



# 活用事例の紹介

---

---



# 分析事例

- PTデータは様々な施策の検討に活用できます
- 本日は、**君津市・さいたま市などの都市**を例に、以下の視点に沿って分析事例を紹介します

## A都市構造



## B生活



## F環境



## C公共交通



## D地域経済



## E防災



# A都市構造 ～人が集まる拠点～

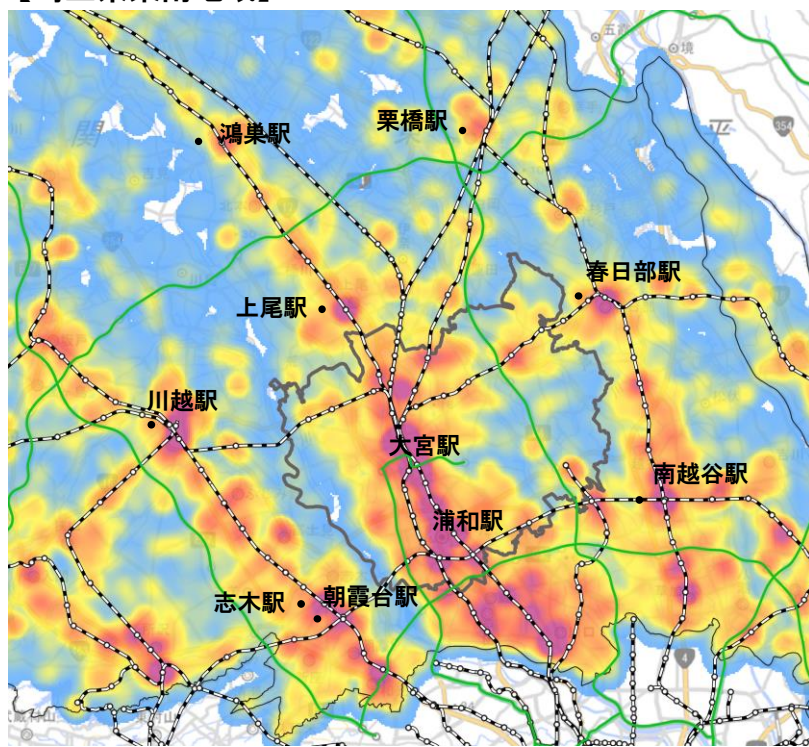
## ●広域的/市内における人が集まる拠点がわかります

→都市計画マスタープランや立地適正化計画での拠点の選定に活用できます

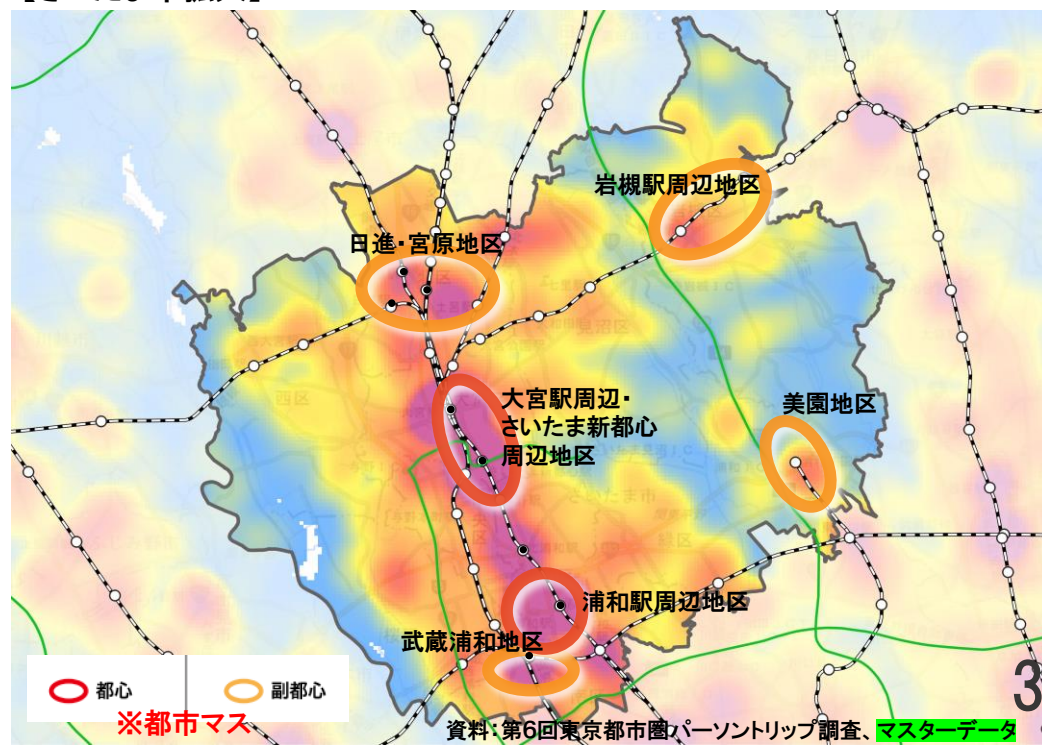
- ・さいたま市では、鉄道沿線を中心にトリップが集中しています
- ・市内では、都市マスで都心に位置付けられている大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区において集中。次いで、JR沿線や東武線の岩槻駅、埼玉高速鉄道浦和御園駅周辺でも一定の集中が確認できます

