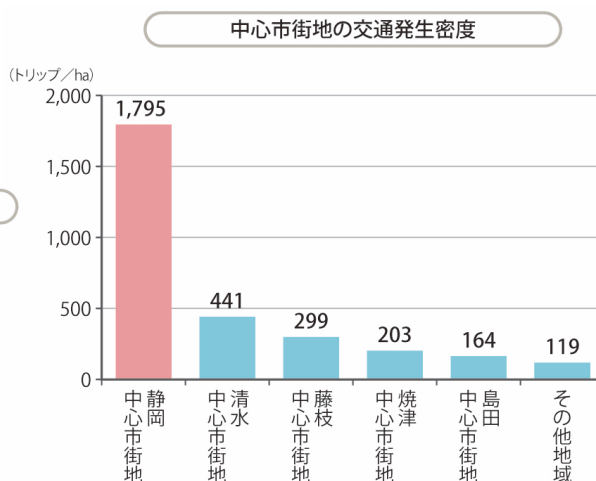
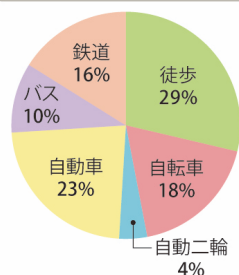


図2-31 中心市街地の交通発生密度

②各市中心市街地の交通手段分担率

各市中心市街地の交通手段分担率を見ると、静岡中心市街地では徒歩およびバス、鉄道の分担率が高くなっています。また、その他の地域では自動車の分担率が高くなっています。

各市中心市街地の地区別交通手段分担率

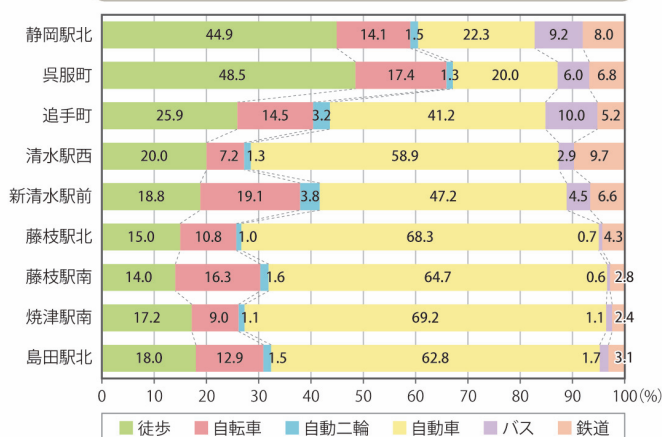


図2-32 各市中心市街地の地区別交通手段分担率

③各市中心市街地の私事目的来訪者の変化

私事目的の集中トリップ数の変化を見ると、静岡駅北地区や藤枝駅南地区で伸びています。これらの地区では、市街地整備が進められており、これによる集客力の向上が来訪者増加の要因と考えられます。

各市中心市街地の集中トリップ数の伸び率(平成13年から平成24年)

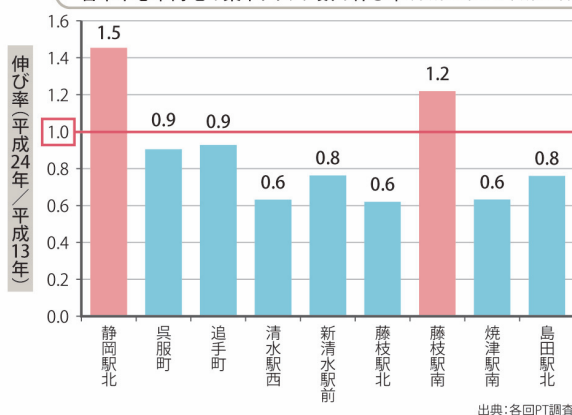


図2-33 各市中心市街地の集中トリップ数の伸び率