

Ⅱ 西遠都市圏における計画課題と課題に対応した調査体系の検討 —平成18年度 西遠都市圏総合都市交通体系調査予備調査の概要—

*Planning Issues in Seien – Metropolitan Area and Its Survey Structures in Response to the Issues
— An Overview of 2007 Pilot Study of Person Trip Survey in Seien-Metropolitan Area —*

平見 憲司* 高橋 勝美* 加藤 昌樹* 佐野 薫* 福本 大輔* 国山 淳子* 齊藤 雅子*

*By Kenji HIRAMI, Katsumi TAKAHASHI, Masaki KATO, Kaoru SANO, Daisuke FUKUMOTO,
Junko KUNIYAMA and Masako SAITO*

1. はじめに

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）では、これまで3回の総合都市交通体系調査（以後、「PT調査」とする）を実施し、都市圏内の道路網や公共交通網の構築、交通需要管理（TDM）施策の方針等を示してきた。

前回の第3回調査（平成7～9年度）から約10年が経過し、西遠都市圏においては、平成17年4月以降の市町村合併による新磐田市、新袋井市、新浜松市の誕生、平成19年4月の新浜松市の政令指定都市移行など、行政運営体制が大きく転換している。

また、少子高齢化の進展、目前に迫る人口減少時代、生活様式や価値観の多様化、自動車利用の増大やバス・電車等の公共交通機関利用者の減少など、社会経済情勢や都市交通を取り巻く状況は大きく変化している。

このため、将来の人口推移や産業動向、整備中の新たな社会基盤施設の供用開始を見据え、西遠都市圏の将来像を示すとともに、都市圏内の道路交通網の再構築や公共交通の利活用等、総合的な都市交通体系の見直しが必要となっている。

以上のことから、平成19年度より第4回西遠都市圏総合都市交通体系調査を実施することとし、平成18年度は当該調査の円滑な実施のため、都市圏の計画課題の抽出や課題に対応した調査構成の検討を実施した。

そこで本稿では、第4回西遠都市圏総合都市交通体系調査予備調査にて議論を行った計画課題や調査企画について紹介する。

2. 西遠都市圏の交通計画課題の設定

計画課題の設定は、図-1のフローに基づいて、現状および将来の動向の整理に基づいて検討した。

(1) 主な現況の問題・課題

a) 居住地や目的地の郊外化による自動車依存への対応

本都市圏は他の地域同様、年々市街地が拡大傾向にあることに加え、「ものづくり」の都市圏と言わ

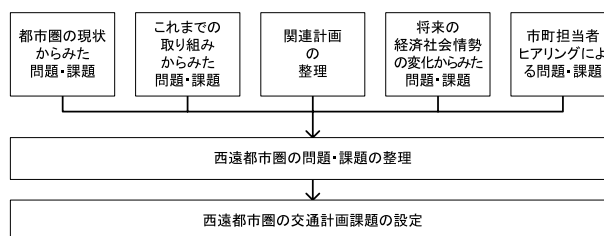
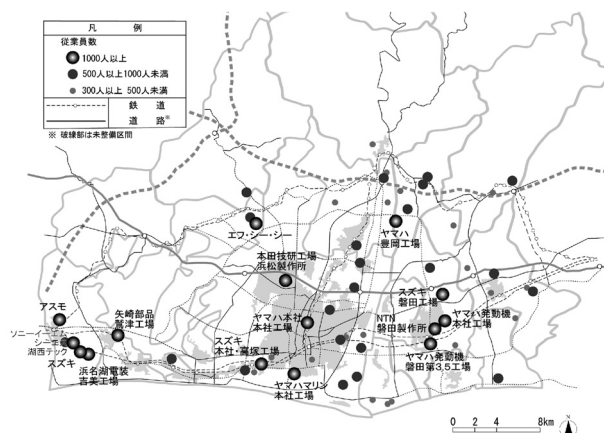