## ■集中量ヒートマップ(帰宅・不明を除く全目的)

【埼玉県東南地域】



【さいたま市拡大】





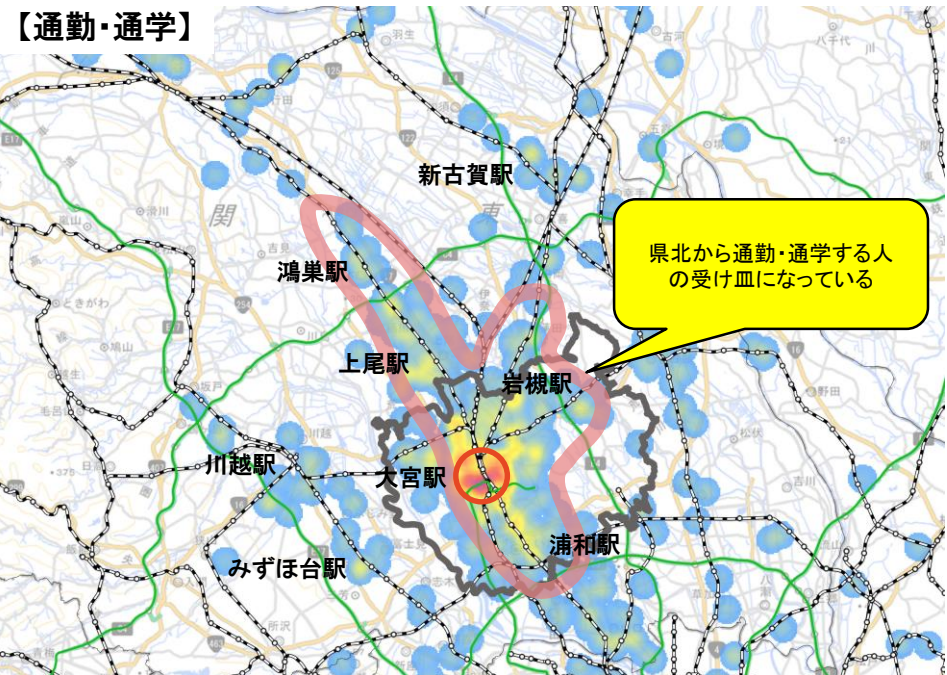
# A都市構造 ～活動圏域～

- 拠点を使う人がどこから拠点に来ているのかがわかります  
→ 特性(後背圏の違い等)に応じた拠点づくりに活用できます

- ・ 大宮駅周辺(1.5km圏)で通勤・通学目的で活動する人は、拠点の周辺とJR・東武線沿線等の県北等の広い範囲の居住者が来訪しています。
- ・ 一方で、浦和駅周辺(1.5km圏)で通勤・通学目的で活動する人は、拠点居住者が多く、多くは市内居住者が来訪しています

