

1 調査名称：平成28年度
磐田市全国都市交通特性調査に伴うアドオン調査結果等分析

2 調査主体：磐田市

3 調査圏域：磐田市全域及び袋井市の一部

4 調査期間：平成28年度

5 調査概要：

平成27年度に行われた全国都市交通特性調査に合わせて実施した本市独自調査（アドオン調査）の結果や、第4回西遠都市圏パーソントリップ調査データを活用した鉄道利用特性分析、（仮）磐田新駅における利用経路別端末交通手段別乗降客数（徒歩、自転車、バイク、自動車、バス）の予測等を実施した。また、（仮）磐田新駅の利用勢圏に含まれると考えられる袋井市民も対象に含め、平成27年度に実施した公共交通に関するアンケートの結果もあわせて分析に活用することで、より精度の高い予測を実施した。さらに、駐車場や駐輪場の方面別必要収容能力の予測を実施するとともに、利用経路予測結果を基に駅への案内看板の設置個所も検討した。

I 調査概要

1 調査名称：平成２８年度

磐田市全国都市交通特性調査に伴うアドオン調査結果等分析

2 報告書目次

第１章 業務概要

- 1－1 業務の目的
- 1－2 業務フロー

第２章 P T調査データによる鉄道利用特性分析

- 2－1 磐田市全体の鉄道利用特性（現況）
- 2－2 小ゾーン別の鉄道利用特性（現況）
- 2－3 将来の鉄道利用特性

第３章 アドオン調査データによる鉄道利用特性分析

- 3－1 地区ゾーン別の鉄道利用特性
- 3－2 (仮)磐田新駅利用特性

第４章 (仮)磐田新駅ゾーン別端末交通手段別乗降客数の予測

- 4－1 袋井市からの日乗降客数の予測
- 4－2 ゾーン別端末交通手段別乗降客数の予測
- 4－3 利用経路別端末交通手段別乗降客数の予測

第５章 (仮)磐田新駅周辺施設の検討

- 5－1 駐車場需要の予測
- 5－2 駐輪場需要の予測
- 5－3 (仮)磐田新駅への案内看板設置個所の検討

3 調査体制

磐田市都市整備課において調査を実施しました。

磐田市建設部都市整備課

TEL : (0538) 37-4830

4 委員会名簿等 :

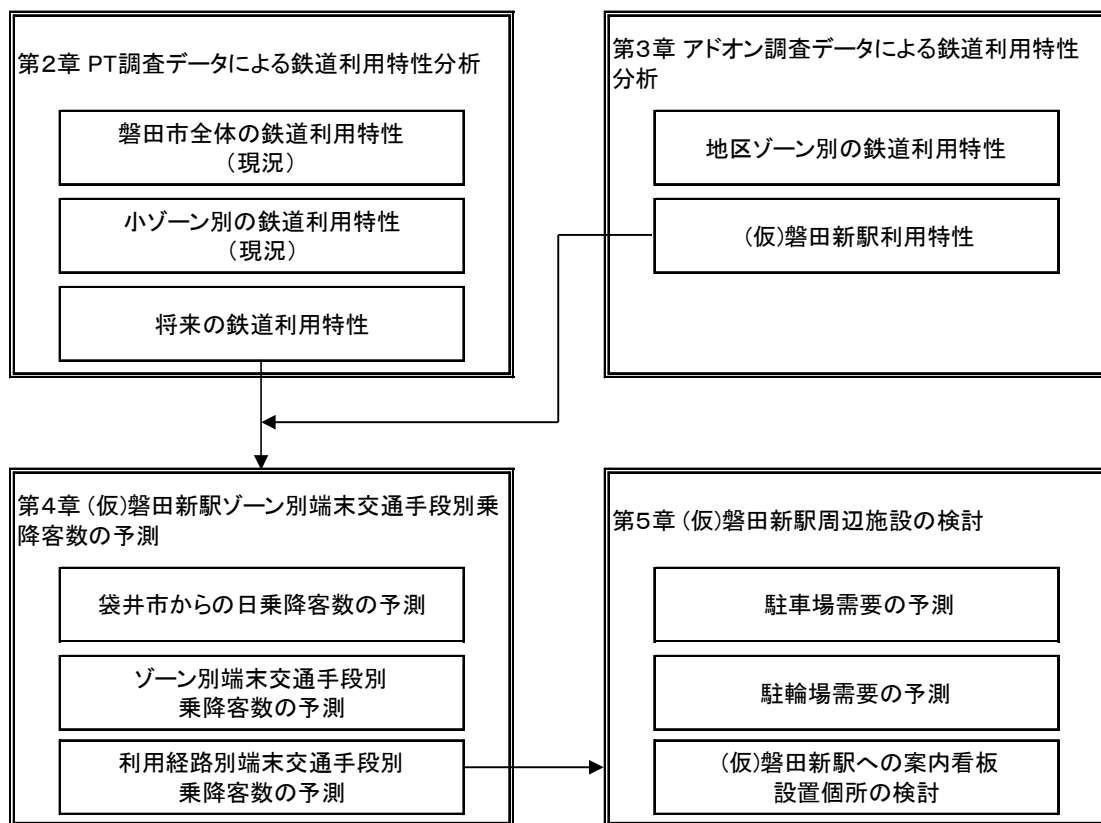
調査業務のため、委員会は実施しておりません。

II 調査成果

1 調査目的

平成27年度に行われた全国都市交通特性調査に合わせて実施した本市独自調査（以下「アドオン調査」とする）の結果や、第4回西遠都市圏パーソントリップ調査（平成22年）（以下「PT調査」とする）データによる鉄道利用特性を分析し、（仮）磐田新駅における端末交通手段別乗降客数の予測等を実施するものである。また、（仮）磐田新駅周辺の駐車場・駐輪場の規模や案内看板の適切な配置位置を検討することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

調査圏域は磐田市全域及び袋井市の一部（（仮）磐田新駅から概ね3 km圏にかかると小ゾーン）とした。



図 調査圏域

4 調査成果

(1) P T調査データによる鉄道利用特性分析

1) 磐田市全体の鉄道利用特性 (現況)

- ・ 磐田市の代表交通手段分担率は、自動車が最も高く、バスの分担率が最も低い
- ・ 鉄道利用者の目的構成は、通勤・通学で約8割
- ・ 鉄道利用者の利用駅は、磐田駅が多い
- ・ 鉄道利用者の端末交通手段は、自動車が最も高い