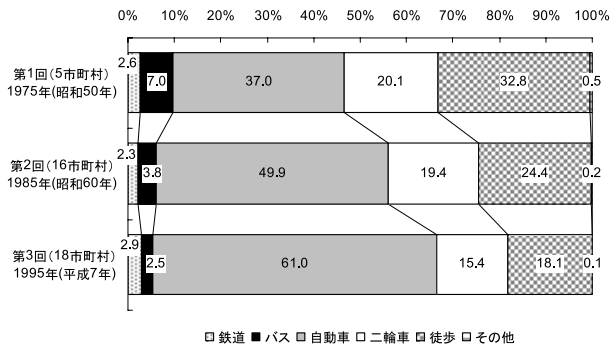
図-1 計画課題設定フロー



資料：平成17年主要企業の立地状況（静岡県商工労働部）

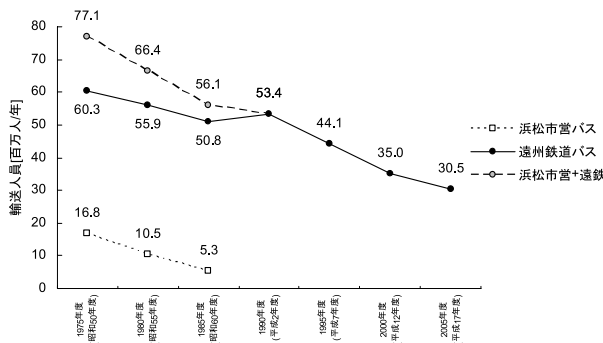
図-2 従業員規模別の大規模工場の立地状況

*交通まちづくり研究室



資料：西遠都市圏PT調査（各回の調査圏域はそれぞれ異なる）

図-3 都市圏の代表交通手段構成の推移（西遠 PT）



資料：遠州鉄道資料、浜松市資料

図-4 路線バス輸送人員の推移

れるほど大規模工場が DID の外縁部や DID から離れた郊外に多く立地している。そのため、通勤や業務目的を中心に自動車の利用が多くなっている（図-2 参照）。

都市圏における自動車の分担率は、10年ごとに10ポイント以上上昇し、前回 PT 調査では61%に達している（図-3 参照）。

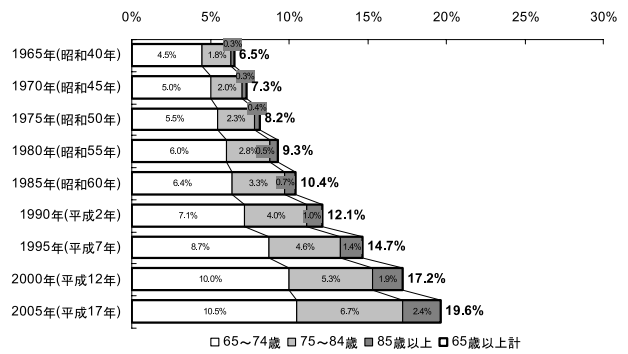
b) 公共交通サービス向上による利用促進施策の実施

都市圏における公共交通の利用状況を見ると、JR 他鉄道の利用者はほぼ横ばいで推移している（図-4 参照）。一方、路線バスは年々減少している。そのため、路線バスの廃止や行政による運行維持が行われている。

c) 高齢化の急激な進展への対応

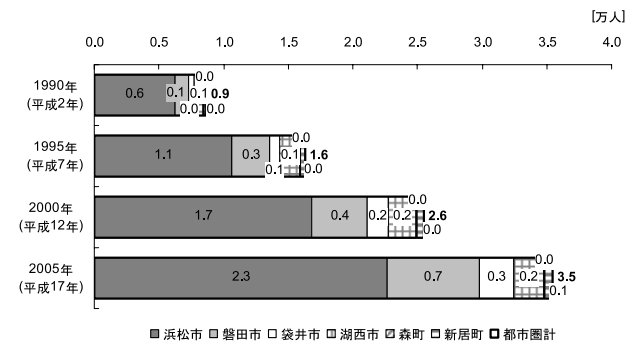
本都市圏では、65歳以上の人口構成比は年々上昇し、2005年（平成17年）には約20%となり、今後も同様の傾向が予測されている（図-5 参照）。