## ■大宮・浦和駅1.5km圏着トリップの居住地分布

【通勤・通学】



※大宮駅を中心に約1.5km圏着のトリップを対象に集計

【通勤・通学】



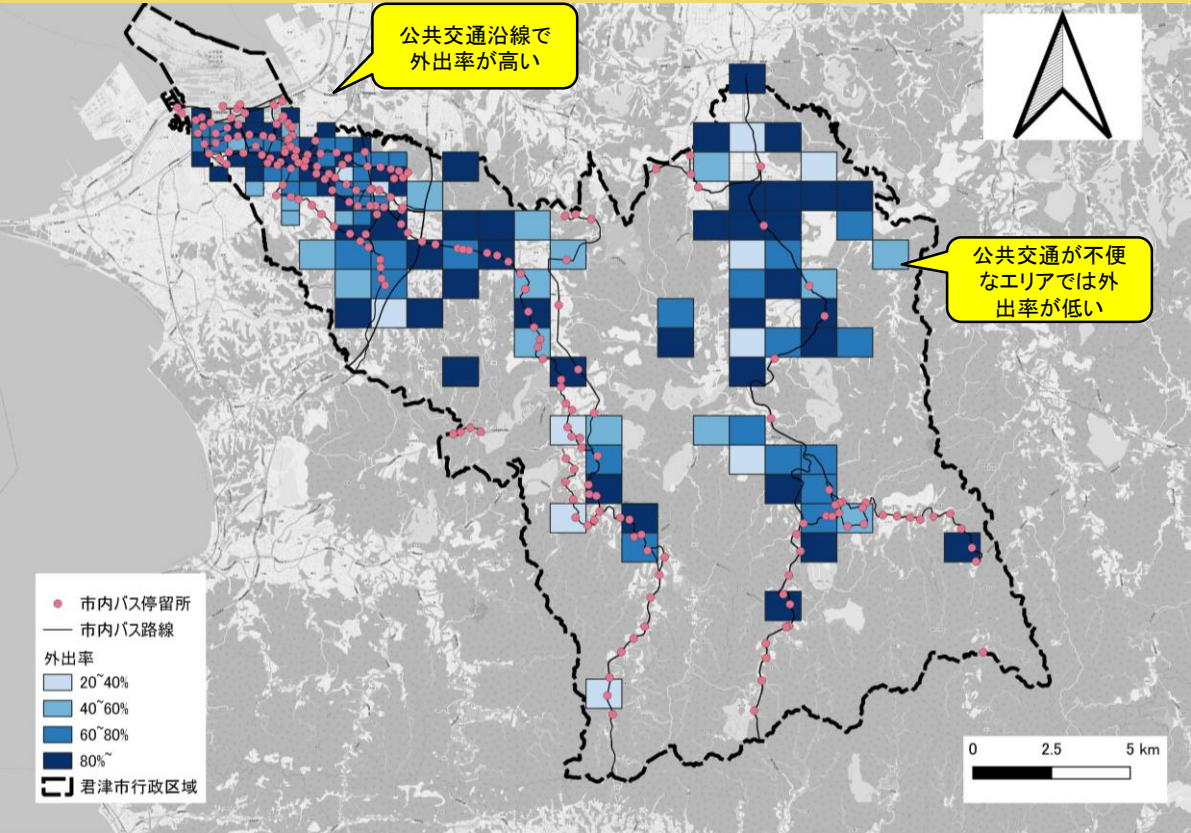
※浦和駅を中心に約1.5km圏着のトリップを対象に集計

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査、マスターデータ

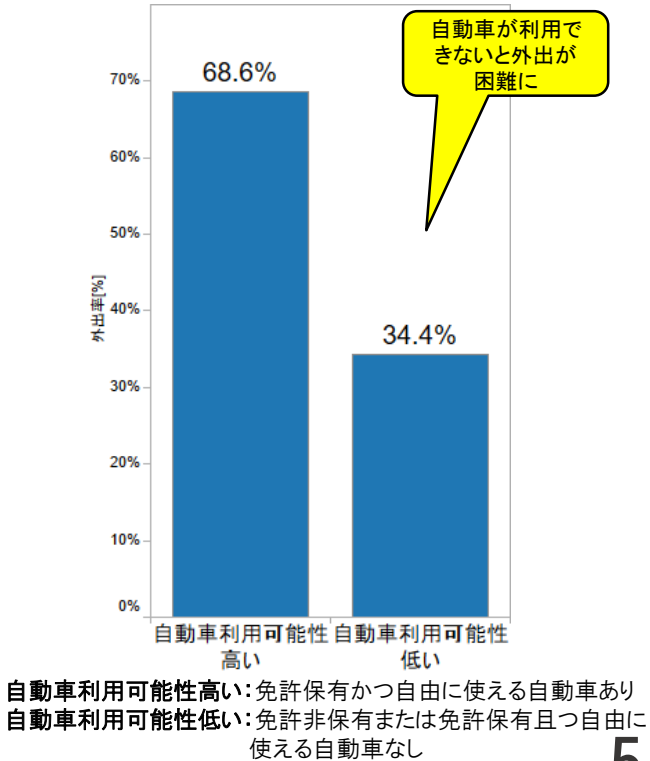
# B生活 ～居住地別の外出のしやすさ～

- 居住地別の外出状況が分かります。  
→高齢者等の外出支援対策の検討などに活用できます
- ・君津市において、鉄道駅やバス路線の沿線では、外出率が高い傾向があることが分かります
- ・また、自動車が利用できない高齢者は外出率が低くなっており、公共交通で外出しやすい環境を整えることが重要です

■居住地別外出率(全年齢)(1kmメッシュ単位)