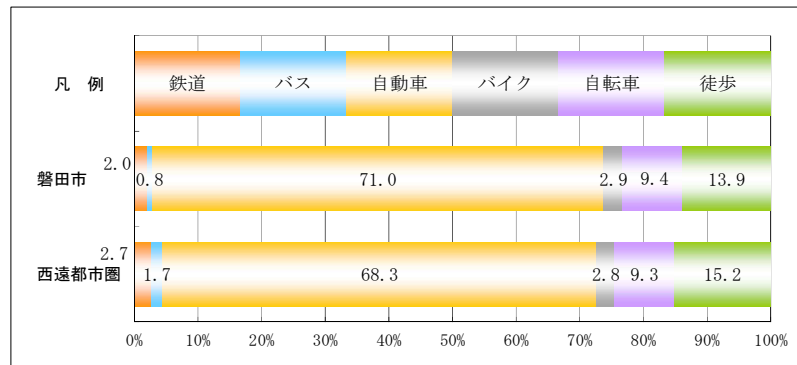


図 代表交通手段分担率 (P T現況)

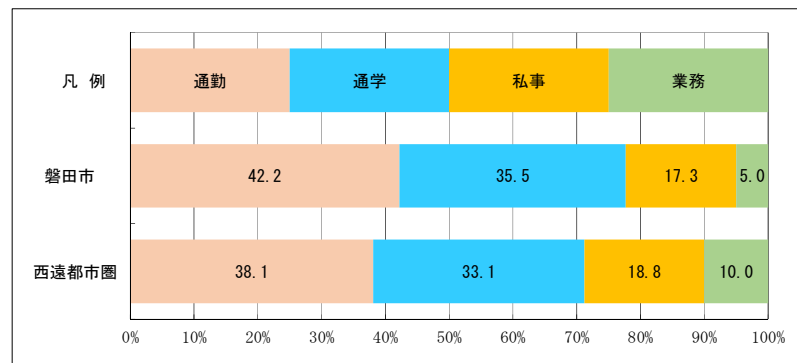


図 鉄道利用者の目的構成 (P T現況)

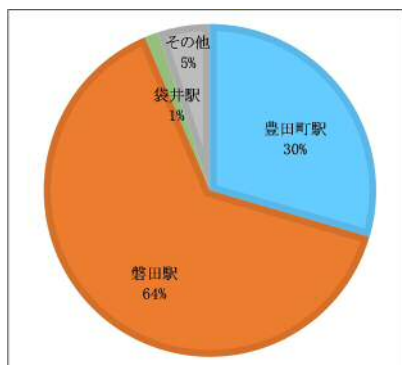


図 鉄道利用者 (磐田市) の利用駅 (P T現況)

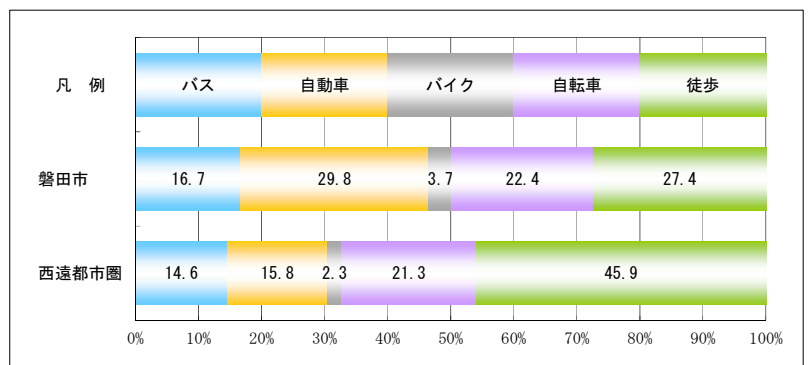


図 端末交通手段分担率 (P T現況)

2) 小ゾーン別の鉄道利用特性 (現況)

- ・ 磐田駅と豊田町駅の間線から東側は磐田駅利用、西側は豊田町駅利用が多い
- ・ 端末交通手段分担率のうちバスは、駅から 1.5km 以上離れた地域で高くなる傾向で、特に、市域東側のゾーンで高い

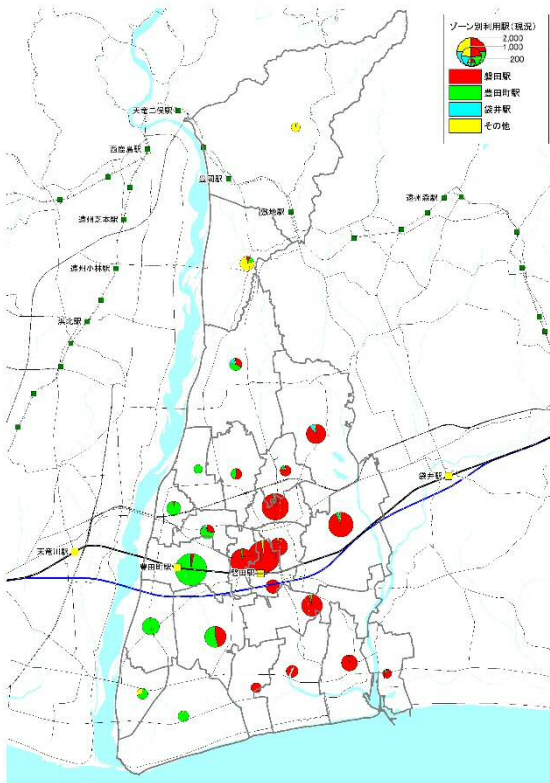


図 鉄道駅利用率 (PT 現況)

