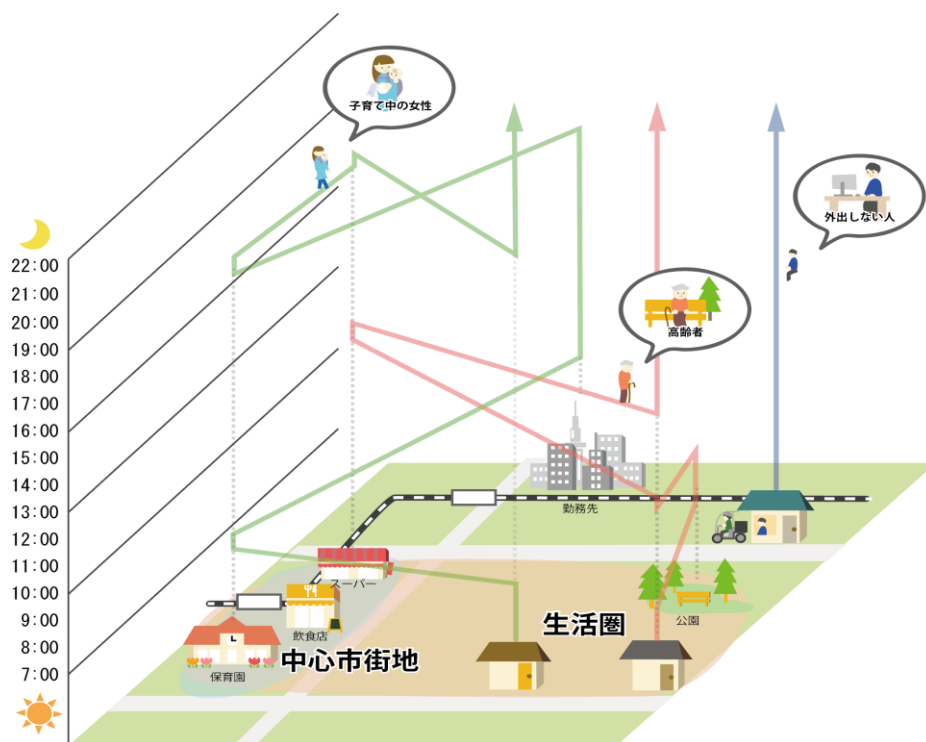


第6回東京都市圏パーソントリップ調査

暮らしにおける外出行動の分析の手引き

—新たなライフスタイルを支える生活圏に向けて—

資料編



2021 年（令和 3 年） 3 月
東京都市圏交通計画協議会

目次

1. はじめに	1
(1) 資料編とは	1
(2) パーソントリップ調査とは.....	1
(3) データの取得方法.....	3
(4) ケーススタディ対象地域.....	5
2. 生活圏に関する分析方法	6
2-1. 日常行動圏の分析方法	6
(1) 日常行動圏の分析手順	6
(2) 分析に必要なデータ	7
(3) 日常行動圏の分析を行うにあたっての範囲等の定義.....	7
(4) 日常行動圏の分析方法	8
2-2. 施設立地状況と徒歩外出の関係分析の方法.....	15
(1) 施設立地と徒歩外出の関係分析手順	15
(2) 分析に必要なデータ	15
(3) 具体的な分析方法.....	16
3. 日常行動圏のケーススタディ分析結果	18
3-1. 日常行動圏の分析結果の見方.....	18
(1) 日常行動圏.....	18
(2) 日常行動圏の階層性	19
3-2. 日常行動圏の分析結果	20
(1) 日常行動圏.....	20
(2) 日常行動圏の階層性	47
(3) 分析圏域の将来人口	54
4. 現状把握指標.....	58
(1) 指標の一覧	58
(2) 地域区分.....	59
(3) 属性区分.....	59
(4) 現状把握指標のランキング	60
【参考】外出につながる要因の因果関係分析結果	68
(1) 外出につながる要因の因果関係分析の考え方	68
(2) 因果関係分析の実施	68
(3) パス図	70

1.はじめに

(1) 資料編とは

・本資料編は、本編に掲載されている日常行動圏の分析をはじめとする集計・分析を具体的に実施するため、パーソントリップ調査データやその他データの入手方法、日常行動圏に関する具体的な分析手順を示している他、自地域の現状を把握するための指標（現況値）などについて取りまとめたものです。

(2) パーソントリップ調査とは

1) パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査では「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような交通手段で」移動したかなどを調査しています。

東京都市圏のパーソントリップ調査は、日常的に一体的な経済・社会活動が行われている東京を中心とした通勤交通圏域を対象として、昭和 43 年以降 10 年毎に都市圏内の居住者における平日の 1 日の動きを把握する調査を実施してきました。

パーソントリップ調査データからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができるほか、各地区に集中する来訪者の属性や目的の構成などを把握することができます。

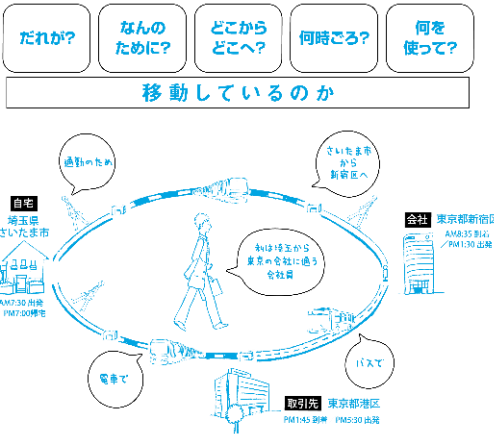


表 東京都市圏パーソントリップ調査の概要

調査の対象圏域	・下図に示す東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）です。 第1回調査圏域 (S43年) 第2回調査 (S53年) で新たに加わった圏域 第3回調査 (S63年) で新たに加わった圏域 第5回調査 (H20年) で合併に伴い拡大した圏域 ※第4回調査圏域 (H10年) は第3回と同じ圏域で調査を実施 第6回調査圏域 (H30年) は第5回と同じ圏域で調査を実施
調査の対象者	・東京都市圏に居住する約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の世帯員（満 5 歳以上）を対象に実施しました。
調査実施時期	・平成 30 年 9 月～11 月にかけて順次実施しました。
調査方法	・調査対象の世帯へ郵送にて調査の案内を配布し、Web 回答（スマートフォン、タブレット、PC）または紙の調査票で回答する方法で実施しました。
回収数	約 31 万人（約 16.5 万世帯）の方から回答をいただきました。

2) 補完調査の概要

平成 30 年度のパーソントリップ調査は、実際の人の行動を把握する調査であり、行動した人の意思や周辺環境の影響などは把握できません。

人の行動を分析するにあたり、外出のきっかけとなる様々な要因の把握や、外出しないときの自宅内の活動などを把握するために令和元年度に補完調査を実施しました。

表 補完調査の概要

調査概要	調査方法・回収数
・個人の行動に関する意思や周辺環境、外出しない人の自宅内での活動等について調査	・Web モニター調査及び FAX モニター調査(高齢者) ・約 12,800 人（対象は東京都市圏全域）

3) パーソントリップ調査データの分析から把握できること

まちづくりの検討を行うに際し、パーソントリップ調査データは有効な情報をもたらしてくれます。以下に、パーソントリップ調査データの主な集計項目を示しています。

パーソントリップ調査から得られる移動の実態は、パーソントリップ調査データの様々な項目によるクロス集計や夜間人口や施設位置情報、交通サービスなどのその他のデータと組み合わせで分析することで、その他のデータでは把握が困難な地域の生活に関する行動を把握することができます。

パーソントリップ調査データの分析（単純集計やクロス集計）から分かること

- 例えば・・・外出が少ない地域や属性、世帯構成、交通サービスや施設立地と外出の関係など（外出率より）
 - 移動が多い人の属性や目的、その時の手段など（トリップ原単位より）
 - 人の活動が多い地域に住んでいる属性など（発生量より）
 - 人がよく集まる施設など（集中量より）
 - ある地域から行動している範囲など（ODより）

パーソントリップ調査データの 主な交通指標		クロス集計できる項目 (パーソントリップ調査データ で把握可)		その他にクロス集計すると 有効な情報（別データ）
(1) 外出率 (2) トリップ原単位 (3) 発生量 (4) 集中量 (5) OD	×	●属性(性別・年代・年収等) ●地域 (ゾーン(居住地、従業・従学地、他移動目的地)) ●世帯構成 (子育て・高齢単身等) ●モビリティ (免許有無・身体的困難さ) ●移動目的 ●交通手段 ●発・着時間	×	●施設立地 (生活利便施設等の立地状況) ●交通サービス (バスや鉄道の運行本数、バス停・鉄道駅の位置、バス停間・鉄道駅間の所要時間など) ●夜間人口 (居住人口の実数)

図 パーソントリップ調査データから集計できる項目例

(3) データの取得方法

1) パーソントリップ調査データ

パーソントリップ調査データは、次の 3 つの方法からデータの収集・取得が可能です。

集計・分析する内容に応じて、入手方法を選択してください。

本編 4 章の分析例には、分析例に応じたデータの入手方法を示しています。

●「基礎集計項目」の利用

あらかじめ協議会において集計したデータを無償で提供しています。

以下の URL へアクセスし、必要事項を入力の上、集計項目をダウンロードしてください。

(集計項目はエクセルファイルとなっています)

アクセス先 : https://www.tokyo-pt.jp/data/01_02

●「データ集計システム」による任意集計

個人属性や目的種類、交通手段など任意のカテゴリー区分をクロスしたデータを集計することが可能なシステムです。

以下の URL へアクセスし、使用者情報を登録の上、必要な項目をクロス集計してください。

集計が完了すると集計結果を csv ファイルでダウンロードできます。

アクセス先 : <https://www.tokyo-pt.jp/data/login>

●「調査データの提供」

都市交通計画・都市計画の立案等を目的とした利用については、調査データの提供も行っております。

ご利用を希望される場合は、国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課までお問い合わせください。

調査データの使用条件や提供手続きについてご説明いたします。

調査データの提供についてのお問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局 企画部広域計画課

TEL : 048-601-3151

2) その他活用可能なデータ

移動の量やその質（目的や手段等）を把握できるパーソントリップ調査データだけで把握できること、その他のデータと組み合わせた分析により把握できることがあります。

本編では、以下に示すデータと組み合わせた分析例も示しています。これらのデータは統計データとして公表されているものや自治体が保有しているデータなどが中心です。

地域の実態を把握するため、様々なデータと組み合わせた集計や分析の実施を分析例を参考に検討してください。

■ 本編の分析例で活用したデータと出典

データ概要	出典
・居住（夜間）人口	・国勢調査（総務省統計局） https://www.stat.go.jp/ ※住民基本台帳や市区町村保有のデータも活用できます。
・施設立地データ	・国土数値情報（国土交通省） https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html ・電話帳データ（NTT） https://itp.ne.jp/ ・全国大型小売店総覧（東洋経済新報社） https://str.toyokeizai.net/databook/dbz_ogatakouri/ ※建物現況調査も活用できます。
【交通サービス関連データ】 ・鉄道・バス時刻表 ・道路情報（自動車の速度等） ・道路ネットワークデータ	・各交通事業者ホームページ ・公共交通データ HUB システム（一部のバス事業者のデータ） https://www.ptd-hs.jp/ ・全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省） https://www.mlit.go.jp/road/census/h27/ ・DRM（（財）日本デジタル道路地図協会） https://www.drm.jp/

※表中のデータは、本手引きで活用したデータの例です。一部有料の情報も含まれています。

同一の情報が得られれば、上記以外のデータも活用できます。

■ その他活用が考えられるデータ

データ概要	出典	活用方法例
・交通事故データ	・イタルダデータ https://www.itarda.or.jp/ ※警視庁・県警データも活用できます。	・人が集まるところと事故発生状況の関係分析

(4) ケーススタディ対象地域

- ・ケーススタディの対象地域は、都市交通サービスや人口動向の違いから、都市圏を都心からの距離帯を参考に4地域に区分し、地域の特徴や地域性を参考に選定しました。
- ・次頁以降に示す日常行動圏の分析手順の例として、東京都練馬区のデータを用いて示しています。