■自動車利用可能性別外出率（高齢者）





# B生活 ～1日の活動時間と移動回数～

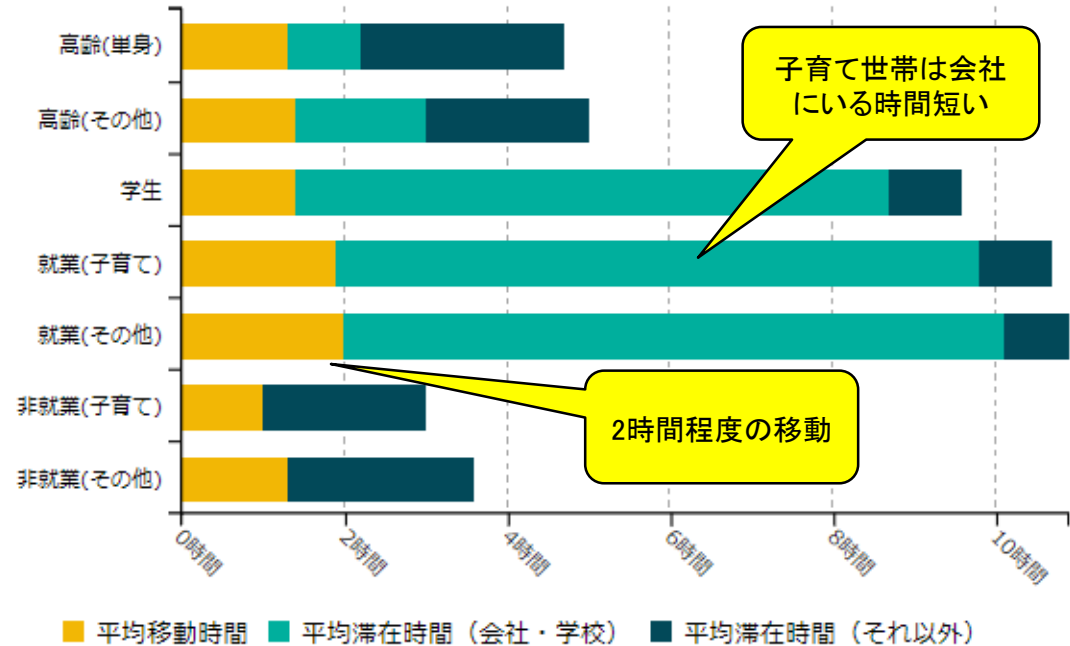
## ●属性別の活動時間がわかります

→移動に時間を要している属性が細かくわかるため、子育て支援等の検討にも活用できます

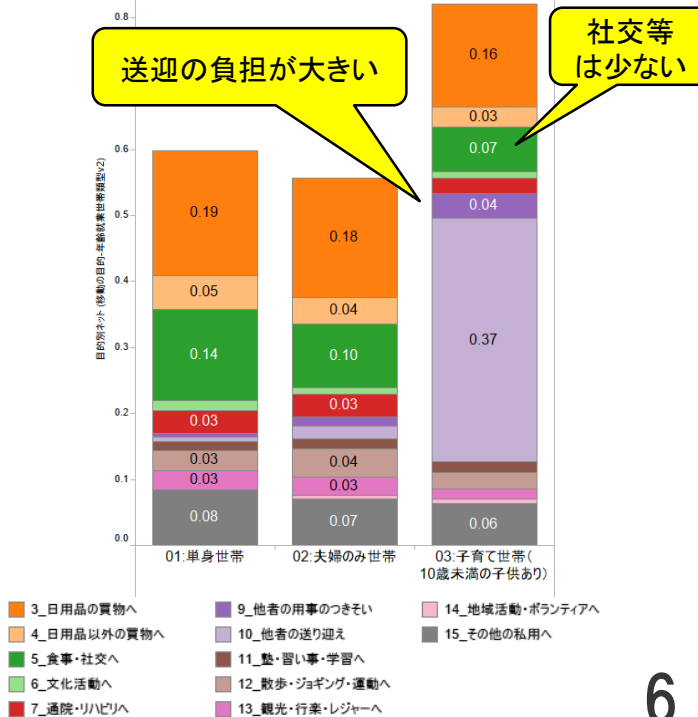
- さいたま市に住む就業者は、1日の平均移動時間は1.9時間～2.0時間程度となっています。子育て世帯の就業者は、会社への平均滞在時間がやや短くなっていることが分かります
- また、10歳未満の子供がいる世帯は、社交等の移動回数が少なく送迎の移動回数が多いことから、子の送迎などの負担から、余暇活動の時間が確保できていない可能性があります

### ■さいたま市居住者の属性別の活動時間

●活動時間 ○移動回数



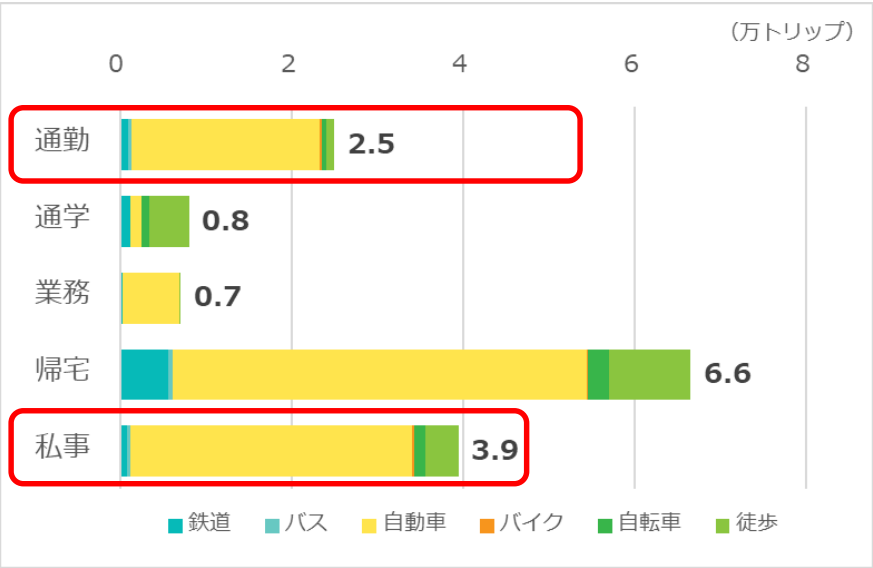
### ■さいたま市居住者の世帯構成別の1人1日当たりトリップ数(私事)