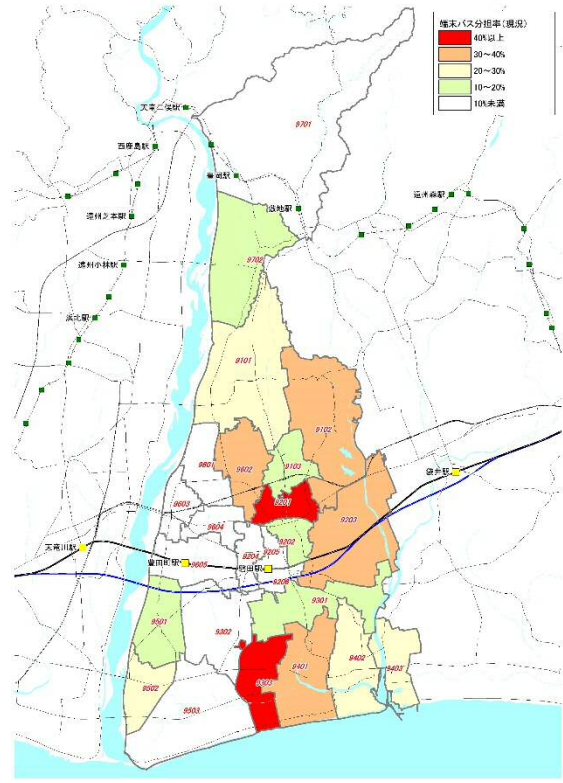


図 端末交通手段分担率 (バス : PT 現況)

3) 将来の鉄道利用特性

- (仮) 磐田新駅の乗降客数は 6,525 人
- 磐田駅の利用率が高かった東側のゾーンで、(仮) 磐田新駅の利用率が高い

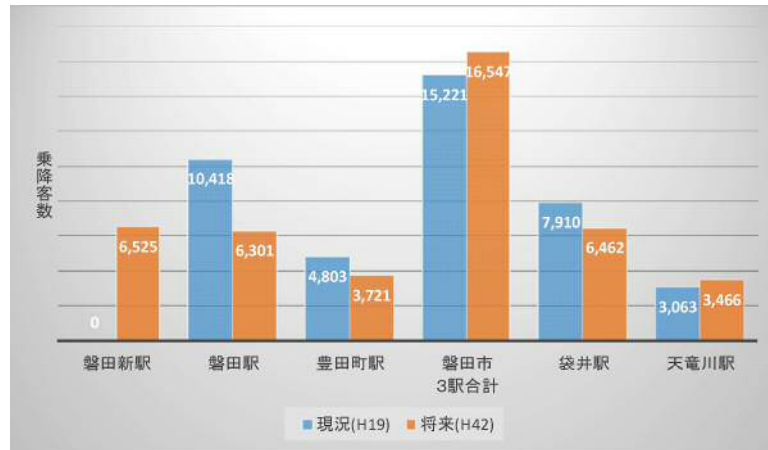


図 駅別乗降客数 (P T 将来)

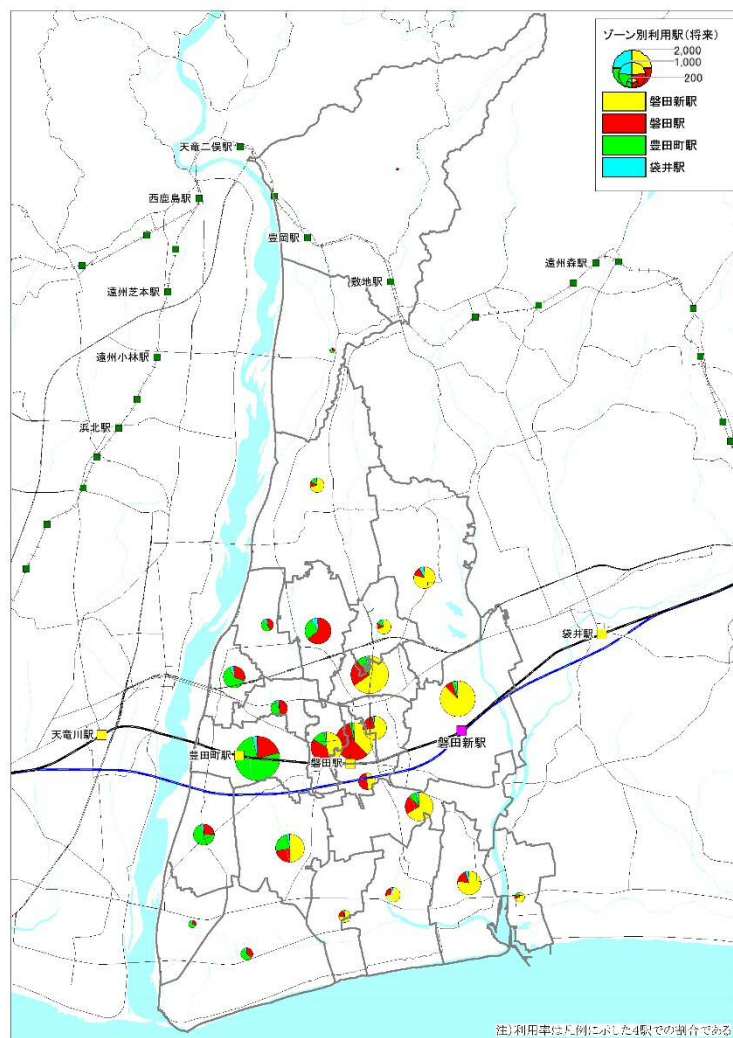


図 鉄道駅利用率 (P T 将来)

- ・ (仮) 磐田新駅の端末交通手段分担率は、自動車が最も高く、バスは約 1 割
- ・ (仮) 磐田新駅の利用圏域は、現況の磐田駅の利用圏域と類似

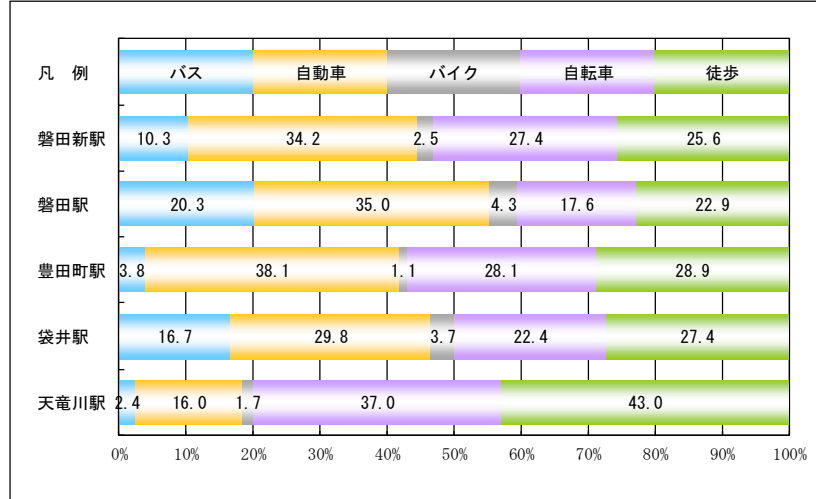


図 駅別端末交通手段分担率 (P T 将来)