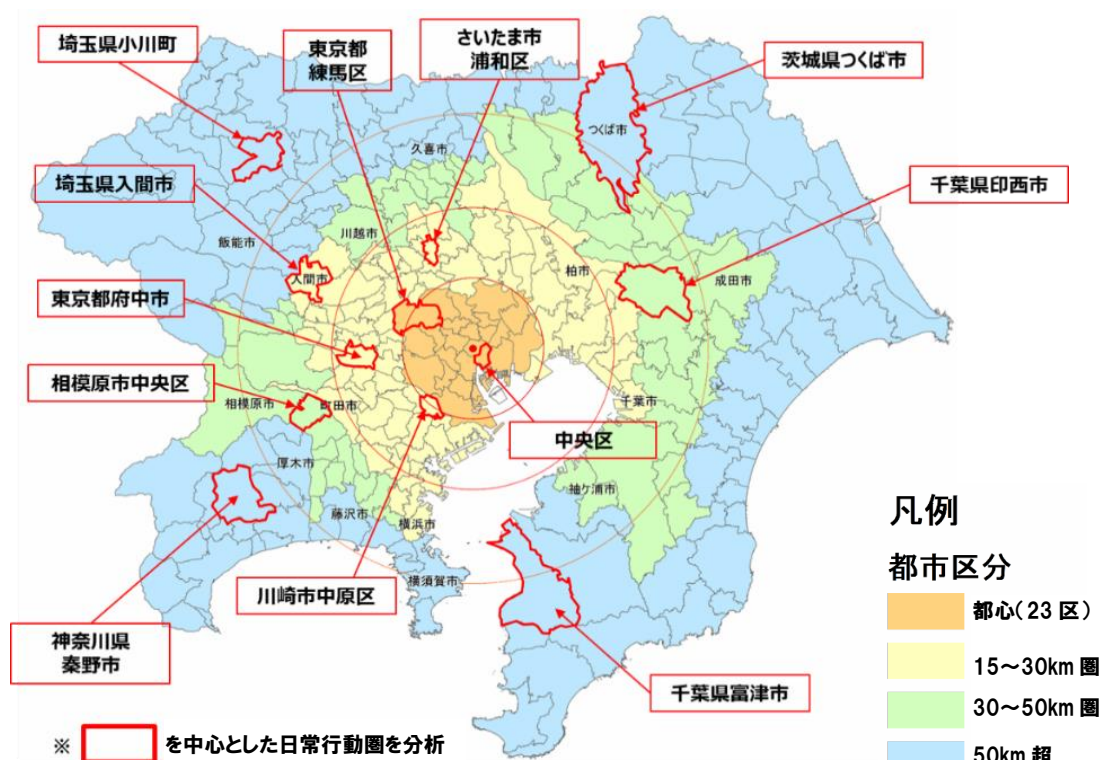


図 ケーススタディ対象市区町村

表 都心からの距離と地域の主な特徴

都市区分	主な特徴	対象地域
都心 (23 区)	・人口増加、都市機能の集積が高い ・公共交通網が充実	東京都中央区 東京都練馬区
15～30km 圏	・人口は増加か横ばい、中心都市・駅に都市機能が集積 ・東京都心方面の公共交通は充実	川崎市中原区 さいたま市浦和区 東京都府中市 埼玉県入間市
30～50km 圏	・いくつかの自治体で人口減少が始まっている ・中心駅以外は都市機能の集積が小さい ・鉄道沿線地域を除き公共交通の利便性は低い	千葉県印西市 相模原市中央区
50km 超	・多くの自治体で人口減少が始まっている ・都市機能が集積している都市施設が分散 ・主要な鉄道沿線地域以外は公共交通が不便	千葉県富津市 茨城県つくば市 神奈川県秦野市 埼玉県小川町

2.生活圏に関する分析方法

2-1.日常行動圏の分析方法

(1) 日常行動圏の分析手順

- ・着目する自治体を中心とした日常行動圏が含まれる分析圏域の設定から日常行動圏及び日常行動圏の階層性の把握までの手順は以下フローのとおりです。

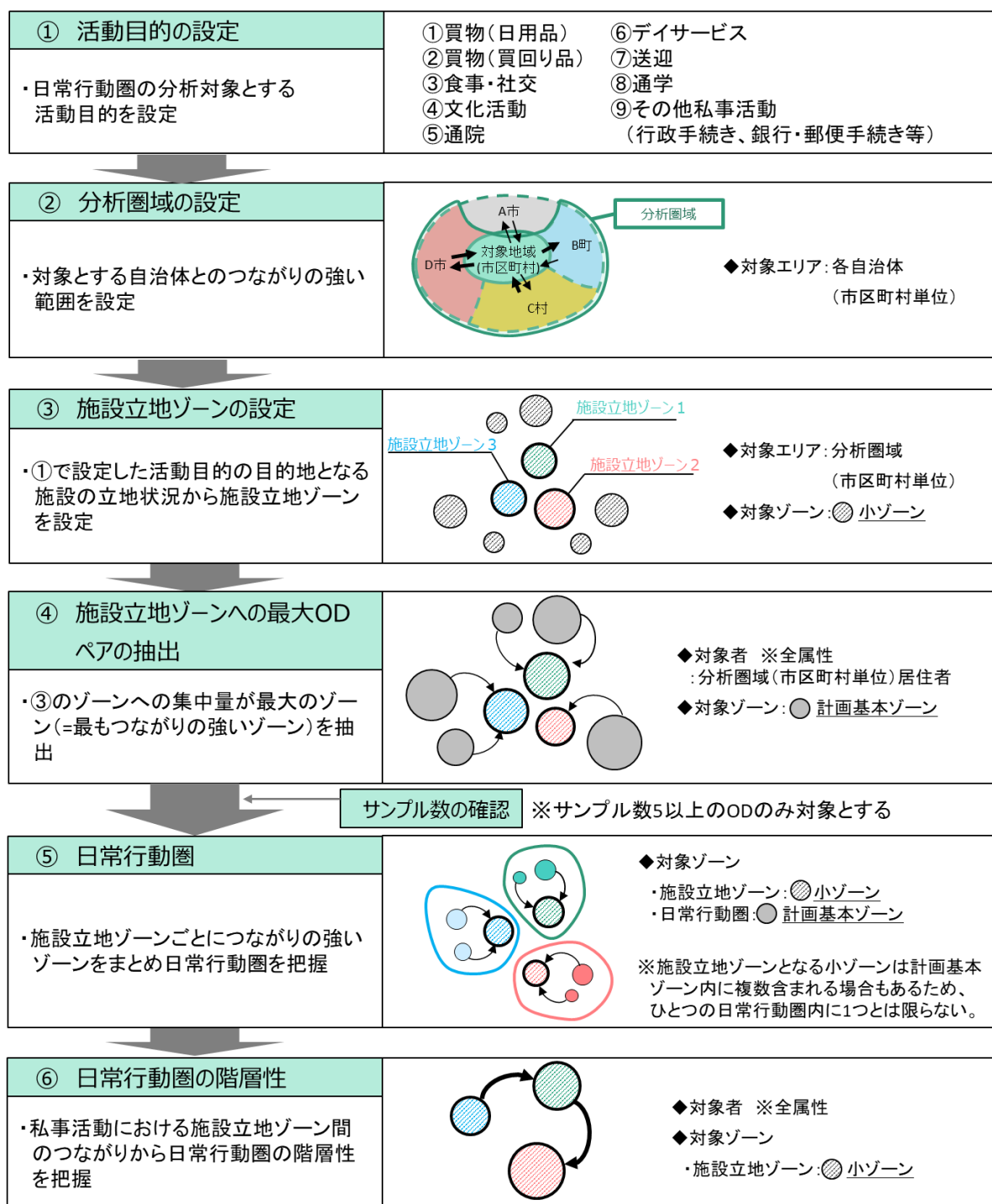


図 日常行動圏設定の分析フロー

(2) 分析に必要なデータ

- ・日常行動圏を把握するために必要となるデータを以下に示します。

表 分析に用いるデータ

データ名	活用項目	活用箇所	データ入手方法、出典
パーソントリップ調査データ	・ゾーン間OD ・移動の目的 等	・分析圏域の設定 ・施設立地ゾーンへの最大ODペアの抽出 ・日常行動圏の階層性	・p.3「データの取得方法」を参照
施設データ※	・ゾーン別施設数	・施設の設定	・全国大型小売店総覧 ・iタウンページ(NTTタウンページ)など
ゾーン間所要時間	・ゾーン間所要時間	・最大アクセス時間の算出	

※ 施設データは、国土数値情報や施設現況調査などからも把握できます（施設の種類の位置が把握できるデータ）

■ パーソントリップ調査データのゾーニングについて

- ・パーソントリップ調査データには下表に示すゾーン区分が設定されており、大ゾーンが最も大きく、小ゾーンが最も小さいゾーンレベルとなっています。
- ・日常行動圏の分析では、計画基本ゾーンと小ゾーンを用いて分析を行います。また、データ集計システムから分析を行う場合は、小ゾーン間のODを用いてください。

表 ゾーニング一覧

ゾーンレベル	区分の内容
大ゾーン	地理的、歴史的な地域のまとまりを考慮しつつ、東京都市圏全域のマクロ的な分析、検討の単位となるゾーン。
中ゾーン	ほぼ市区町村を単位とするが、大都市では数個に分割し、周辺では市町村がいくつかまとまっている場合もある。
計画基本ゾーン	小ゾーンを数個集めて構成し、広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル。
小ゾーン	夜間人口約15,000人を目安とし、地区計画の単位となるゾーンレベル。

(3) 日常行動圏の分析を行うにあたっての範囲等の定義

- ・日常行動圏の分析を行うにあたり、圏域や地域等を以下の名称で示しています。

表 分析に関する圏域等の名称とその範囲

圏域等の名称	圏域等の範囲
分析圏域	・日常行動圏を分析する範囲 ・日常行動圏は複数市区町村にまたがる可能性があるため、あらかじめ一定のつながりのある地域を設定しておく
施設立地ゾーン	・日常行動圏の分析において設定する活動目的を行う施設が立地するゾーン
日常行動圏	・施設立地ゾーンを主に活動先とする居住地で構成される圏域

(4) 日常行動圏の分析方法

- ・P6 に示した分析フローに基づき、具体的な分析手法を提示しています。
- ・また、ケーススタディ分析として実施した設定条件も併せて示しています。

1) 活動目的の設定

- ・日常行動圏は、活動目的ごとに異なるため、分析する活動目的を設定します。設定する活動目的は、まちづくりにおいて高めたい都市サービス（医療施設までのアクセス性向上、商業機能の集約等）を念頭において設定してください。
- ・設定する活動目的は、パーソントリップ調査で設定されている目的（下表参照）から選択してください。また、活動量の少ない目的はサンプル数が少なくなるため、概ね同一の地域（施設が立地している地域）で行われる目的は合計して設定することを推奨します。
- ・私事目的は、散歩や地域活動といった自宅周辺（小ゾーン内）で行う活動目的から、施設集積の高い地域で行う活動目的まで、その活動目的により目的地までの距離が大きく異なる場合があります。

表 パーソントリップ調査で把握される移動目的のうち日常行動圏の目的と考えられる目的例

移動の目的	目的集約		考えられる日常行動圏
散歩・ジョギング・運動	私事	自宅周辺での 私事活動  遠方での 私事活動	自宅周辺での行動範囲
塾・習い事・学習			施設集積度の高い地域を含む 行動範囲
地域活動・ボランティア			
日用品の買物			
日用品以外の買物			
食事・社交		その他私用	詳細な目的により行動範囲が変化する
文化活動			
観光・行楽・レジャー			
他者の用事のつきそい		通院	病院、福祉施設までの行動範囲
その他の私用			
通院・リハビリ			
デイサービス	送迎	送迎先までの行動範囲	
他者の送り迎え	通学	学校までの行動範囲	
通学			

※ 地域の実情に合わせ必要な目的を選定してください。

※ 本手引きの例のような活動施設の位置が概ね合致する目的は統合して検討することを推奨します。後に示す分析圏域は市区町村ごとの当該目的のつながりの強さで選定するため、活動量が少ない目的の場合、サンプル数の問題から集計が困難になります。

■ ケーススタディ分析の設定

ケーススタディにおける活動目的は、最も身近な私事活動である「日用品の買物」と比較的集積度の高い地域で行う事が想定される「日用品以外の買物、食事・社交、文化活動、観光・行楽・レジャーを統合」の2目的に着目し分析しています。

2) 分析圏域の設定

- ・日常行動圏の分析を行うにあたり、分析対象とする圏域（市区町村単位）を設定します。これは、日常行動圏が複数の市区町村にまたがっている可能性があるため、あらかじめ対象とする市区町村と日常的な結びつきが強い範囲を把握し、この範囲を分析対象（以降、分析圏域）とします。
- ・分析圏域は、先に設定した活動目的のODデータ（市区町村単位）を用い、つながりの強さから設定します。つながりの強さは、適用する目的や地域の実情に合わせて設定してください。
- ・つながりの強さの設定については、下表の圏域設定の基準が参考となります。

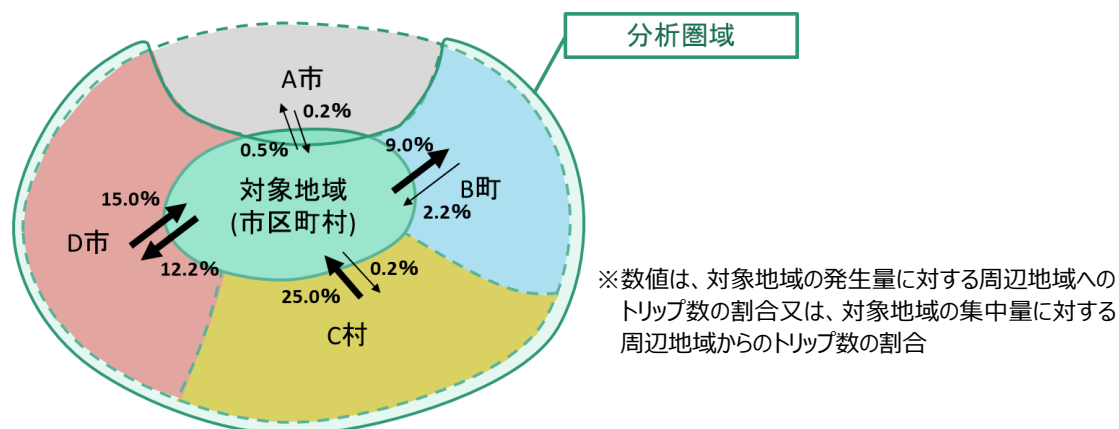


図 分析圏域の設定イメージ

表 圏域設定の基準

活動目的	参考となる圏域	基準例
買物・社交・食事等	商圈	5%圏域（3次商圈）
通学	学区	公立の高等学校の受験可能範囲
通院	医療圏	二次医療圏

■ケーススタディ分析の設定

ケーススタディでは、対象とする活動目的別に各自治体（対象地域）から5%以上のトリップが発生、もしくは他の市区町村から対象地域へ5%以上のトリップが集中している地域を「分析圏域」としています。（商圈の設定方法を参考）