そのため、高齢者のなどの自立した移動を支える公共交通の維持や安心、安全な歩行環境の整備等が



資料：国勢調査

図-5 都市圏の年齢階層別高齢者人口の推移



資料：国勢調査

図-6 市町別外国人人口の推移

必要である。

d) 外国人を意識した都市交通計画や施策の検討

都市圏の外国人の増加は著しく、都市圏人口の約3%にあたる3.5万人になっている（図-6 参照）。

しかしながら、外国人の交通実態が把握されているとは言い難く、外国人のための都市交通施策の必要性や必要な場合の施策の検討が必要である。

(2) 計画課題の設定

本都市圏について、現状、これまでの取り組み、関連計画、将来の社会経済情勢、市町ヒアリングから見た問題・課題を整理し、計画課題を検討した。

詳細に挙げた問題、課題以外にまとめたものを含めて次ページに結果をまとめる（図-7 参照）。

3. 交通計画課題に対応した調査体系の検討

標準的な PT 調査の調査体系は、「本体調査」、「補充調査」、「付帯調査」により構成される。以下に各

都市圏の現状から見た問題・課題

- ① 公共交通サービス向上による利用促進施策の実施
- ② 交通問題解消や都市圏発展に効果的な事業の選択と必要な施設整備
- ③ 浜松駅周辺、磐田市、袋井市、湖西市、浜北・天竜地域自治区の各中心部の既存ストック有効活用
- ④ 高齢者などの自立した移動を支える公共交通の維持
- ⑤ 環境負荷に配慮した交通体系
- ⑥ 都市施設整備費の減少下での財政的負荷の小さな都市圏構造の必要性
- ⑦ 観光地の回遊性と宿泊客の増加に資する交通体系の構築
- ⑧ 外国人を意識した都市交通計画や施策の検討

これまでの取り組みからみた問題・課題

- ① 道路ネットワークのミッシングリンクの再検討
- ② 公共交通の利便性のさらなる向上
- ③ ハード施策とソフト施策を連携するパッケージ施策の再点検
- ④ 居住地や目的地の郊外化による自動車依存の進展への対応
- ⑤ 必要性の高い事業・施策の選択とそれに対する集中的な投資
- ⑥ 既存施設の有効活用に向けたソフト施策の効果的活用

上位・関連計画からみた問題・課題

- ① 高度産業文化都市圏の形成に資する交通体系の構築
- ② 豊かで快適な都市環境の形成に資する交通体系の構築
- ③ 魅力ある拠点都市の形成を促す交通体系の構築
- ④ 交流ネットワークの整備と多極連携型圏域構造の形成

将来の社会経済情勢の変化からみた問題・課題

- ① 人口のピークから減少に向けた対応
- ② 高齢化の急激な進展への対応
- ③ 交通需要のピークから減少に向けた対応
- ④ 地球環境問題への対応

市町ヒアリングからみた問題・課題

- ① 渋滞・混雑箇所への対応
- ② 路線・自主運行バスの維持・利用促進と公共交通機関の連携
- ③ 安全・快適な歩行環境の整備
- ④ 広域とのアクセスと都市圏内各拠点間や隣接都市圏との連携
- ⑤ 自動車と公共交通の使い方の再考などソフト施策の検討

都市圏構造の計画課題

- 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

□既存の都市ストックを有効活用し、鉄道やバスを中心とした公共交通を軸に、中心市街地や主要拠点において、まとまりある市街地(集約型都市構造)を形成していくことが課題となる。

□一方で、ライフステージに応じて、郊外の広い敷地でのゆとりある居住と自動車利用のニーズもあるが、都市の拡大の抑制が迫られる諸条件の下、集約型都市へ誘導するための交通施策が必要である。

□さらに、近年増加している外国人の交通実態を把握し、都市交通計画や施策の検討に際して特に考慮すべきかどうか検討することも必要である。

- ② 多種多様な拠点の相互の連携を支える交通体系の構築

□それぞれの拠点の特徴を活かし、拠点間の連携および役割分担により、各地域の中心核としての維持や役割に応じた機能向上を、交通で支えることが課題となる。

- ③ 世界や国内との交流を支える交通体系の構築

□都市圏の産業拠点や観光拠点と世界・国内とをつなぐため、交流の玄関口となる東名・第二東名・三遠南信道のICやJR浜松駅等へのスムーズなアクセスが必要となる。

□また、三河港、御前崎港、中部国際空港へのスムーズなアクセスや富士山静岡空港などの利活用も視野に入れ、物流や業務交通など都市圏の産業活動を支える交通体系の構築が課題である。

交通体系の計画課題

- ① 公共交通のサービス向上と利用促進

□鉄道駅をはじめとする交通結節点の整備などのハード施策や、鉄道・路線バス・自主運行バスなど公共交通機関の相互連携および需要に対応した運行などのソフト施策により利便性を高め、公共交通の維持・利用促進を図ることが課題となる。