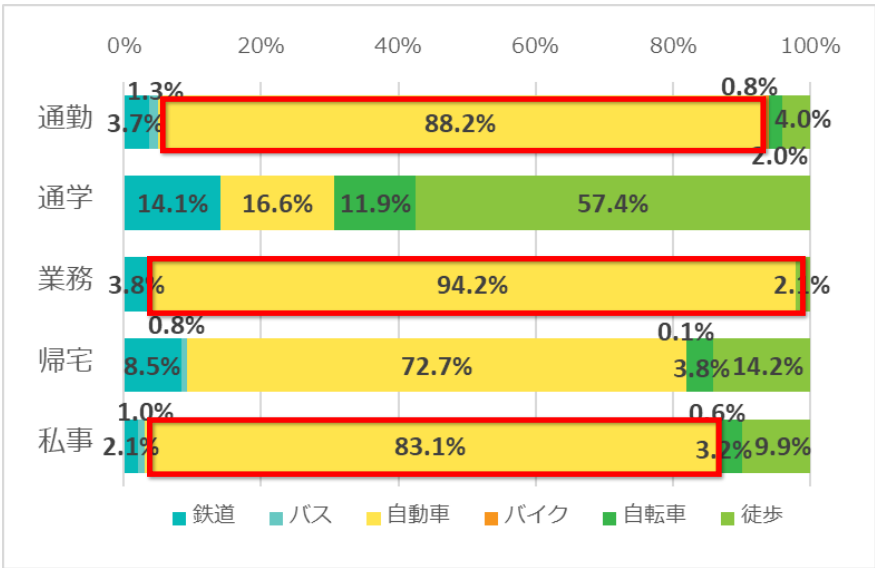
# C公共交通 ～市全体の移動～

- 移動目的別に、移動回数(トリップ数)や交通手段を把握できます  
→どのようなシーンで鉄道や自動車が使われているかがわかるため、  
移動ニーズに沿った公共交通網整備等の検討に活用できます
- ・君津市では、通勤や私事を目的としたトリップ(移動)が活発です ※帰宅を除く
- ・また、通勤・業務・私事目的の移動の8割以上が自動車で行われています

○ 君津市の目的別トリップ数(移動量)