サンプル数を考慮して、日用品買物の分析圏域は、自宅周辺における活動である買物（日用品）のOD、日常的な私事活動（デイサービス、他者の用事のつきそい、塾・習い事・学習、散歩・ジョギング・運動、地域活動・ボランティア、その他の私用）のODのそれぞれから設定した分析圏域を統合して設定しています。また、食事・社交等の分析圏域は、施設集積度の高い地域における活動である買物（日用品以外）のOD、その他の広範囲で行う私事活動（食事・社交、文化活動、観光・行楽・レジャー）のODのそれぞれから設定した分析圏域を統合して設定しています。

3) 施設立地ゾーンの設定

- ・分析圏域に続き、施設立地ゾーンを設定します。施設立地ゾーンを設定する範囲は分析圏域内の全域を対象とします。
- ・施設立地ゾーンは、設定した活動目的を行う場所であるため、当該目的を行う施設が立地又は集積しているゾーンを選定します。
- ・設定する施設は、立地適正化計画の検討の際に考慮する施設（都市機能誘導区域への誘導が求められる「都市機能増進施設」）などが参考になります。
- ・下表に、「都市機能増進施設の施設例」と「対応する活動目的」を整理しましたので、検討の参考としてください。
- ・施設立地ゾーンの選定にあたっては、自治体が施設等の集積を進めている区域（都市機能誘導区域等）や既に一定の施設集積や規模の大きな施設が立地している地域などが含まれるゾーン等、地域の実情に応じて選定してください。

表 日常行動圏の分析に関する活動目的と施設例

施設分類	施設例	活動目的 (パーソントリップ調査より)
医療施設	病院、診療所	通院
福祉施設	社会福祉施設、地域包括支援センター	デイサービス
子育て支援施設	幼稚園、保育園、こども園	送迎
教育施設	高等学校、高等教育機関	通学
文化施設	図書館、博物館、美術館、ホール	文化活動
集会施設	公民館、交流センター	文化活動
商業施設	大規模小売店舗（スーパー）、商店街、百貨店、金融機関（銀行、郵便局）	買物（日用品、買回り品）、食事・社交、その他の私事活動
行政施設	市役所（出張所含む）	その他の私事活動

※ 都市計画運用指針の都市機能増進施設より作成

■ケーススタディ分析の設定

ケーススタディでは、日用品の買物や食事・社交などの活動目的を対象としているため、商業施設に着目して施設を設定しています。具体的に設定した施設を下表に示します。

表 ケーススタディ分析における施設設定

	活動目的	設定施設
①	・日用品の買物	・スーパー（大型含む）※ ¹ が立地 ・個人商店が集積※ ²
②	・日用品以外の買物 ・食事・社交 ・文化活動 ・観光・行楽・レジャー	・百貨店※ ¹ ・デパート※ ¹ ・大型SC※ ¹

※¹ 全国大型小売店総覧（2020年度）より対象施設を抽出（店舗面積3,000㎡以上の施設）

※² iタウンページ（NTTタウンページ）より、個人商店（青果物店、鮮魚店、精肉店、日用品雑貨店）が6店舗以上（都市圏対象ゾーン平均値）集積しているエリアを抽出

【参考：施設立地ゾーンの集中量の大きさの確認】

- ・施設立地ゾーンは日常行動圏の中心となるゾーンであり、周辺部から人が集まるゾーンとなります。一方で、施設立地ゾーンは施設配置のみで設定するため、パーソントリップ調査データにおいて、人の集まりの実態の検証として、集中量の大きさを確認しました。
- ・検証は、施設立地ゾーンの面積集中密度（集中量/面積（トリップ/ha））により確認しました。（集中量は当該目的ODによる）
- ・結果は下表のとおりであり、施設立地ゾーンは、施設立地ゾーンでないその他のゾーンに対し高い面積集中密度となっていることが確認されました。

表 施設立地ゾーンの面積集中密度の確認

【日用品買物の日常行動圏】

	施設立地ゾーン (トリップ/ha)	その他ゾーン (トリップ/ha)
東京都中央区	72.6	19.4
東京都練馬区	37.3	30.1
川崎市中原区	65.5	20.1
さいたま市浦和区	44.9	13.5
東京都府中市	37.6	15.0
埼玉県入間市	11.3	1.6
千葉県印西市	3.3	1.9
相模原市中央区	17.8	2.6
千葉県富津市	1.0	1.0
茨城県つくば市	2.4	0.9
神奈川県秦野市	7.5	1.2
埼玉県比企郡小川町	1.6	0.5
総計	9.8	2.7

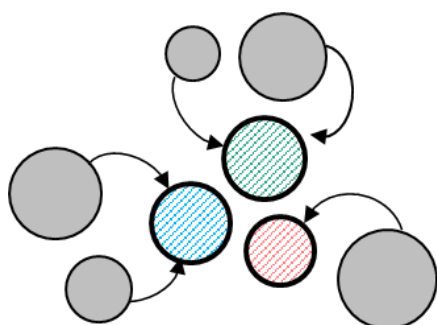
【食事・社交等の日常行動圏】

	施設立地ゾーン (トリップ/ha)	その他ゾーン (トリップ/ha)
東京都中央区	85.0	25.0
東京都練馬区	37.4	8.8
川崎市中原区	31.1	3.7
さいたま市浦和区	25.0	4.1
東京都府中市	22.0	6.3
埼玉県入間市	3.7	1.0
千葉県印西市	2.6	0.5
相模原市中央区	23.6	1.3
千葉県富津市	1.7	0.2
茨城県つくば市	1.2	0.3
神奈川県秦野市	9.4	1.2
埼玉県比企郡小川町	1.5	0.5
総計	10.3	1.5

4) 施設立地ゾーンへの最大ODペアの抽出

- ・分析圏域内の計画基本ゾーンから、『3) 施設立地ゾーンの設定』により設定された施設立地ゾーン（小ゾーン）への集中量が最大のODペアを抽出します。
- ・パーソントリップ調査データにおけるゾーン間のOD量は、統計的な精度担保が取れているデータではありません。このためゾーン間のつながりについては、日常行動圏の活動目的によらず、全属性かつ、すべての私事目的のOD※で算出を行ってください。また、わずかなサンプルでつながりの強い地域と判定される可能性があるため、一定のサンプル以上（本手引きでは5サンプル以上）のOD需要があるペアを対象としてください。

※高校などの通学圏の分析では通学目的ODを対象とした集計としてください。



- ◆対象者 ※全属性
:分析圏域(市区町村単位)居住者
- ◆対象ゾーン:○計画基本ゾーン

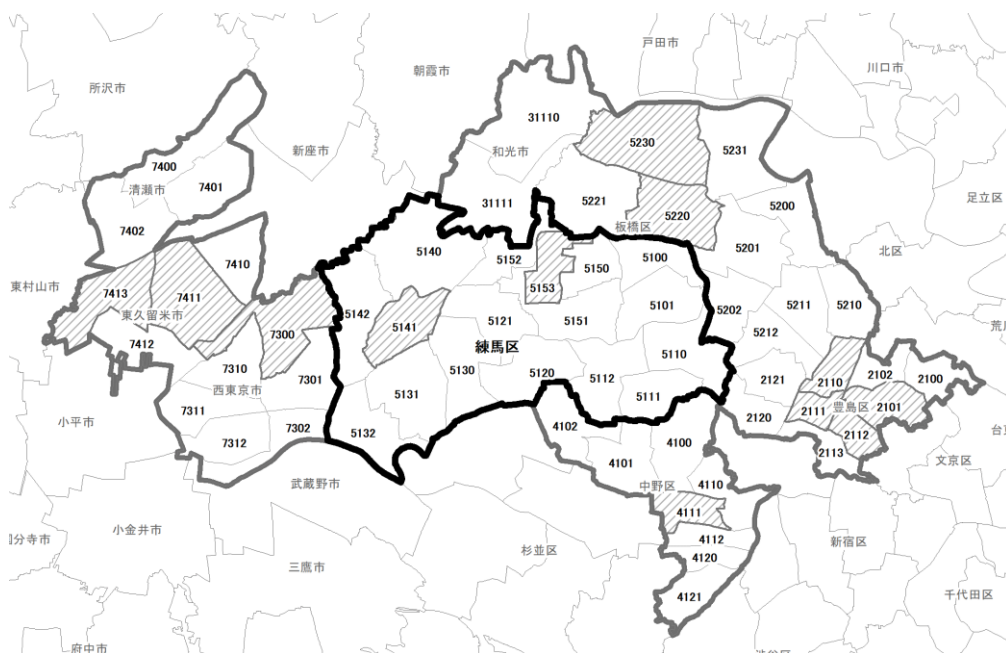
図 施設立地ゾーンへの最大ODペアの抽出イメージ図

表 施設立地ゾーンへの最大ODペアの抽出

(食事・社交等の日常行動圏_東京都練馬区_一部抜粋)

分析圏域内の計画基本ゾーン	施設立地ゾーン(小ゾーン)	トリップ数	順位	サンプル数
210	2101	21,735	1	75
210	2112	4,133	2	14
210	2111	2,108	3	10
210	2110	1,043	4	5
211	2111	6,371	1	31
211	2110	4,947	2	20
211	2112	4,042	3	19
211	2101	2,730	4	9
212	2111	1,710	1	10
212	2112	1,007	2	4
212	2101	654	3	2
212	2110	613	4	3
212	5153	296	5	1
212	4111	156	6	1
410	4111	5,733	1	47
410	2101	207	2	2
410	2111	104	3	1
411	4111	12,717	1	96

※ 灰色の箇所はサンプル数5未満のODペア



※ 上図の数字は小ゾーン番号(右1桁除くと計画基本ゾーン番号)

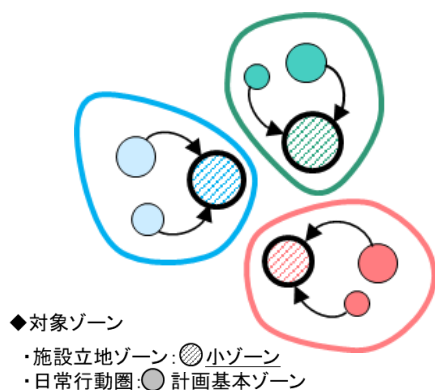
図 分析圏域内ゾーン(食事・社交等の日常行動圏_東京都練馬区)

5) 日常行動圏

- ・計画基本ゾーン毎に最大のODペアを抽出後、そのペアの施設立地ゾーンごとに計画基本ゾーンを集約し、日常行動圏とします。

(施設立地ゾーンが計画基本ゾーン内に複数含まれる場合は1つの日常行動圏とします)

- ・日常行動圏を把握することで、居住地(計画基本ゾーン)から施設立地ゾーン(小ゾーン)へ「どのような交通手段で移動しているか」や「どのくらいの所要時間をかけて移動しているか」などを把握することができます。



※施設立地ゾーンとなる小ゾーンは計画基本ゾーン内に複数含まれる場合もあるため、ひとつの日常行動圏内に1つとは限らない。

図 日常行動圏のイメージ図

表 食事・社交等の日常行動圏(東京都練馬区)

分析圏域内の 計画基本ゾーン	施設立地ゾーン (小ゾーン)	施設立地ゾーン (計画基本ゾーン)	トリップ数
210	2101	210	21,735
520	2101	210	2,783
211	2111	211	6,371
212	2111	211	1,710
510	2111	211	1,155
511	2112	211	2,499
521	2111	211	2,541
410	4111	411	5,733
411	4111	411	12,717
412	4111	411	1,114
513	5141		
514	5141		
512	5153		
515	5153		
3111	5153		
522	5220		
523	5230	523	13,851
730	7300	730	6,064
731	7300	730	1,711
740	7411	741	1,424
741	7411	741	8,338

同一の計画基本ゾーン内に位置する
施設立地ゾーンへ集中している地域を
束ねることで日常行動圏とします

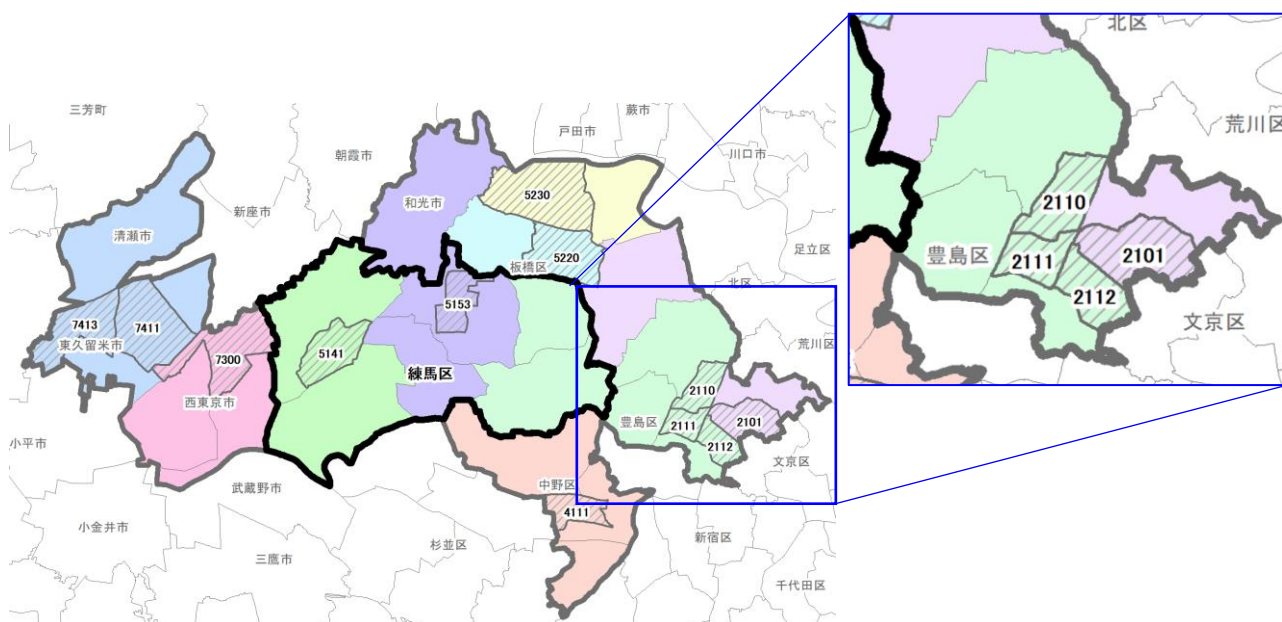


図 食事・社交等の日常行動圏(東京都練馬区)