- ② 選択と集中による道路整備

□都市圏の産業活動を支える道路ネットワークとして、都市圏の発展に効果的な事業の選択および集中的な投資に向けた検討が課題となる。

- ③ 公共交通とクルマの連携やかしい使い方の実現

□厳しい財政状況の下、公共交通整備などのハード施策だけではなく、TDMやモビリティ・マネジメントなどのソフト施策の効果的な活用による公共交通とクルマのかしい使い方の実現を図り、自動車から公共交通への転換を促進することが必要となる。

□ハード施策とソフト施策とを連携したパッケージ施策の検討が課題となる。

- ④ 安心・安全な移動の実現

□交通事故対策から災害対策まで、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、安心・安全なくらしに配慮した交通の検討が課題となる。

実態調査の概要と考え方を整理した。

a) 本体調査

一般に（狭義に）PT 調査と呼ばれるもので、原則的に、家庭訪問調査と称する平日の交通行動実態を把握する調査を実施する。

都市圏内居住者の交通実態（目的別や手段別の起終点など）について、個人別はもとより、世帯別にも把握できるデータを収集する。

過去3回の調査結果の活用した経年的な分析ができる本都市圏の特性等を考慮し、これまで通り標準的な方法で調査を実施することとした（表-1 参照）。

b) 補完調査

補完調査は、本体調査結果の検証、補正・補完を目的として実施する。標準的には、自動車利用トリップを検証、補正・補完するため、あるライン（スクリーンライン）を決めて、ラインを通過する自動車交通量を調査する方法（スクリーンライン調査）がある。

同様に、鉄道利用トリップを検証、補正・補完するための駅利用者数や駅利用者の都市圏内居住者割合を調査する方法（駅頭調査）がある。

補完調査も上記にある2つの標準的な調査を実施することとした。

c) 付帯調査

付帯調査は、地域固有の計画課題検討のための調査で、既往調査や本体調査では十分に把握されない事項の調査を実施するものである。

上記の観点から検討した結果、外国人日常交通実態調査、高齢者日常交通実態調査、交通機関利用状況調査、事業所関連交通実態調査の4つの調査を実施することとした（表-2 参照）。

4. おわりに

これまでとは大きく異なる経済社会情勢が予想さ

表-1 本体調査の概要

概要
【調査目的】 都市圏内居住者の交通実態を把握する。 【調査対象】 西遠都市圏居住者のうち満5歳以上の住民 【調査方法】 訪問留置、訪問回収方式 【調査規模】 約87,000人（約33,000世帯）（必要サンプル数）

れる中、新たな総合都市交通体系の構築に向けて検討された交通調査を簡単に紹介した。

本稿は、西遠都市圏総合都市交通体系調査予備調査委員会の検討成果であり、とりまとめに尽力いただいた各位に感謝の意を表します。

表-2 付帯調査の概要

調査名	概要
外国人日常交通実態調査	【調査目的】 外国人の交通実態や交通ニーズを把握する。 【調査対象】 都市圏内に居住する外国人（ブラジル人のみを想定） 【調査方法】 郵送配布、郵送回収方式 【調査規模】 約1,600人（必要サンプル数）
高齢者日常交通実態調査	【調査目的】 本体調査だけでは把握しきれない高齢者の交通実態や交通ニーズの詳細を把握する。 【調査対象】 都市圏内に居住する65歳以上の高齢者 【調査方法】 家庭訪問留置、訪問回収方式（本体調査時に合わせて実施） 【調査規模】 約4,700人（必要サンプル数）
交通機関利用状況調査	【調査目的】 過度な自動車利用の抑制のために、自動車から公共交通等への転換を図るソフト施策検討の基礎データを収集する。 【調査対象】 本体調査において、調査への参加意向が確認できた住民全員 【調査方法】 郵送配布、郵送回収 【調査規模】 約18,200人（賛同率を30%と想定）
事業所関連交通実態調査	【調査目的】 事業所関連交通の実態や各事業所における自動車交通適正化施策実施の可能性を把握する。 【調査対象】 ・都市圏の産業を牽引する企業（訪問調査） ・都市圏内に立地する一定規模以上の主な事業所（郵送調査） 【調査方法】 訪問配布、訪問回収方式、郵送配布、郵送回収方式の併用 【調査規模】 訪問調査：約10社 郵送調査：約200社。