○ 君津市の目的別交通手段分担率

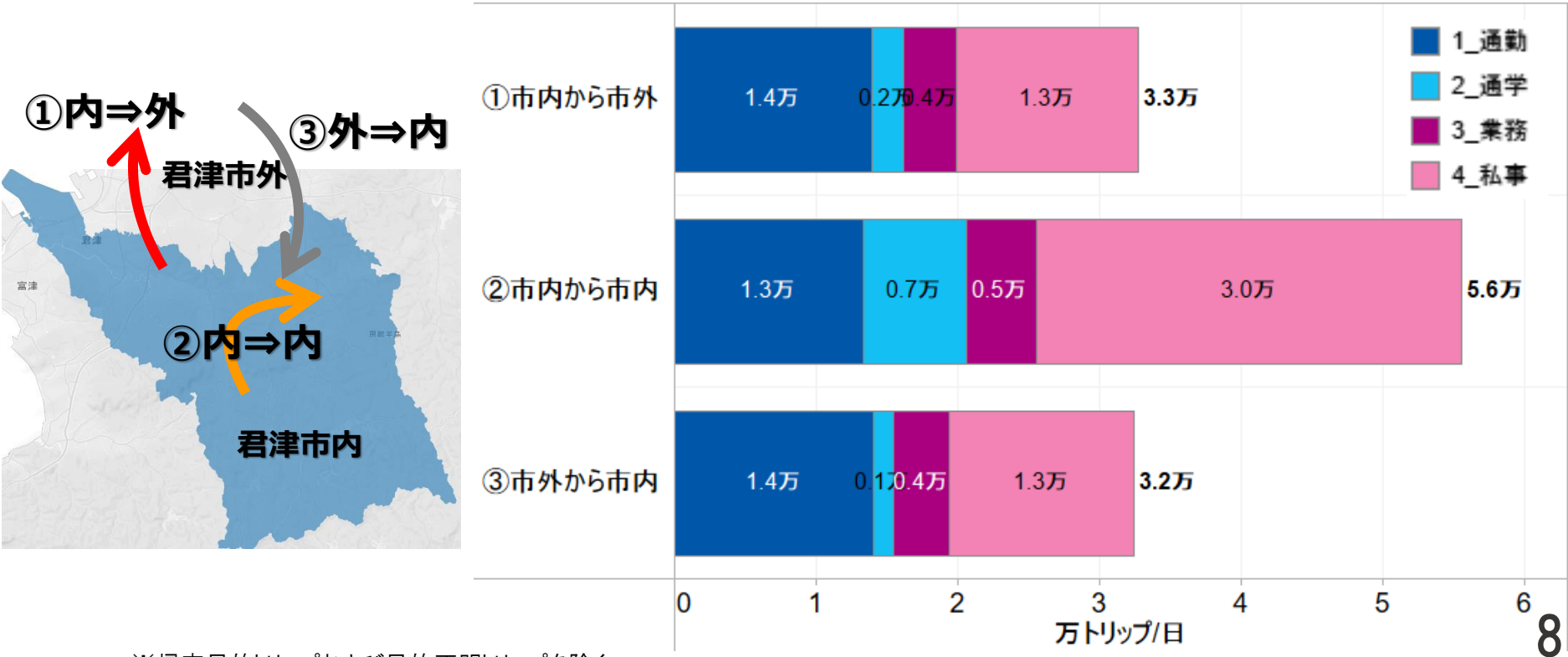


※私事目的は、買物、食事、通院、習い事、送迎など。  
※通勤は、自宅から会社へ行くことを示し、業務は、自宅から作業場・会議へ、会社から会議へ等の移動  
※帰宅目的は、目的地から自宅への移動のため、通勤、私事といった移動よりもトリップ数が多い。

# C公共交通 ～市内発の移動～

- 行先別に、移動目的を把握できます
- 市内でカバーできている活動や市外に依存している活動がわかるため、移動ニーズに沿った公共交通網整備等の検討や市内で強化すべき機能の検討に活用できます
- ・ 君津市では、市内で多くの通勤・私事活動がまかなわれています。市外発の通勤や私事活動も多く受け入れています。
- ・ 一方で、市内発の通勤が約1.4万トリップ、私事が約1.3万トリップ、市外で行われています。

○ 君津市内外への移動量



※帰宅目的トリップおよび目的不明トリップを除く

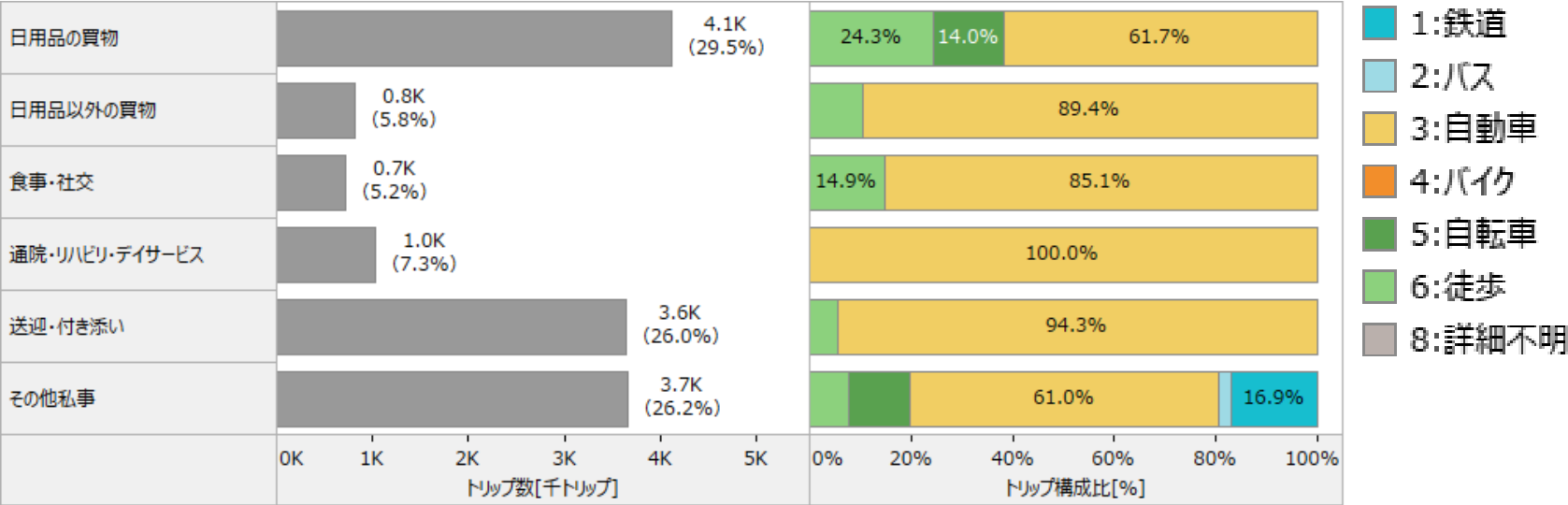
資料: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査、データ集計システム