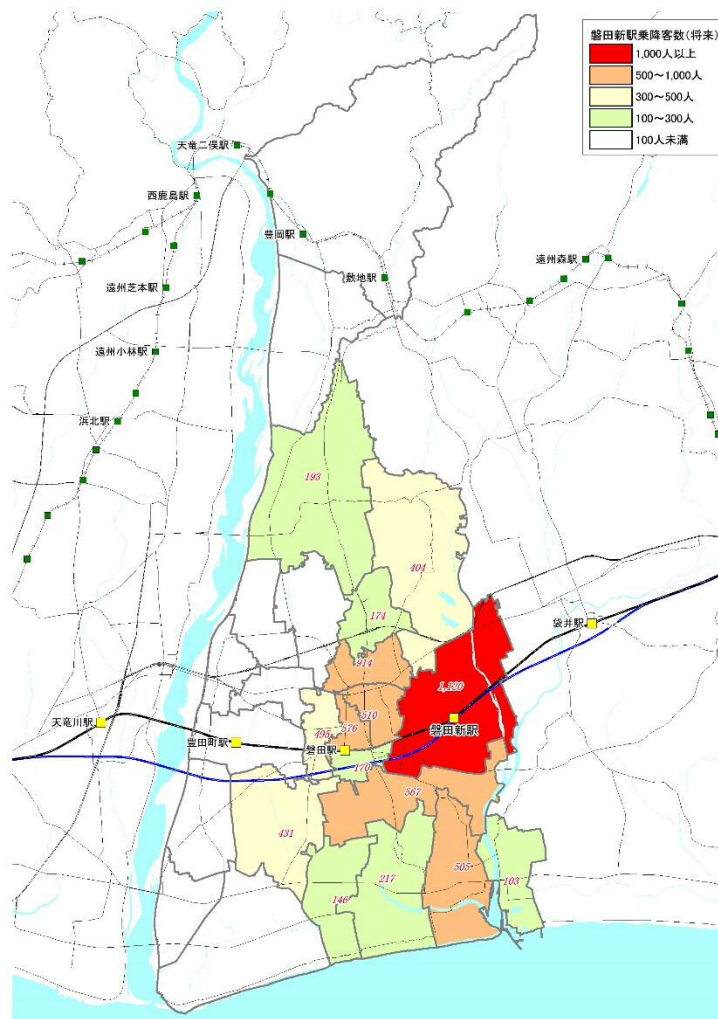


図 (仮) 磐田新駅乗降客数 (P T 将来)