6) 日常行動圏の階層性

- ・ 1) ～5) にかけて、対象地域の日常行動圏を把握しました。これは、最もつながりのある居住地と施設立地ゾーンの関係を表しています。
- ・ ただし、買回り品の買物や食事・社交などの活動目的では、目的とする商品や飲食店によっては、より施設集積度の高い施設立地ゾーンを選択する場合があります。このため、より広範囲で活動を行う目的については、日常行動圏の階層性を把握し、多様なニーズに対する生活圏の範囲の検討を行う事が考えられます。以下にその分析方法について示します。
- ・ 分析の手順は、施設立地ゾーンの設定に用いた施設とゾーン面積から施設密度を求め、その高さから階層性の順位付けします。その後、施設立地ゾーン間ODから各施設立地ゾーン間のつながり（施設密度の高い施設立地ゾーン）を把握します。

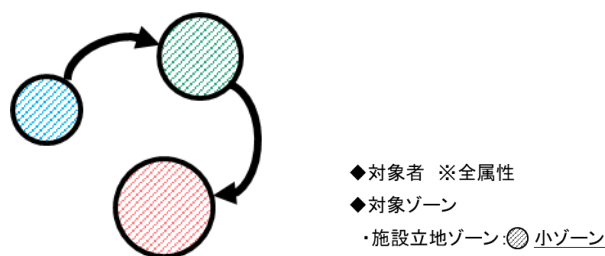


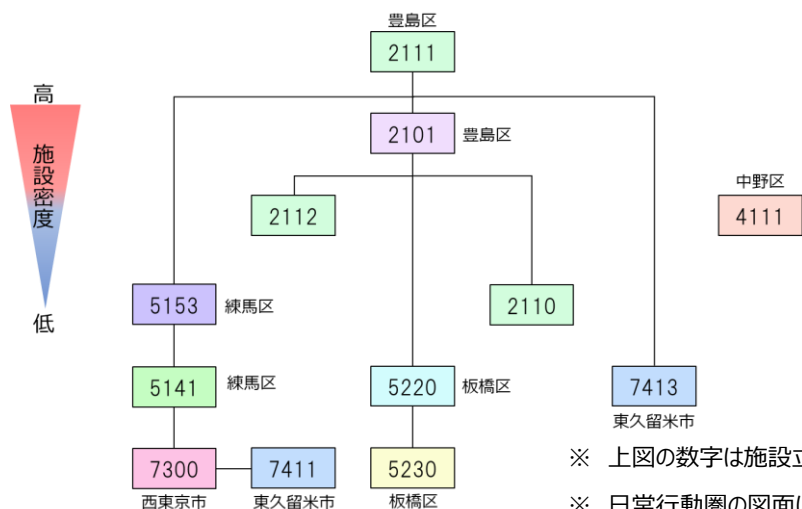
図 日常行動圏の階層性の設定イメージ図

表 日常行動圏の階層性の設定

施設立地ゾーン (小ゾーン)	施設数	面積 (ha)	施設密度 (施設数/ha)	順位	上位ゾーン
2111	2	92.65226	0.022	1	0
2101	3	193.18579	0.016	2	2111
4111	2	145.38811	0.014	3	—
2112	1	115.48618	0.009	4	2101
2110	1	138.69768	0.007	5	2101
5153	1	170.62549	0.006	6	2111
5141	1	243.02039	0.004	7	5153
5220	1	325.90626	0.003	8	2101
7413	1	332.5693	0.003	9	2111
7300	1	403.49467	0.002	10	5141
7411	1	437.47685	0.002	11	7300
5230	1	530.62325	0.002	12	5220

上位ゾーン

対象ゾーン



- ・ 東京都練馬区の場合、「5153」で形成される対象ゾーンでは、施設密度が高い上位 5 位までの日常行動圏のうち、豊島区の「2111」へのトリップ数が最も多いため、上位の日常行動圏は「2111」となります。
- ・ 中野区の「4111」は上位ゾーンとのつながりがないため施設立地ゾーンとして独立しています。

※ 上図の数字は施設立地ゾーンの小ゾーン番号

※ 日常行動圏の図面については前頁参照

2-2.施設立地状況と徒歩外出の関係分析の方法

(1) 施設立地と徒歩外出の関係分析手順

- ・施設立地と徒歩外出の関係分析は、自宅周辺に立地する生活利便施設と徒歩外出率の関係性を集計するものです。なお、徒歩外出率とは、地域の居住者のうち徒歩トリップを行っている人の割合のことです。
- ・分析手順を以下のフローに示します。

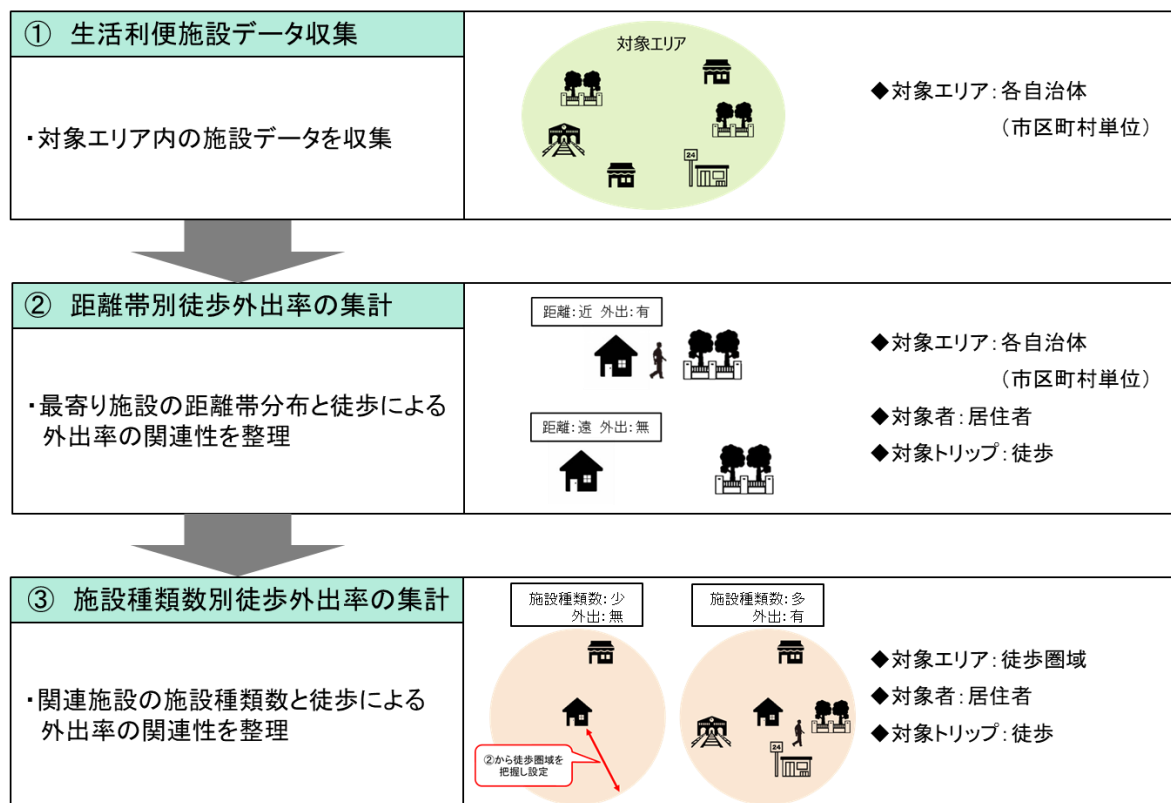


図 施設立地と徒歩外出の関係分析フロー

(2) 分析に必要なデータ

- ・徒歩外出率と施設状況を把握するために必要となるデータを以下に示します。

表 活用データ

データ名	活用項目	活用箇所	データ入手方法、出典
パーソントリップ調査データ	・徒歩外出率	・施設距離との関係性整理 ・施設種類数との関係性整理	・p.3「データの取得方法」を参照
生活利便施設データ	・施設数 ・施設種類数	・生活利便施設データ収集 ・施設距離との関係性整理 ・施設種類数との関係性整理	・全国大型小売店総覧 ・iタウンページ（NTT タウンページ） ・国土数値情報 等

※ 生活利便施設の情報は、上記に限らず自治体が保有する施設情報データでも代替可能です。

(3) 具体的な分析方法

1) 生活利便施設データ収集

- ・生活利便施設の位置情報データを収集します。各自治体が生活利便施設を設定する際は、地域の実情に合わせて、任意に設定して構いません。
- ・生活利便施設の例とその出典を下表に示します。

表 生活利便施設例と出典

生活利便施設	施設例	出典
文化施設	図書館、運動場 等	国土数値情報
集会施設	公民館 等	国土数値情報
都市公園	公園、緑地 等	国土数値情報
商業施設	スーパー、コンビニ、商店街 等	iタウンページ（NTTタウンページ） 全国大型小売店総覧

2) 自宅と施設の距離帯整理（距離帯別徒歩外出率の集計）

- ・居住地がジオコーディング化（緯度経度に変換）されたマスターデータを用いて、居住地から最寄りの生活利便施設までの距離をGIS等により算出します。また、算出した距離から生活利便施設までの距離帯ごとに居住者を分類します。
- ・分類毎に、徒歩外出率を算出することで、施設までの距離帯毎の徒歩外出率を把握できます。

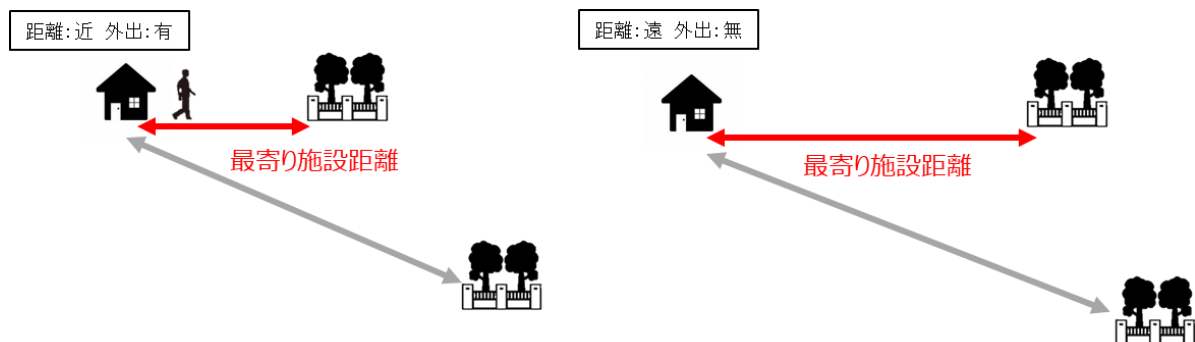


図 最寄り施設距離イメージ図

■ケーススタディ分析の設定

ケーススタディでは、商店街、コンビニエンスストア、都市公園、文化施設、鉄道駅を生活利便施設として設定し、データ収集を行いました。

また、距離帯別徒歩外出率の算出は私事目的（通勤・通学、業務を除くすべての目的）を対象にしています。

表 最寄り施設距離帯別徒歩外出率の集計例

	①サンプル数 (総数)	②居住者数 (総数)	③居住者数 (徒歩外出有)	徒歩外出率 (③/②)
0~200m	28,177	3,645,717	919,747	25%
201~400m	27,367	3,204,185	691,574	22%
401~800m	12,886	1,383,078	229,670	17%
801~1,200m	2,415	248,598	24,970	10%
1,201~1,600m	917	97,292	5,756	6%
1,601~2,000m	513	51,645	2,583	5%
2,001~2,400m	280	28,672	2,489	9%

※ ①サンプル数（総数）が 100 サンプル未満は対象外としています

3) 自宅周辺の施設種類数（施設種類数別徒歩外出率の集計）

- ・居住地がジオコーディング化されたマスターデータを用いて、居住地から一定距離を徒歩圏域として設定します。
- ・徒歩圏域は、先の分析結果から得られる、居住地と生活利便施設の距離関係の結果を参考に任意で設定してください。
- ・また、自宅周辺の徒歩圏域内に含まれる生活利便施設の種類数を算出し、施設種類数毎に居住者を分類します。
- ・分類毎に、徒歩外出率を算出することで、徒歩圏に立地する施設種類別の徒歩外出率が把握できます。