# D地域経済 ～拠点周辺の私事の詳細～

- 拠点での詳細の活動内容と利用手段が分かります
  - 自動車に頼りがちな私事活動がわかるため、コミュニティバスやデマンド交通検討に活用できます
  - ・ 君津駅周辺では、日用品の買物と送迎・付き添いが多く行われています
  - ・ 買物や通院リハビリや送迎・付き添いでは、約9割以上が自動車で行われているため、商業施設や病院・高齢者施設等へ行きやすいコミュニティバスの運行等が効果的です

■ 君津駅1.5km圏着トリップの私事活動の詳細と利用手段分担率



※君津駅を中心に約1.5km圏着のトリップを対象に集計  
※私事関連トリップのみ対象に集計

# E防災～滞留人口と浸水想定区域の比較～

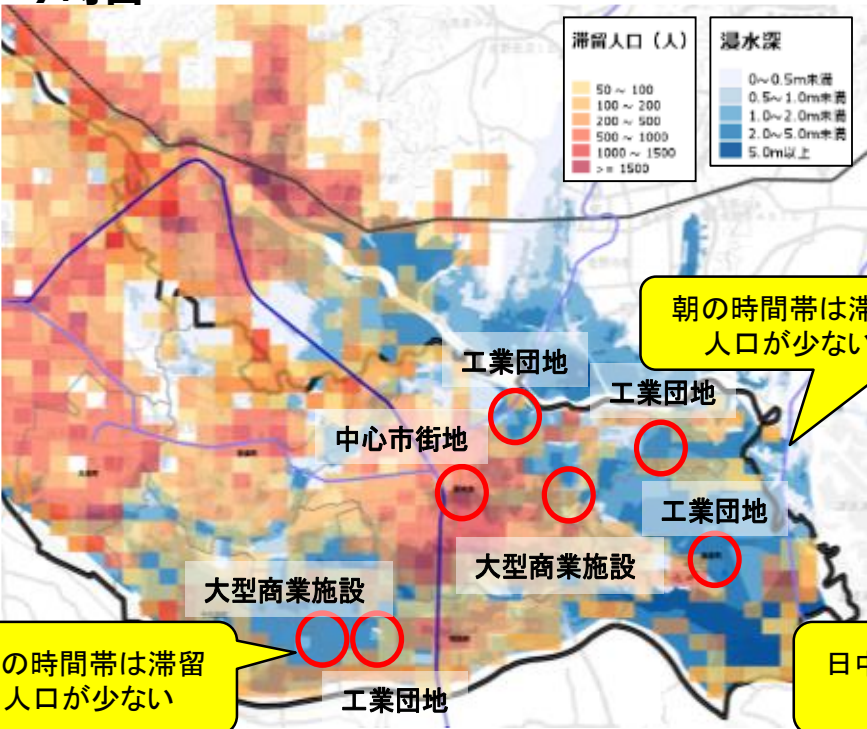
● 時間帯別の滞留人口や帰宅困難者数を防災ハザードマップと比較することで、時間帯別に被災の影響が大きい地域がわかります

→避難計画の検討に活用できます

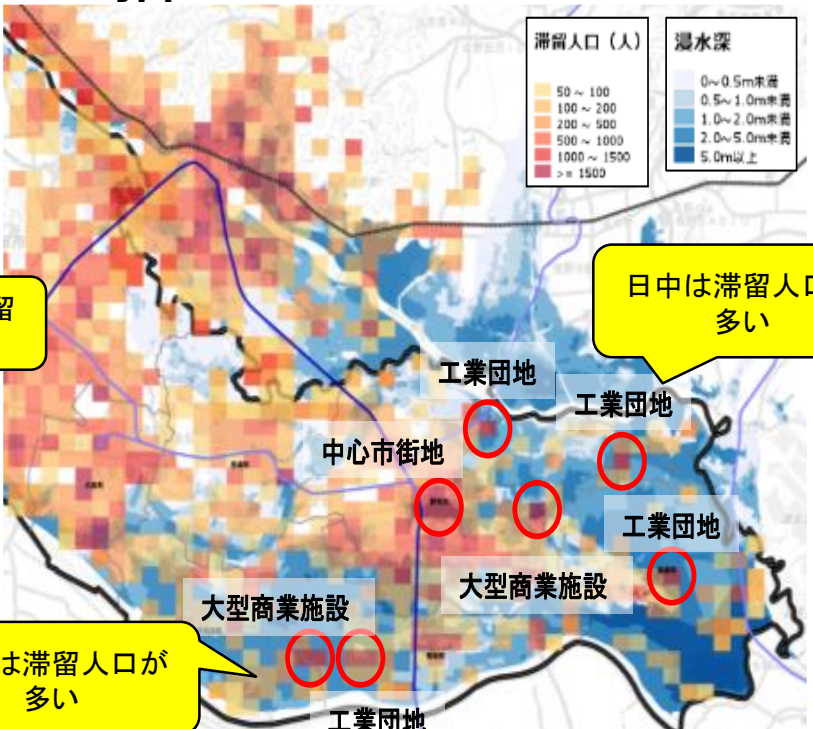
- ・ 大規模商業施設の周辺や工業団地では、昼間に滞留人口が多いことがわかります
- ・ 昼間に災害が発生した場合を想定し、これらのエリアに滞留する人が避難するためのルートや避難所・備蓄等の確保が必要です