(2) アドオン調査データによる鉄道利用特性分析

- ・市域東側で（仮）磐田新駅の利用意向が高い
- ・（仮）磐田新駅の端末交通手段分担率は、自動車が最も高く、バスは約1割

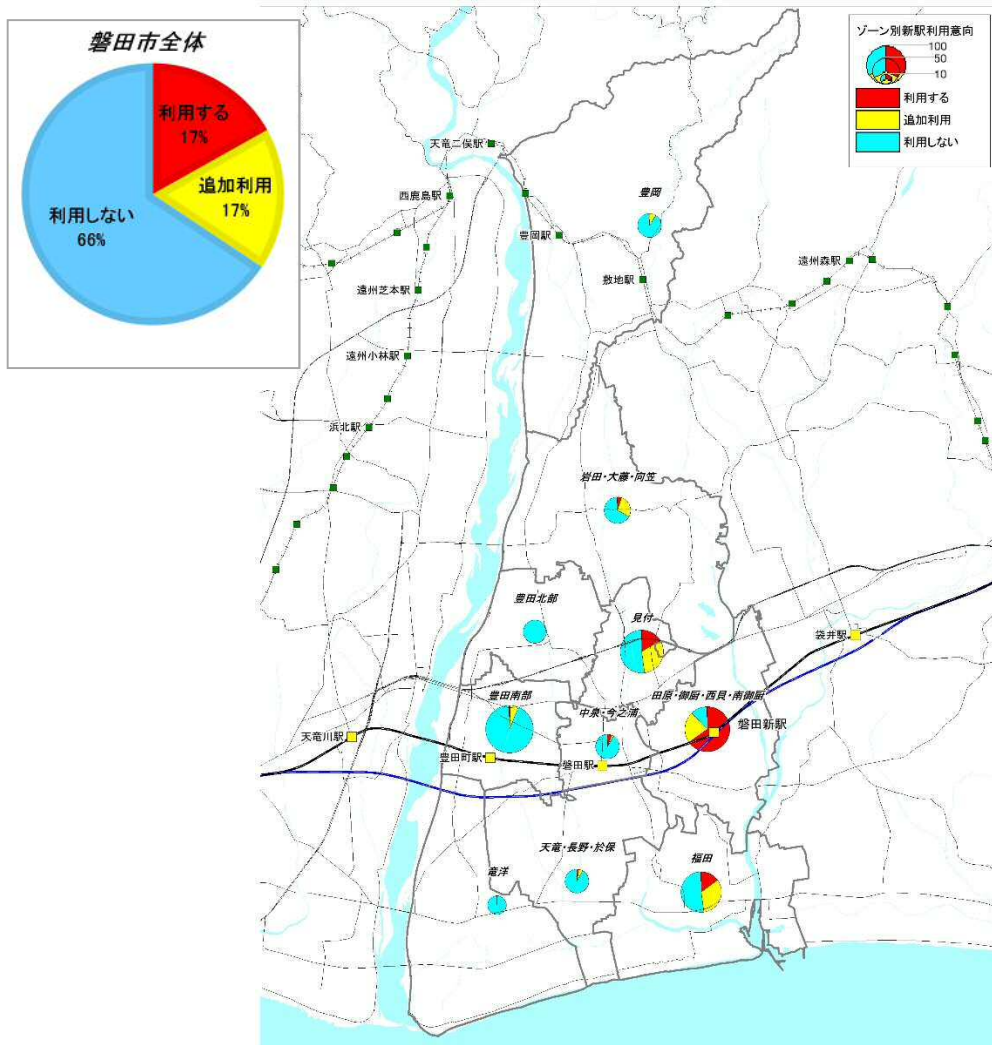


図 地域ゾーン別（仮）磐田新駅利用意向割合（アドオン）

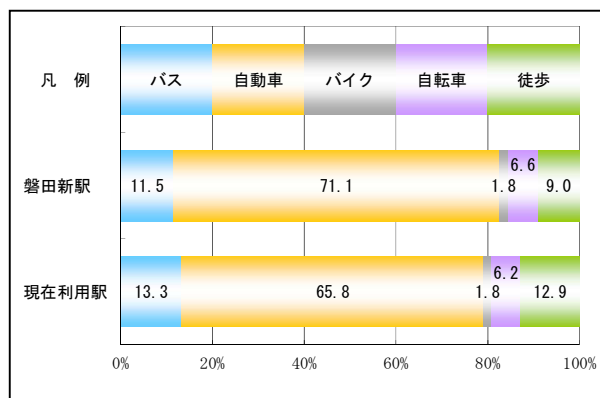


図 （仮）磐田新駅端末交通手段分担率（アドオン）

(3) (仮)磐田新駅ゾーン別端末交通手段別乗降客数の予測

(仮)磐田新駅の乗降客数は、PT 調査で 6,525 人/日と予測されており、その利用者は全て磐田市内からの利用となっている。一方、「磐田市地域公共交通網形成計画（(仮)磐田新駅周辺地域辺）素案 H28.11」による、住民アンケート調査結果によると、袋井市内居住者からも(仮)磐田新駅利用意向が確認されている。

そこで参考として、袋井市内居住者の(仮)磐田新駅利用者数を算定した。

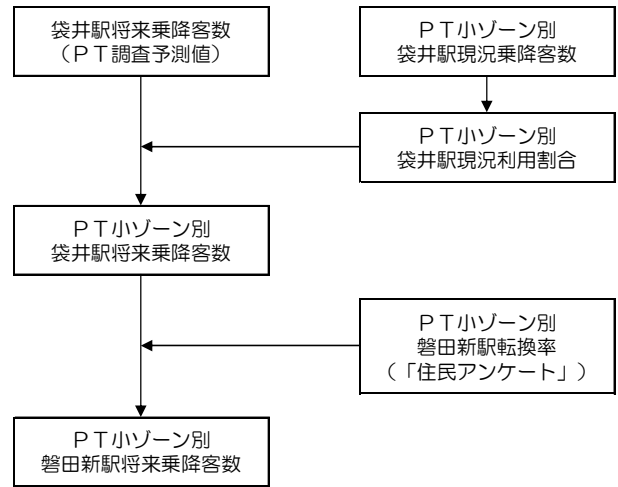


図 袋井市内からの(仮)磐田新駅乗降客数予測フロー

1) ゾーン別端末交通手段別乗降客数予測結果

- ・袋井市からの転換を見込んだ(仮)磐田新駅乗降客数は 7,050 人/日
- ・(仮) 磐田新駅の端末交通手段分担率のうちバスは、磐田市の中央付近や南部、袋井市（旧浅羽町）が高い

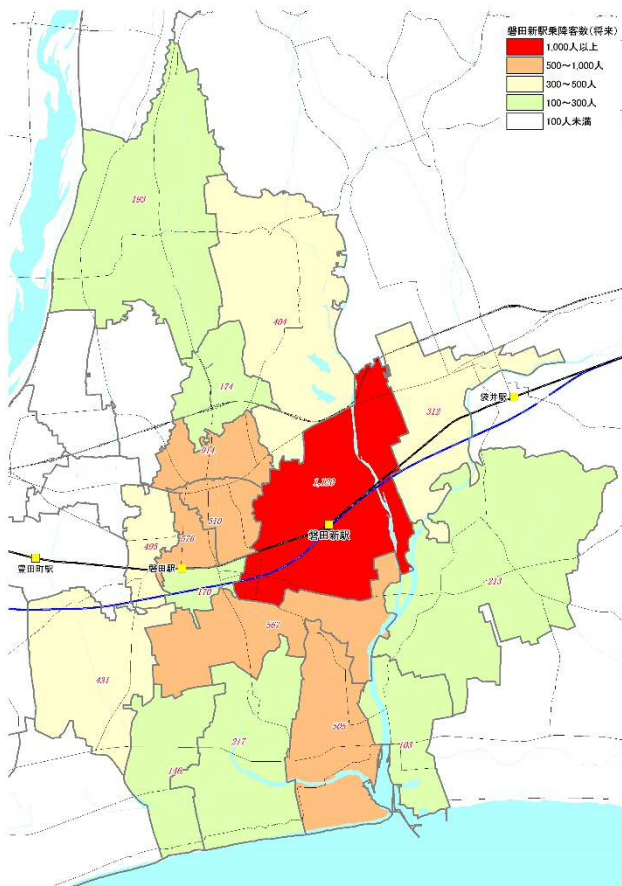


図 (仮)磐田新駅ゾーン別乗降客数 (予測)

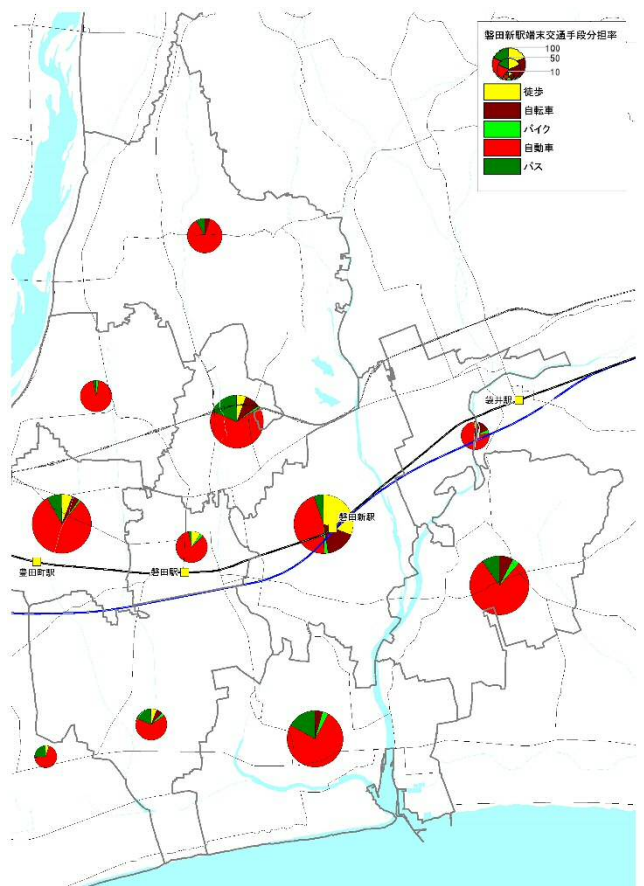


図 (仮)磐田新駅ゾーン別端末交通手段別分担率(予測)