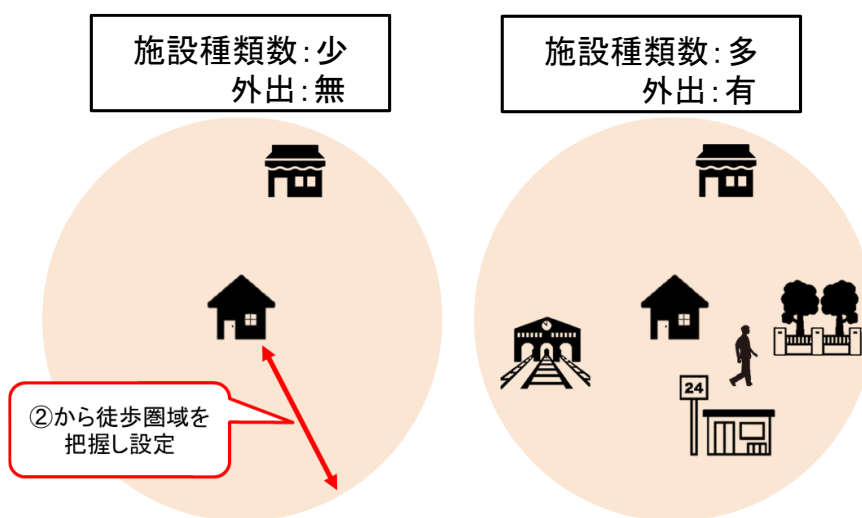


図 施設種類数イメージ図

■ケーススタディ分析の設定

ケーススタディでは、私事目的（通勤・通学、業務を除くすべての目的）を対象にしており、徒歩圏域を徒歩 10 分圏として 800m で設定しています。

表 施設種類数別徒歩外出率の集計例

	①サンプル数 (総数)	②居住者数 (総数)	③居住者数 (徒歩外出有)	徒歩外出率 (③/②)
施設種類数=0	6,588	691,872	65,516	9%
施設種類数=1	13,246	1,418,024	241,600	17%
施設種類数=2	28,319	3,276,865	710,504	22%
施設種類数=3	17,652	2,301,372	567,937	25%
施設種類数=4	6,336	895,250	254,848	28%
施設種類数=5	877	121,566	38,491	32%

※ ①サンプル数（総数）が 100 サンプル未満は対象外としています

3. 日常行動圏のケーススタディ分析結果

本章では、ケーススタディの対象地域（12 自治体）を中心とした日常行動圏（日用品買物、食事・社交等の 2 目的）、当該地域の概要及び食事・社交等の日常行動圏に関する階層性について示しています。

また、これらの結果を比較し、日常行動圏の地域性による特徴を整理しているほか、社会保障人口問題研究所の将来人口を用いて各分析圏域の将来における人口変化を整理しています。

3-1. 日常行動圏の分析結果の見方

(1) 日常行動圈

- ・日常行動圏の分析結果は、活動目的ごとの日常行動圏を示す図面及びその日常行動圏の概要を示しています。
- ・日常行動圏の図面は、分析対象とする市区町村を中心とした分析圏域を対象に示しており、設定した施設立地ゾーン（小ゾーン（▲マーク））を目的地とする居住地（計画基本ゾーン）を同じ色の範囲で示しています。（下図の例では4つの日常行動圏）
- ・分析圏域内のどの施設立地ゾーンにも結びつきがないゾーン（空白地）は白塗りとなっています。
- ・日常生活において結びつきの強い地域が把握でき、施設配置や交通サービスを配慮すべき地域と捉えられます。
- ・日常行動圏の概要には、分析対象市区町村を中心とする分析圏域の人口や面積をはじめ、日常行動圏当たりの人口や施設立地ゾーンと居住地までのアクセス時間や手段分担率を示しています。
- ・日常行動圏における施策を検討するうえで、どのような交通サービスが利用されているのか、1つの日常行動圏として維持するために十分な人口となっているのかなどを評価するときの目安として活用してください。

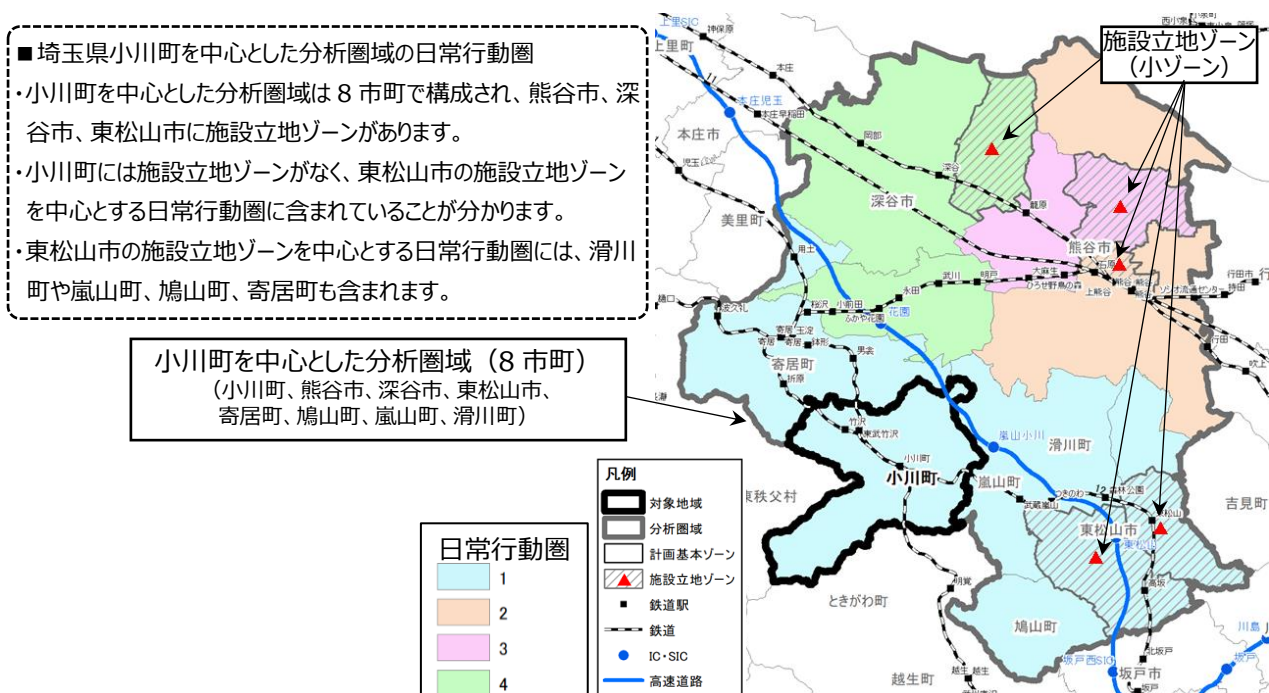


図 食事・社交等の日常行動圏の分析例（埼玉県小川町の分析圏域）

表 日常行動圏の概要に掲載される項目

項目	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
データの内容	分析圏域の 面積	分析圏域の 夜間人口	分析圏域の 人口密度	分析圏域内の 日常行動圏数	行動圏当たりの 人口	各日常行動圏の 施設立地ゾーンまで の平均アクセス時間 (全手段平均)	各日常行動圏の 居住地から施設立地 ゾーンまでの 手段分担率 (%)	分析圏域内に 位置する 施設数	分析圏域の 施設密度
評価内容	分析圏域の面積と人口 (都市部ほどコンパクトで高密度) ※地域平均との対比			分析圏域内の行動圏数と 行動圏当たりの人口		右記手段構成による 平均アクセス時間	居住地から施設立地 ゾーンに移動する際に 利用する交通手段の 割合	分析圏域の施設数や密度 (都市部ほど施設が多く 施設密度が高い) ※地域平均との対比	

(2) 日常行動圏の階層性

- ・日常行動圏の階層性は、食事・社交等の日常行動圏を対象に分析しています。
- ・日常行動圏の階層は、施設立地ゾーンの施設密度の高さで階層化しており、上位階層の施設立地ゾーンと結びつきの強い施設立地ゾーンを線で繋いで示しています。(数字は施設立地ゾーンの小さなゾーン番号)
- ・この結果から、日常行動圏として日常的な強い結びつきはないものの、より高度なサービスを受する場合に利用する施設立地ゾーンが把握できます。生活圏を検討するうえではこれらを含んだ範囲とすることも必要と考えられます。

■ 入間市を中心とした分析圏域の階層性

- ・分析圏域内には入間市駅、武蔵藤沢駅、所沢駅、飯能駅、東飯能駅、新狭山駅、金子駅付近などに施設立地ゾーンが位置しています。
- ・分析圏域内の階層性における最上位の施設立地ゾーンは所沢市の所沢駅を含むゾーンとなっています。
- ・所沢市に入間市と狭山市が繋がっており、入間市に飯能市が繋がっています。
- ・瑞穂町は、分析圏域内では、上位階層の施設立地ゾーンとのつながりはみられませんが、鉄道ネットワークから福生市（東京都）などの圏域に含まれている可能性があります。

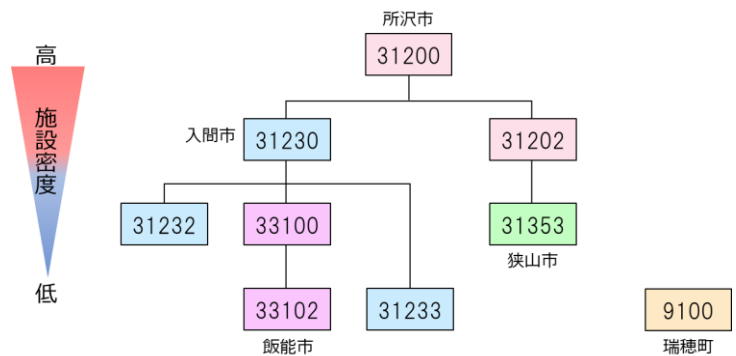


図 日常行動圏の階層性の分析例（埼玉県入間市）

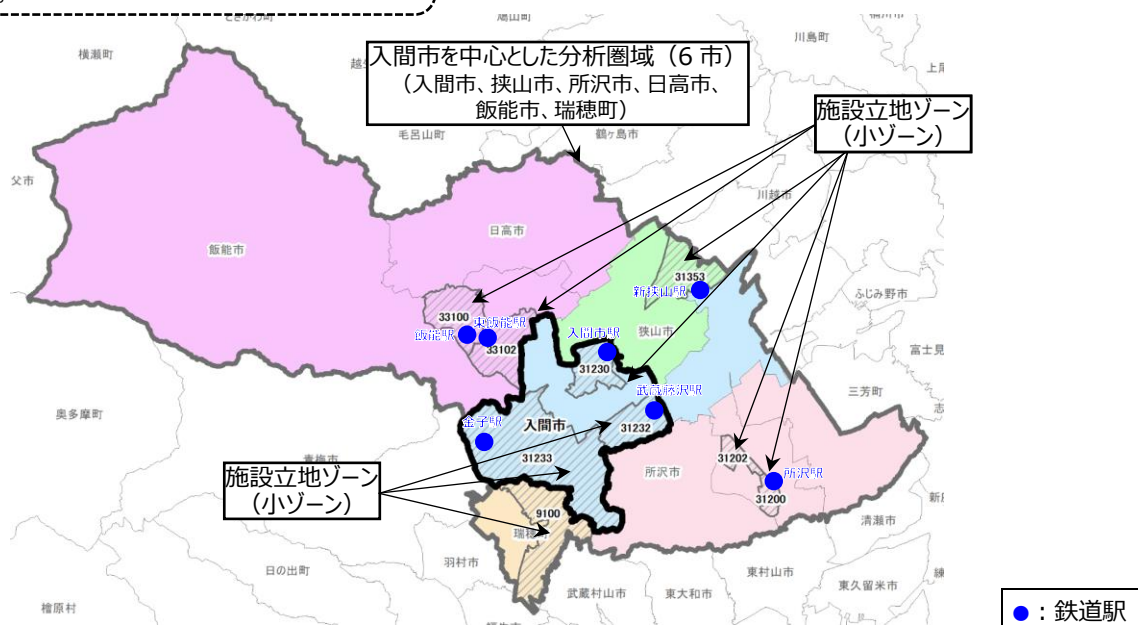


図 食事・社交等の日常行動圏（埼玉県入間市）

3-2. 日常行動圏の分析結果

(1) 日常行動圏

1) 東京都中央区

① 日用品買物の日常行動圏

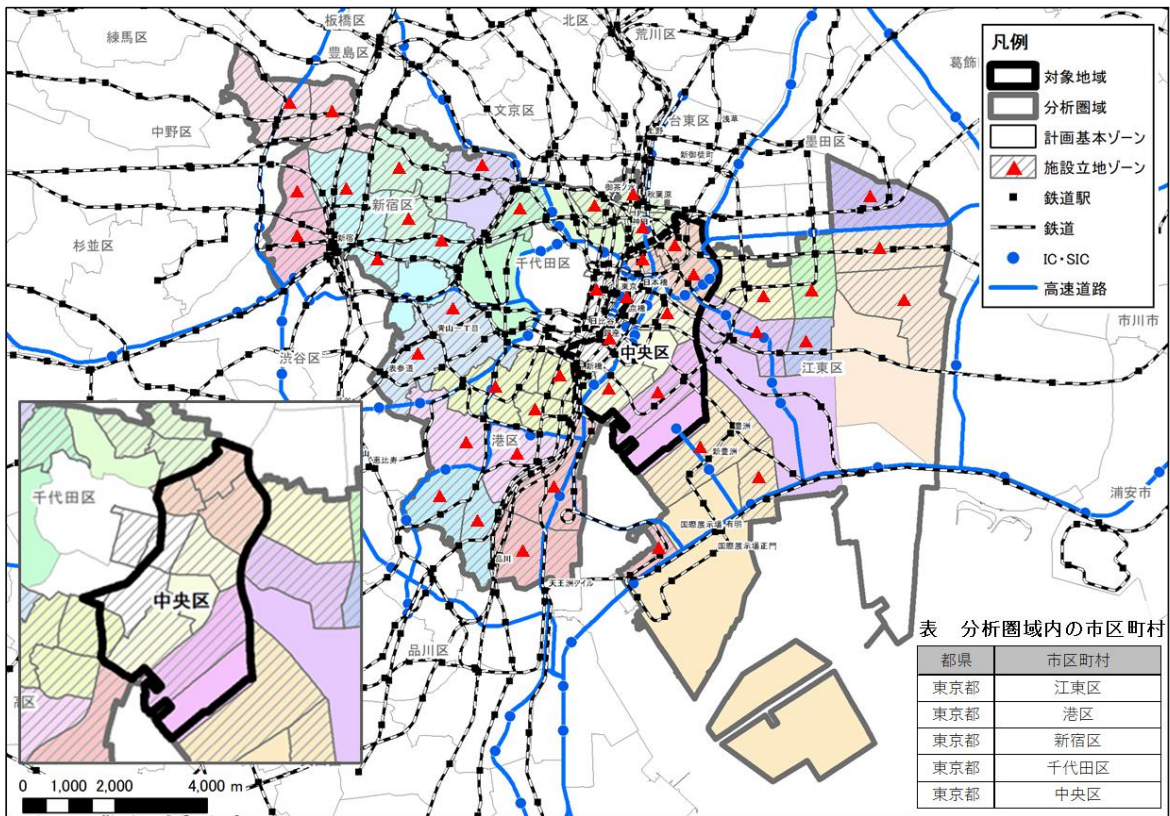


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
11,157 (0.34)	1,284,897 (1.75)	115 (5.19)	22	58,400	8	鉄道 14.3% バス 4.9% 自動車 4.4% 自転車 18.6% 徒歩 57.7%	43 (2.40)	0.385 (6.88)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