## ■滞留人口と浸水想定区域の比較

7時台



12時台



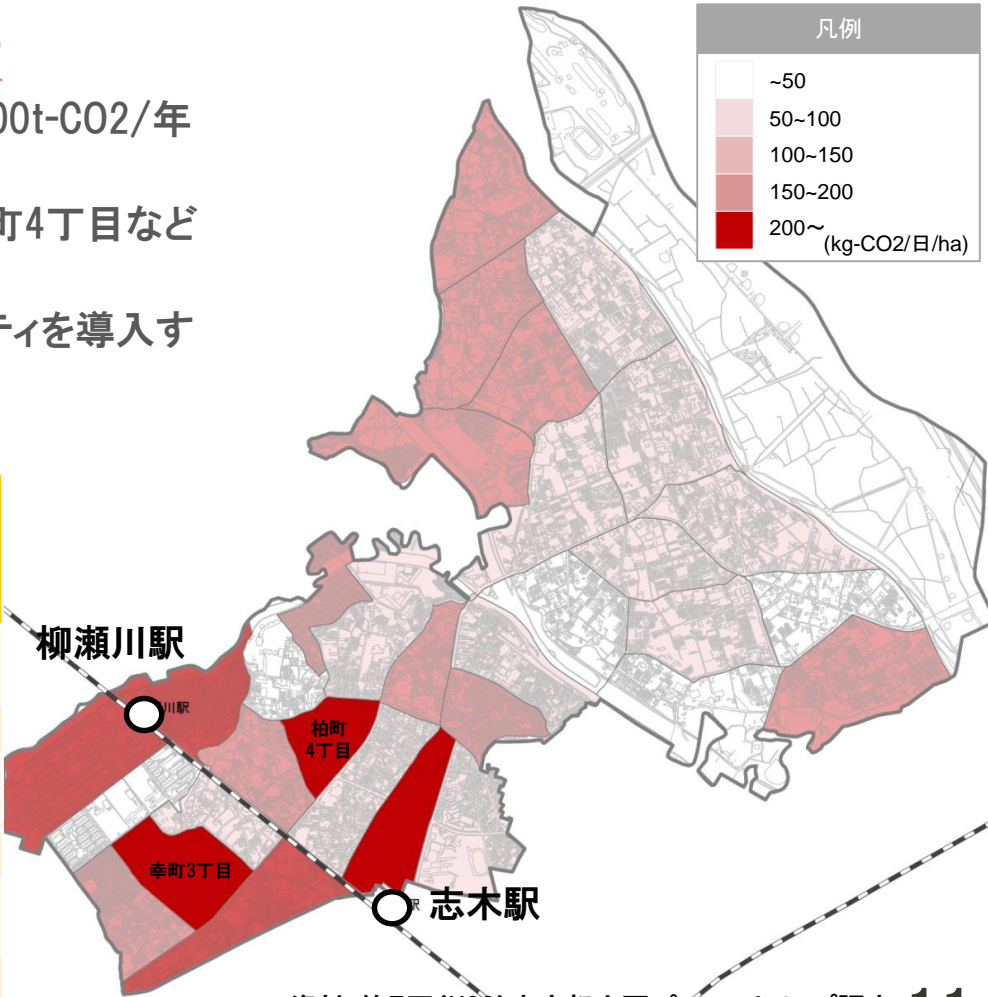
# F環境～移動による環境負荷～

●交通分野のCO2排出量が多いエリアがわかります  
→環境にやさしいモビリティを優先的に

導入すべきエリアの検討に活用できます

- 自動車からのCO2排出量を推計すると、約29,000t-CO2/年であることがわかります
- 地区別に見ると、志木駅周辺や幸町3丁目、柏町4丁目などで高くなっていることが分かります
- シェアサイクルなどの環境負荷の少ないモビリティを導入すると、CO2排出量の削減が効果的に行えます

■地区別の自動車からのCO2排出量  
(志木市)



	市内々	市内外			合計
	自動車	自動車	鉄道端 末 自動車	小計	
自動車トリップ数 (人トリップ/日)	9,078	38,922	1,351	40,273	49,351
(構成比)	(18%)	(79%)	(3%)	(82%)	(100%)
自動車トリップ長 (人キロ/日)	16,593	484,369	5,880	490,249	506,842
(構成比)	(3%)	(96%)	(1%)	(97%)	(100%)
自動車CO2排出量 (t-CO2/年)	943	27,527	334	27,861	28,804
(構成比)	(3%)	(96%)	(1%)	(97%)	(100%)

資料：第5回(H20)東京都市圏パーソントリップ調査  
資料：志木市低炭素まちづくり計画(H24年)