2) 利用経路別端末交通手段別乗降客数の予測

端末交通手段別乗降客数の利用経路設定は、メッシュ別端末交通手段別乗降客及び配分対象道路網 (PT 調査 H19 現況配分対象道路網を使用) を基に、各メッシュの最寄りのノード (交差点等) から、(仮)磐田新駅のノードまでの距離最短経路に配分することにより算定した。

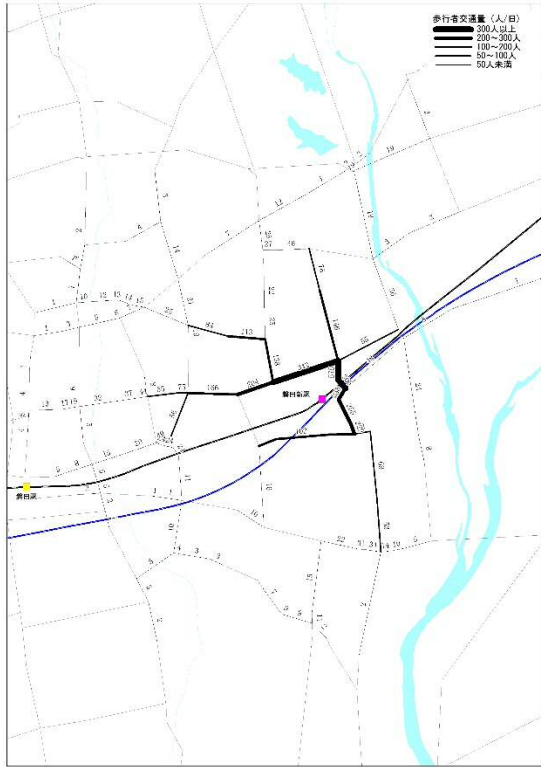


図 端末交通手段徒歩 (歩行者) 利用経路図

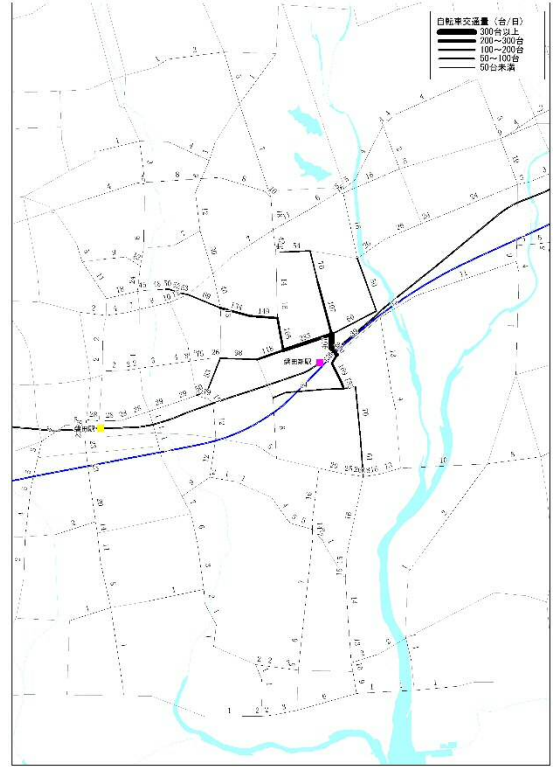


図 端末交通手段自転車利用経路図

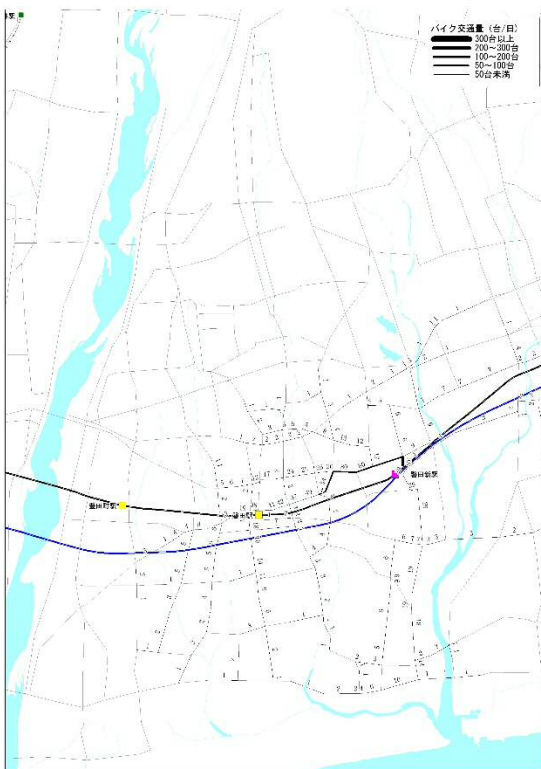


図 端末交通手段バイク利用経路図

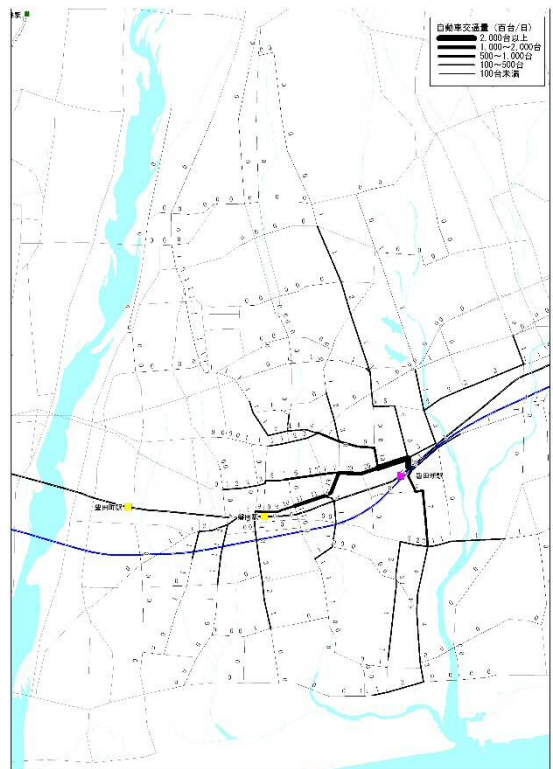


図 端末交通手段自動車利用経路図

バスについては、バス路線ではなく、他の手段と同様に最短経路に配分しての予測を行った。

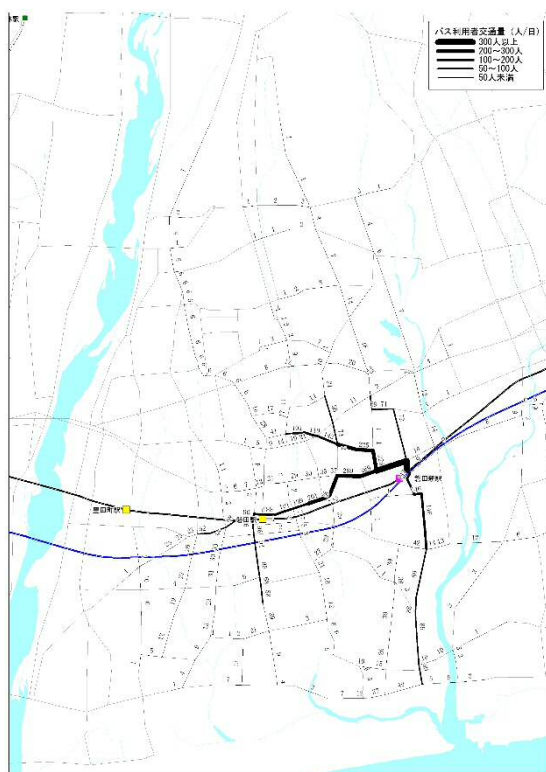


図 端末交通手段バス利用者利用経路図

(4) (仮)磐田新駅周辺施設の検討

表 (仮)磐田新駅周辺施設の検討内容

| 検討施設 | 検討内容 | 活用分析結果 |
|---------------|---------|--|
| 駐車場 | 方面別設置規模 | 自動車利用経路別乗降客数 アドオン調査 |
| 駐輪場 | 方面別設置規模 | 自転車利用経路別乗降客数 バイク利用経路別乗降客数 アドオン調査 |
| (仮)磐田新駅への案内看板 | 設置個所 | 自動車利用経路別乗降客数 自転車利用経路別乗降客数 バイク利用経路別乗降客数 |

1) 方面別駐車場需要予測

- ・駐車場需要は、5分（300m）を超えると急激に利用が低下することから、5分（300m）以内での整備が望まれる

表 距離帯別駐車場必要収容能力

| 駅と駐車場との位置関係 | | アドオン調査結果 | | | 必要収容能力* | | | 累積必要収容能力 | | |
|-------------|----------|----------|--------|--------|---------|------|-------|----------|------|-------|
| 徒歩所要時間 | 距離 | 票数 | 割合 | 累積割合 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 |
| 3分以内 | 200m以内 | 192人 | 34.4% | 100.0% | 428 | 105 | 533 | 1,246 | 306 | 1,552 |
| 5分以内 | 300m以内 | 270人 | 48.4% | 65.6% | 602 | 147 | 749 | 818 | 201 | 1,019 |
| 10分以内 | 600m以内 | 72人 | 12.9% | 17.2% | 161 | 40 | 201 | 216 | 54 | 270 |