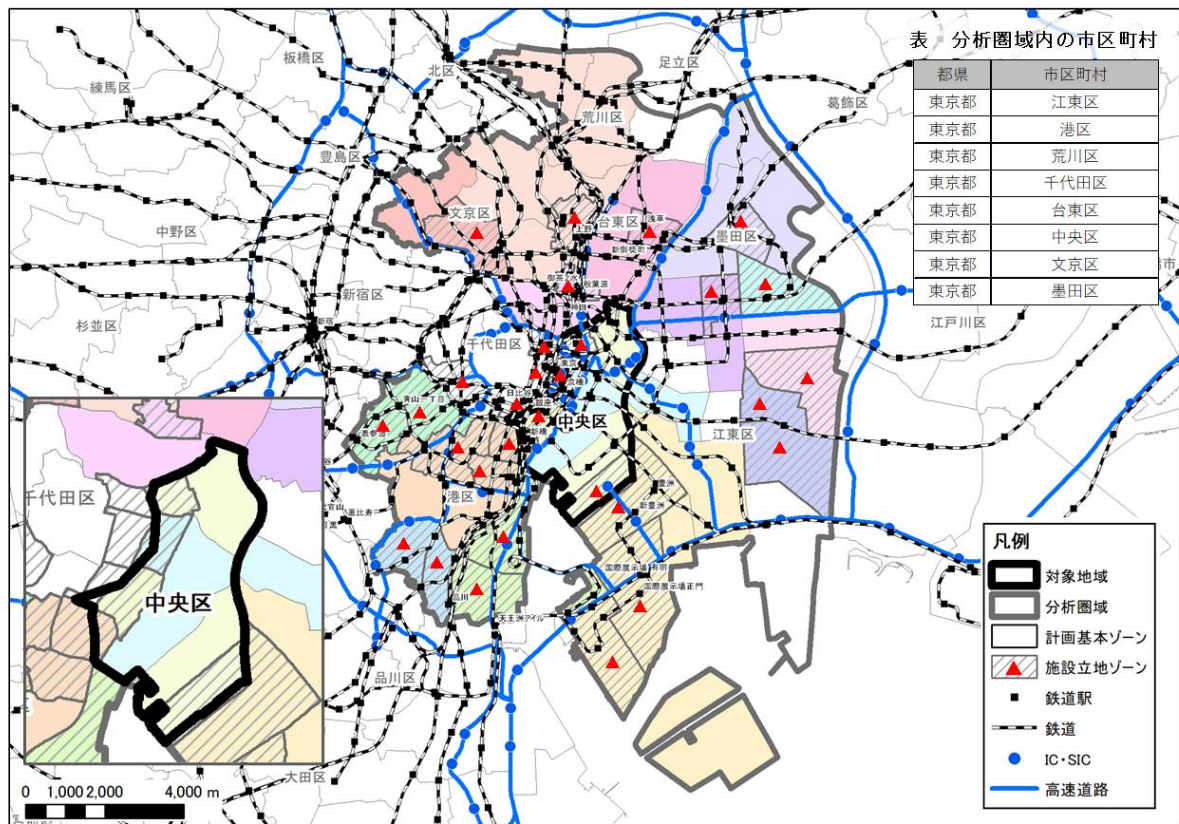


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
13,896 (0.31)	1,832,222 (1.76)	132 (5.69)	16	114,500	12	鉄道 15.0% バス 5.4% 自動車 4.1% 自転車 22.0% 徒歩 53.5%	30 (2.90)	0.216 (9.39)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

2) 東京都練馬区

① 日用品買物の日常行動圏

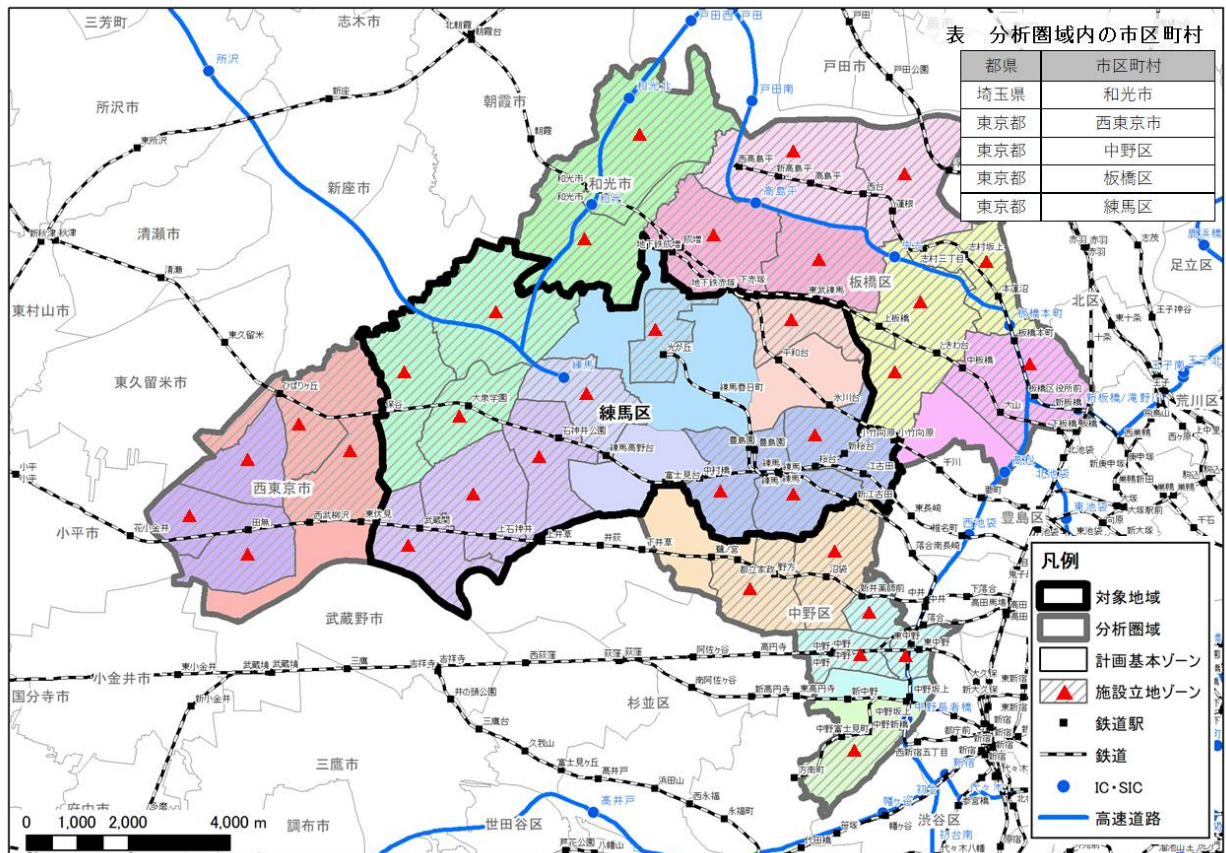


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
12,281 (0.37)	1,871,414 (2.56)	152 (6.87)	16	117,000	11	鉄道 13.0% バス 3.0% 自動車 7.2% 自転車 27.6% 徒歩 48.2%	33 (1.84)	0.269 (4.80)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

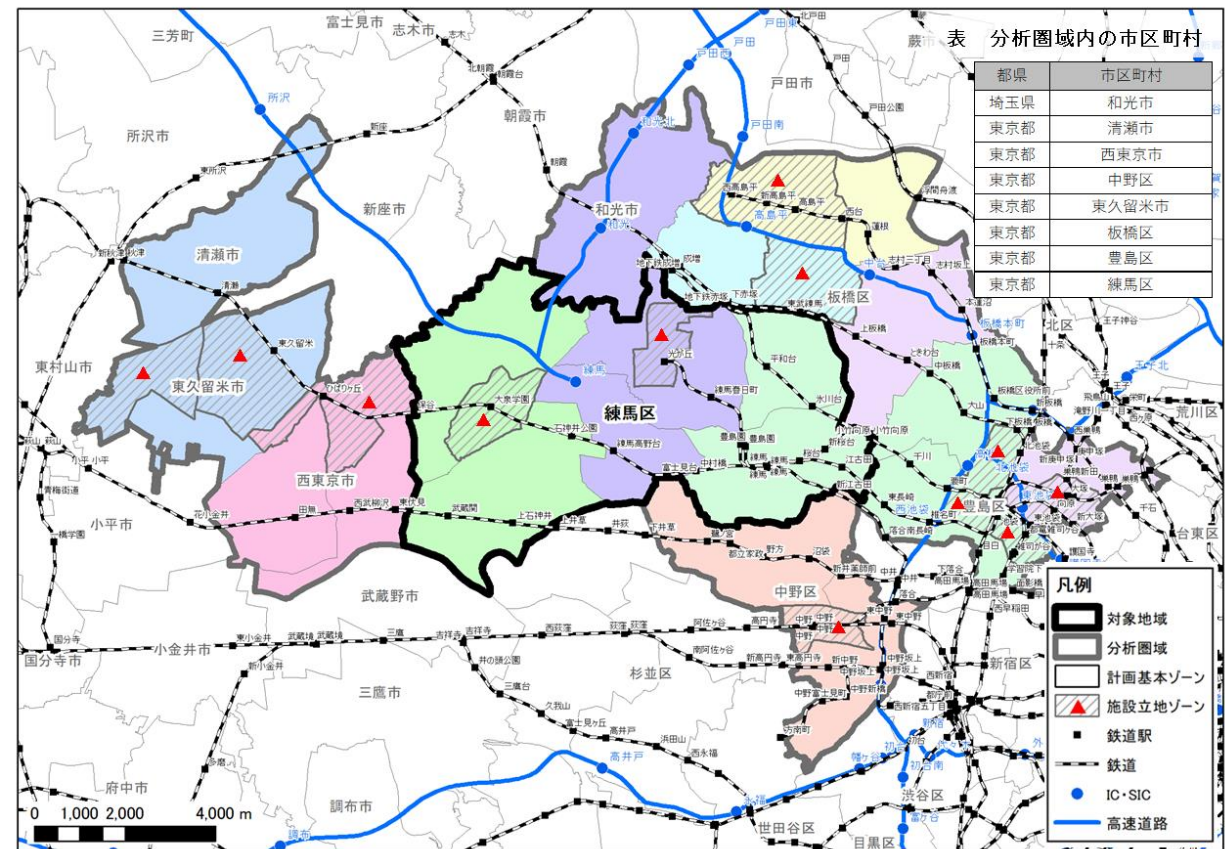


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7ヶ月入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
15,878 (0.35)	2,351,172 (2.26)	148 (6.39)	9	261,200	14	鉄道 18.0% バス 5.7% 自動車 9.1% 自転車 21.8% 徒歩 45.1%	12 (1.16)	0.076 (3.29)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

3) 川崎市中原区

① 日用品買物の日常行動圏

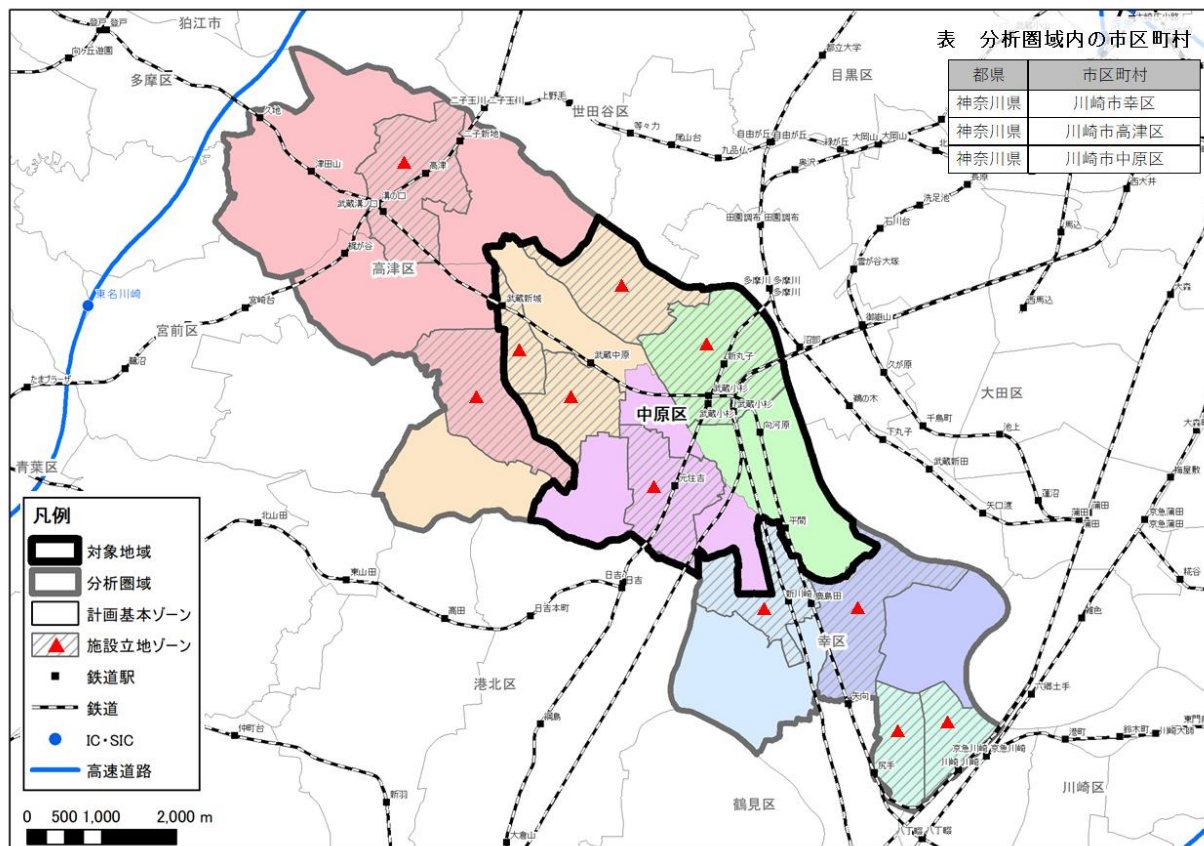


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7ヶ月入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
4,111 (0.12)	629,651 (0.86)	153 (6.91)	7	90,000	11	鉄道 20.6% バス 2.3% 自動車 4.8% 自転車 23.4% 徒歩 48.8%	11 (0.61)	0.268 (4.78)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

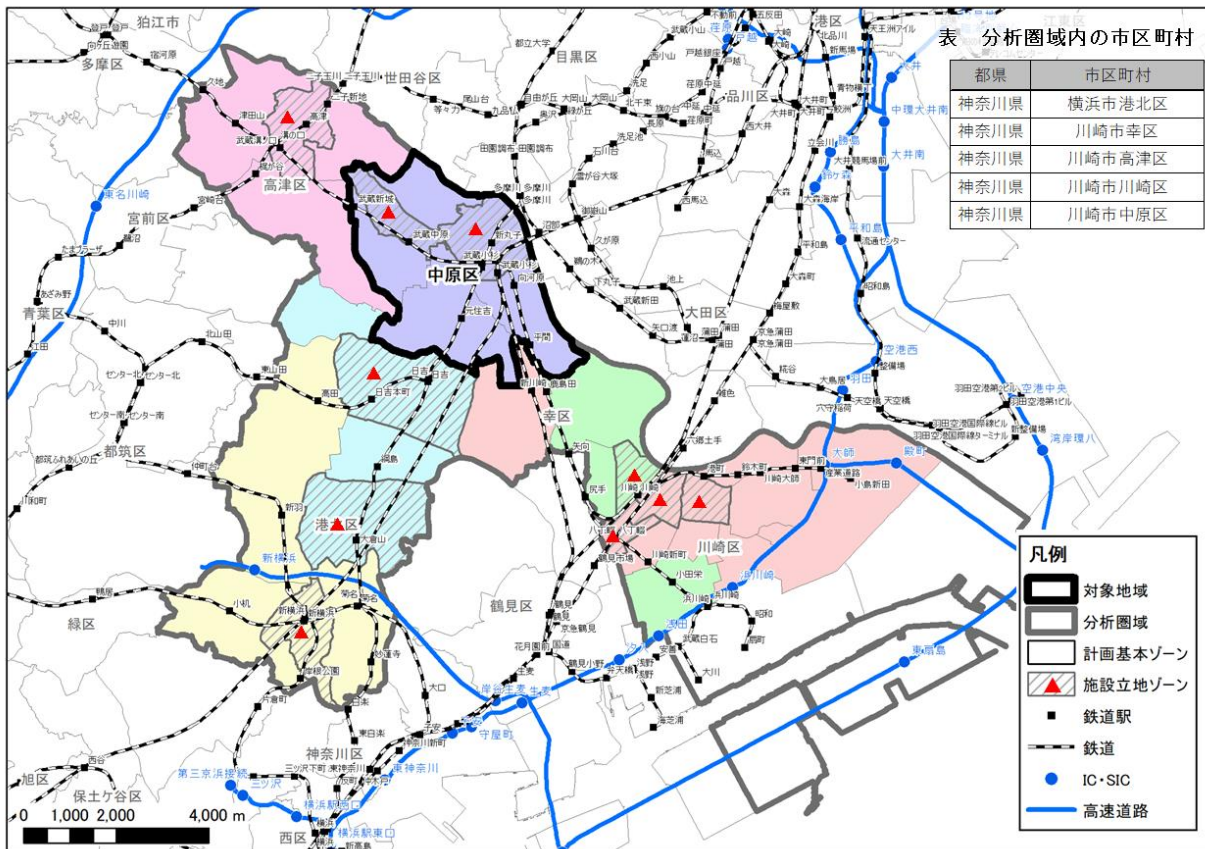


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設/百ha)
11,486 (0.26)	1,188,636 (1.14)	103 (4.46)	6	198,100	14	鉄道 25.8%	10 (0.97)	0.087 (3.79)
						バス 6.0%		
						自動車 7.0%		
						自転車 16.4%		
						徒歩 44.4%		

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

4) さいたま市浦和区

① 日用品買物の日常行動圏

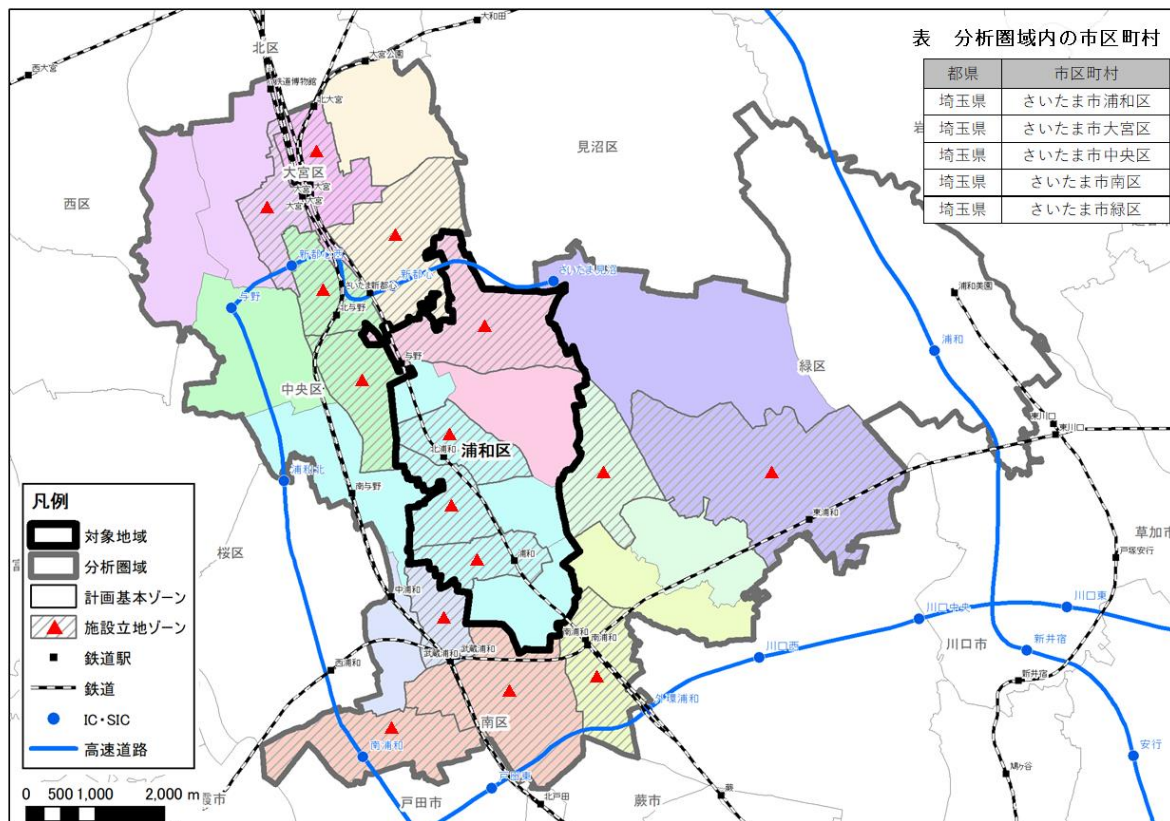


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7ヶ月入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
7,325 (0.22)	658,821 (0.90)	90 (4.06)	11	59,900	10	鉄道 11.2% バス 0.6% 自動車 11.7% 自転車 29.3% 徒歩 46.5%	15 (0.84)	0.205 (3.65)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

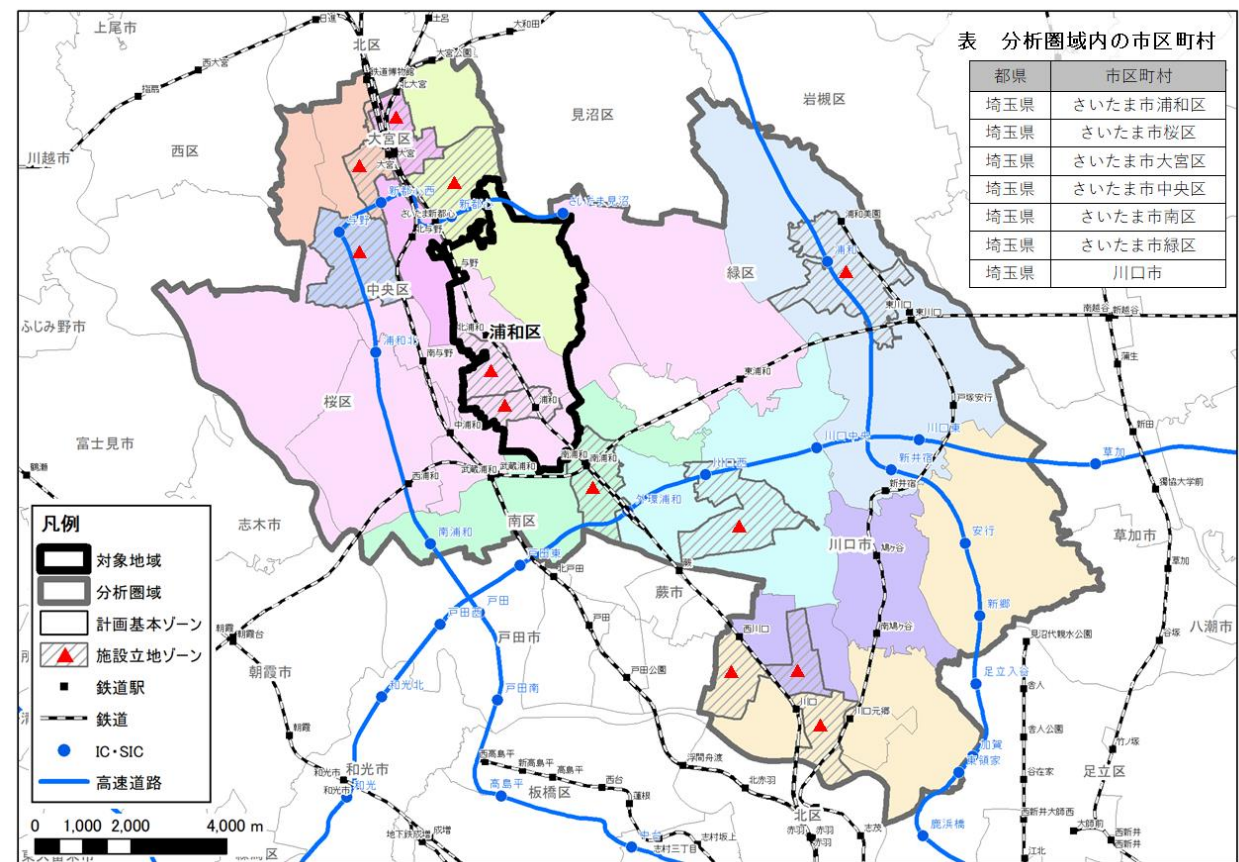


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
15,373 (0.34)	1,320,151 (1.27)	86 (3.70)	10	132,000	13	鉄道 11.4% バス 2.9% 自動車 15.3% 自転車 28.1% 徒歩 42.0%	12 (1.16)	0.078 (3.39)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