| 15分以内 | 900m以内 | 19人 | 3.4% | 4.3% | 43 | 11 | 54 | 55 | 14 | 69 |
| 20分以内 | 1,200m以内 | 5人 | 0.9% | 0.9% | 12 | 3 | 15 | 12 | 3 | 15 |
| 計 | | 558人 | 100.0% | | 1,246 | 306 | 1,552 | — | — | — |

※小数点以下を切り上げて算定

※時間と一般的な歩行速度 1m/s (3.6km/h) から距離に換算参考：「改定 平面交差の計画と設計 基礎編」P115

※「駅前広場内」の回答は「3分まで」に加算

表 運営形態別・距離帯別駐車場必要収容能力（月極）

| 駅と駐車場との位置関係 | | 必要収容能力* | | | 累積必要収容能力 | | |
|-------------|----------|---------|------|-----|----------|------|-----|
| 徒歩所要時間 | 距離 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 |
| 3分以内 | 200m以内 | 175 | 43 | 218 | 510 | 127 | 637 |
| 5分以内 | 300m以内 | 246 | 60 | 306 | 335 | 84 | 419 |
| 10分以内 | 600m以内 | 66 | 17 | 83 | 89 | 24 | 113 |
| 15分以内 | 900m以内 | 18 | 5 | 23 | 23 | 7 | 30 |
| 20分以内 | 1,200m以内 | 5 | 2 | 7 | 5 | 2 | 7 |
| 計 | | 510 | 127 | 637 | — | — | — |

※小数点以下を切り上げて算定

表 運営形態別・距離帯別駐車場必要収容能力（時間貸し）

| 駅と駐車場との位置関係 | | 必要収容能力* | | | 累積必要収容能力 | | |
|-------------|----------|---------|------|-----|----------|------|-----|
| 徒歩所要時間 | 距離 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 |
| 3分以内 | 200m以内 | 254 | 63 | 317 | 741 | 184 | 925 |
| 5分以内 | 300m以内 | 357 | 88 | 445 | 487 | 121 | 608 |
| 10分以内 | 600m以内 | 96 | 24 | 120 | 130 | 33 | 163 |
| 15分以内 | 900m以内 | 26 | 7 | 33 | 34 | 9 | 43 |
| 20分以内 | 1,200m以内 | 8 | 2 | 10 | 8 | 2 | 10 |
| 計 | | 741 | 184 | 925 | — | — | — |

※小数点以下を切り上げて算定

2) 方面別駐輪場需要予測

- ・自転車、バイクともに、5分（300m）を超えると急激に利用が低下することから、5分（300m）以内での整備が望まれる

表 距離帯別駐輪場（自転車）必要収容能力

| 駅と駐車場との位置関係 | | アドオン調査結果 | | | 自転車必要収容能力* | | | 自転車累積必要収容能力 | | |
|-------------|----------|----------|--------|--------|------------|------|-----|-------------|------|-----|
| 徒歩所要時間 | 距離 | 票数 | 割合 | 累積割合 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 |
| 3分以内 | 200m以内 | 221人 | 45.9% | 100.0% | 215 | 97 | 312 | 470 | 212 | 682 |
| 5分以内 | 300m以内 | 187人 | 38.8% | 54.1% | 182 | 82 | 264 | 255 | 115 | 370 |
| 10分以内 | 600m以内 | 55人 | 11.4% | 15.4% | 54 | 24 | 78 | 73 | 33 | 106 |
| 15分以内 | 900m以内 | 13人 | 2.7% | 3.9% | 13 | 6 | 19 | 19 | 9 | 28 |
| 20分以内 | 1,200m以内 | 6人 | 1.2% | 1.2% | 6 | 3 | 9 | 6 | 3 | 9 |
| 計 | | 482人 | 100.0% | | 470 | 212 | 682 | — | — | — |

※小数点以下を切り上げて算定

※時間と一般的な歩行速度 1m/s (3.6km/h) から距離に換算参考：「改定 平面交差の計画と設計 基礎編」P115

※「駅前広場内」の回答は「3分まで」に加算

表 距離帯別駐輪場（バイク）必要収容能力

| 駅と駐車場との位置関係 | | アドオン調査結果 | | | バイク必要収容能力* | | | バイク累積必要収容能力 | | |
|-------------|----------|----------|--------|--------|------------|------|-----|-------------|------|-----|
| 徒歩所要時間 | 距離 | 票数 | 割合 | 累積割合 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 | 駅北方面 | 駅南方面 | 計 |
| 3分以内 | 200m以内 | 221人 | 45.9% | 100.0% | 50 | 16 | 66 | 110 | 35 | 145 |
| 5分以内 | 300m以内 | 187人 | 38.8% | 54.1% | 42 | 13 | 55 | 60 | 19 | 79 |
| 10分以内 | 600m以内 | 55人 | 11.4% | 15.4% | 13 | 4 | 17 | 18 | 6 | 24 |
| 15分以内 | 900m以内 | 13人 | 2.7% | 3.9% | 3 | 1 | 4 | 5 | 2 | 7 |
| 20分以内 | 1,200m以内 | 6人 | 1.2% | 1.2% | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| 計 | | 482人 | 100.0% | | 110 | 35 | 145 | — | — | — |

※小数点以下を切り上げて算定

※時間と一般的な歩行速度 1m/s (3.6km/h) から距離に換算参考：「改定 平面交差の計画と設計 基礎編」P115

※「駅前広場内」の回答は「3分まで」に加算

3) (仮)磐田新駅への案内看板設置個所の検討

- ・駅への案内看板の設置個所は、自転車やバイク、自動車の利用の多い経路の分岐点を中心に設置

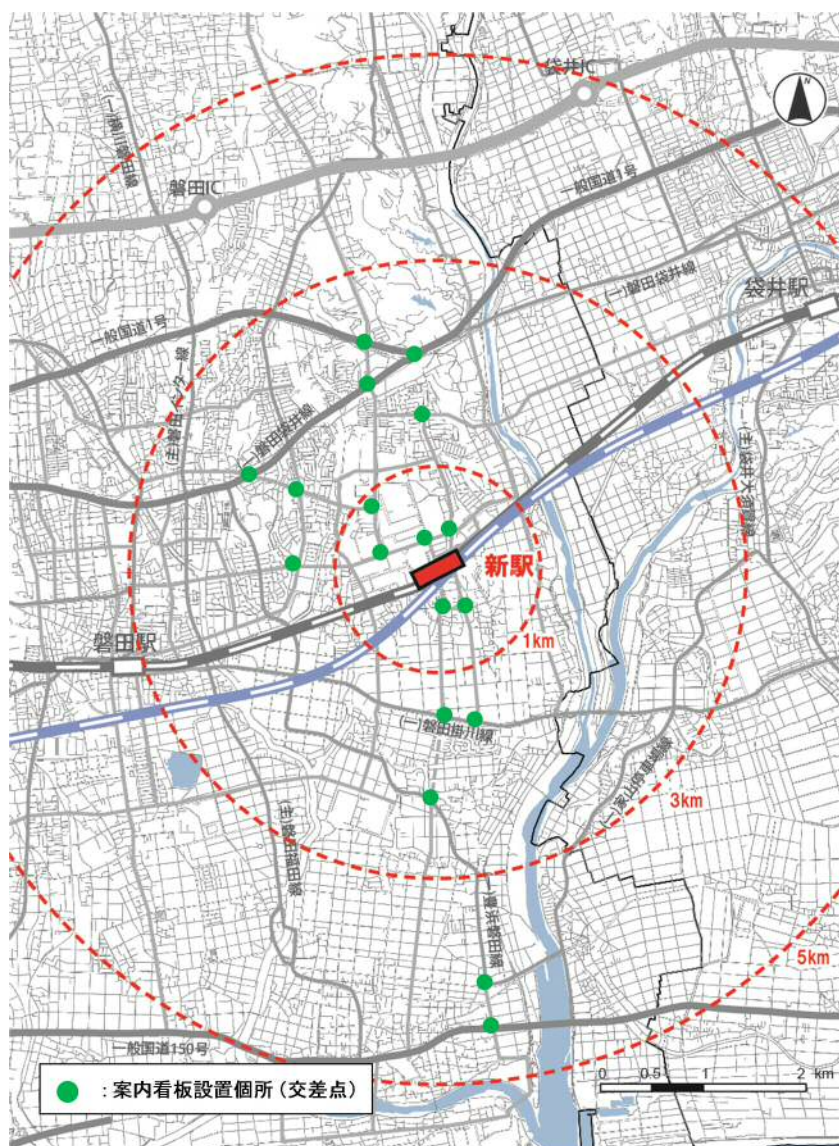


図 (仮)磐田新駅への案内看板の設置個所