5) 東京都府中市

① 日用品買物の日常行動圏

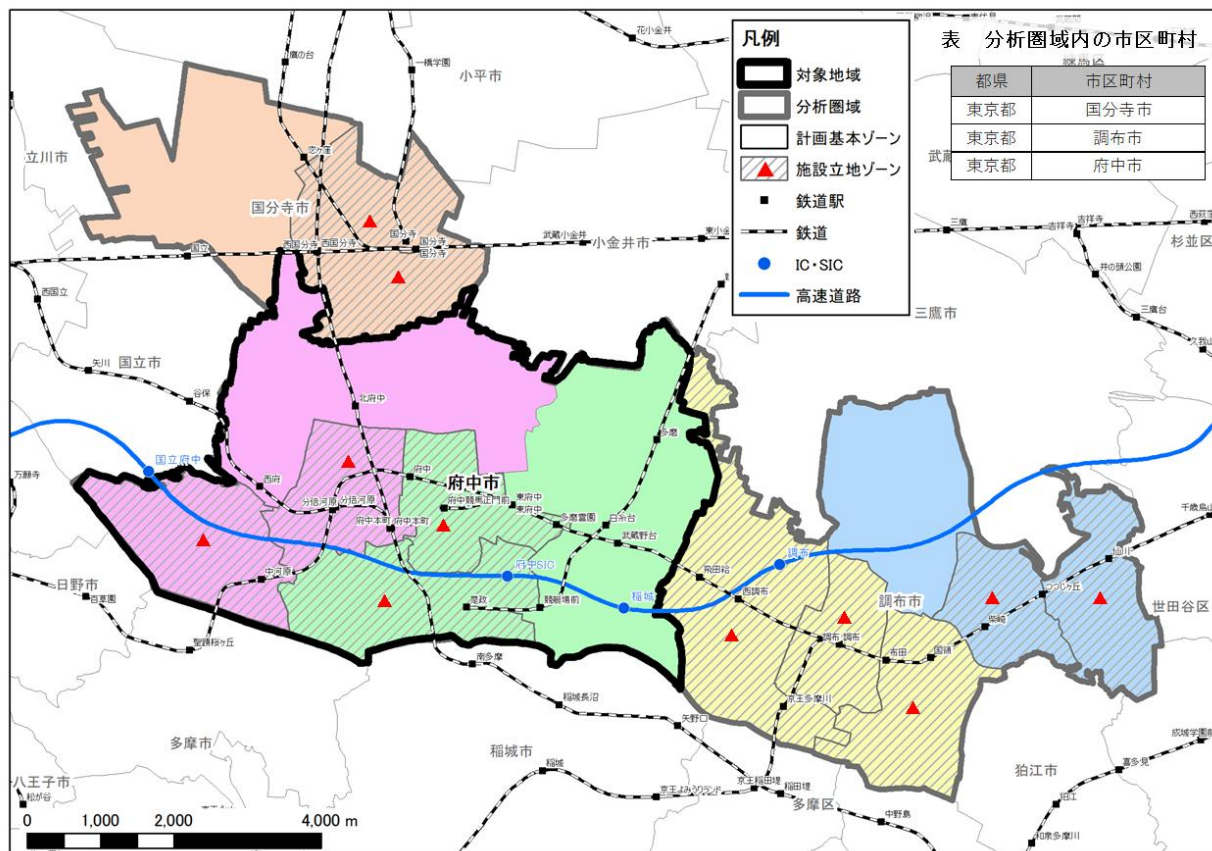


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7件入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
6,242 (0.19)	602,491 (0.82)	97 (4.35)	5	120,500	14	鉄道 18.1% バス 3.2% 自動車 5.5% 自転車 23.9% 徒歩 49.2%	11 (0.61)	0.176 (3.15)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

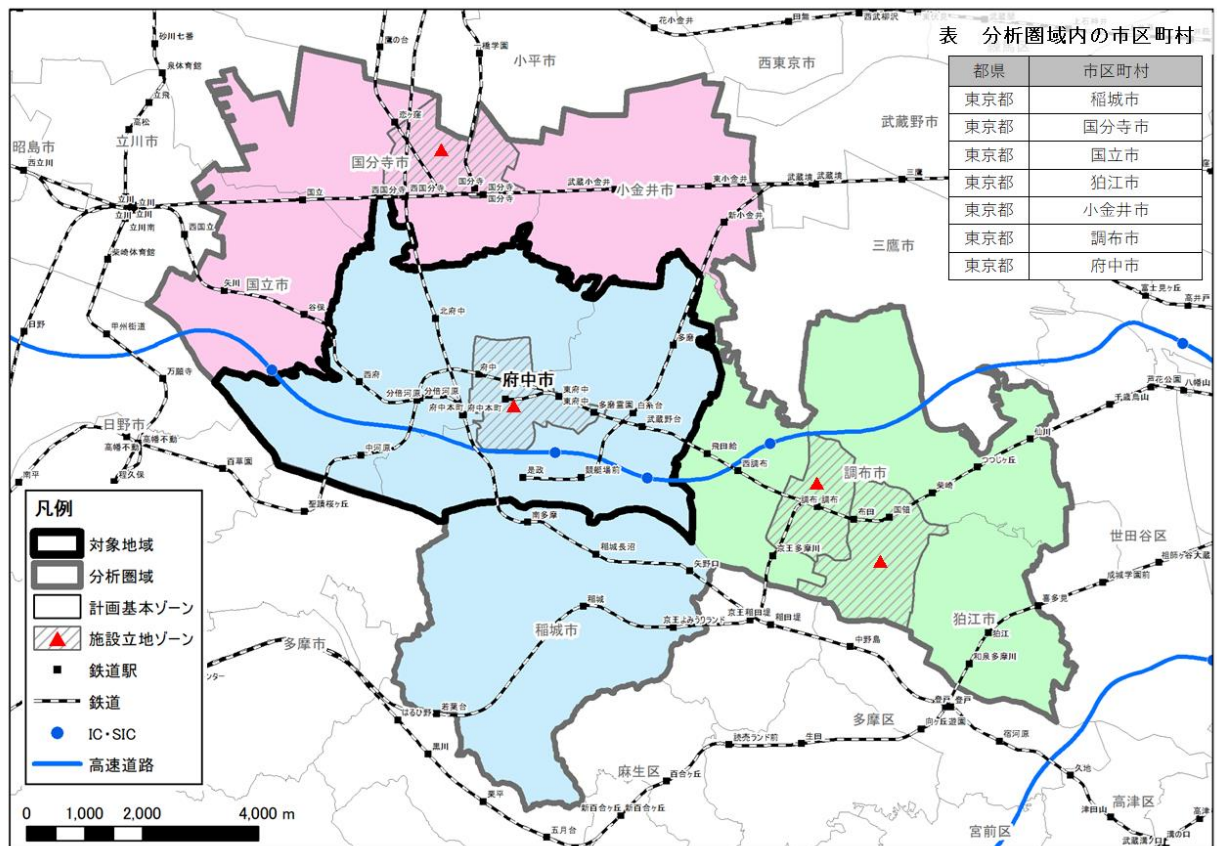


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7件入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
10,628 (0.24)	960,667 (0.92)	90 (3.90)	3	320,200	16	鉄道 17.1% バス 5.5% 自動車 7.0% 自転車 25.4% 徒歩 44.7%	4 (0.39)	0.038 (1.64)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

6) 埼玉県入間市

① 日用品買物の日常行動圏

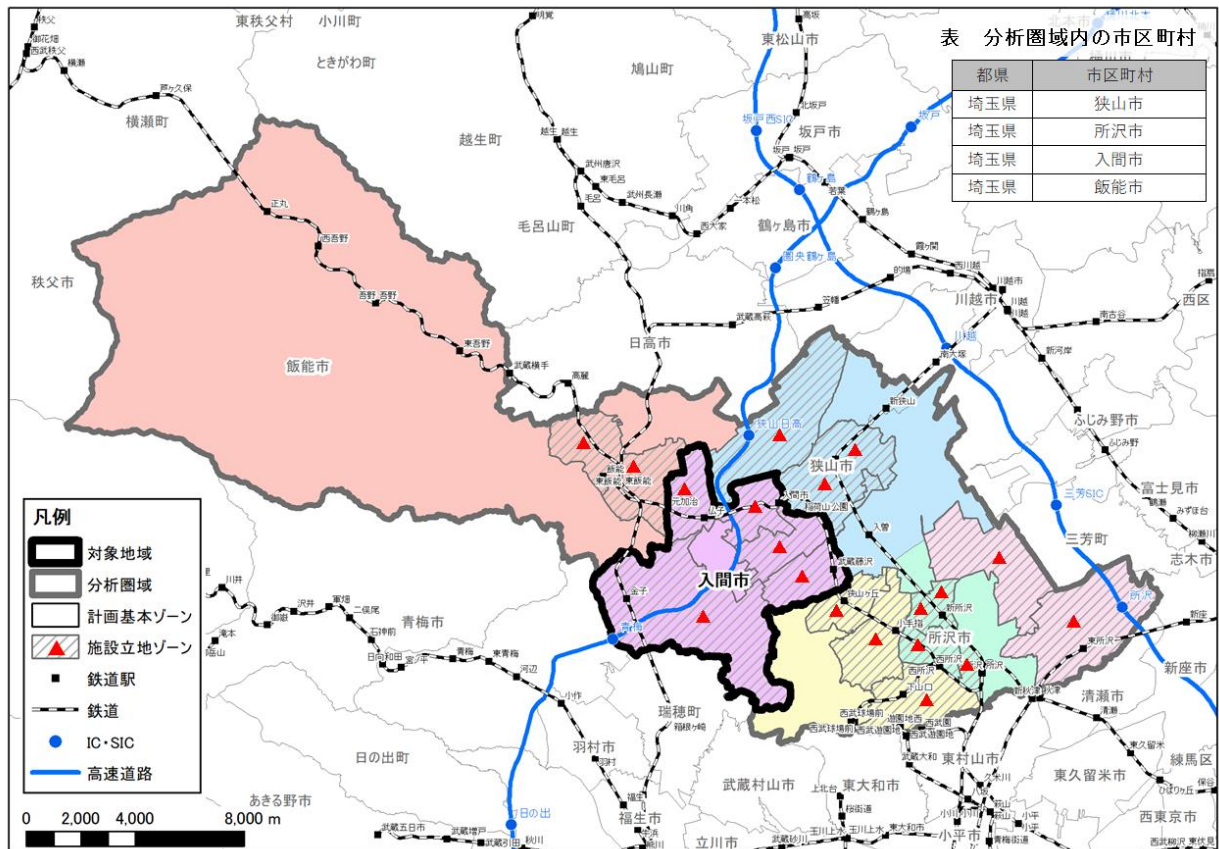


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7ヶ月入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
35,856 (1.09)	697,307 (0.95)	19 (0.88)	6	116,200	12	鉄道 5.4%	19 (1.06)	0.053 (0.95)
						バス 0.8%		
						自動車 37.6%		
						自転車 13.6%		
						徒歩 41.6%		

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

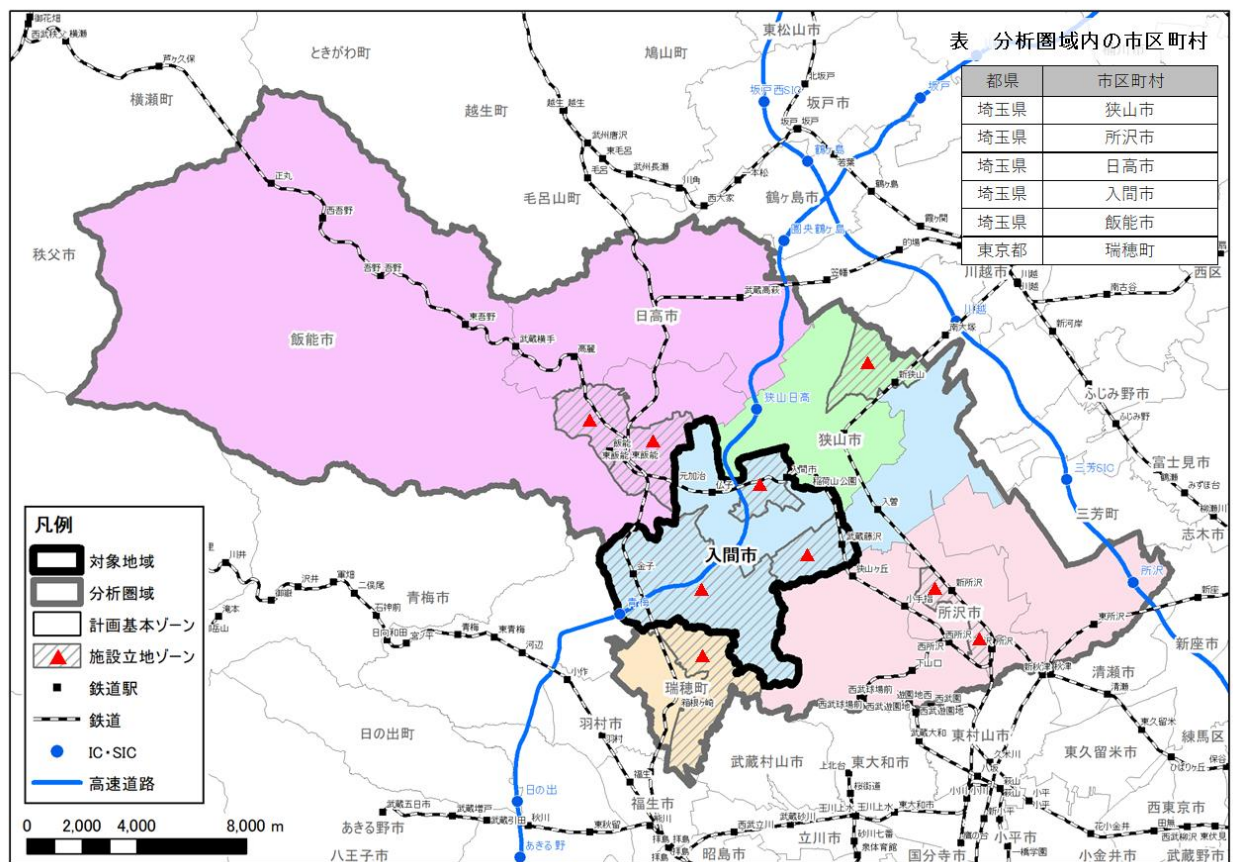


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
42,287 (0.94)	783,857 (0.75)	19 (0.80)	5	156,800	13	鉄道 5.8%	9 (0.87)	0.021 (0.93)
						バス 1.9%		
						自動車 45.0%		
						自転車 12.2%		
						徒歩 33.9%		

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

7) 千葉県印西市

① 日用品買物の日常行動圏

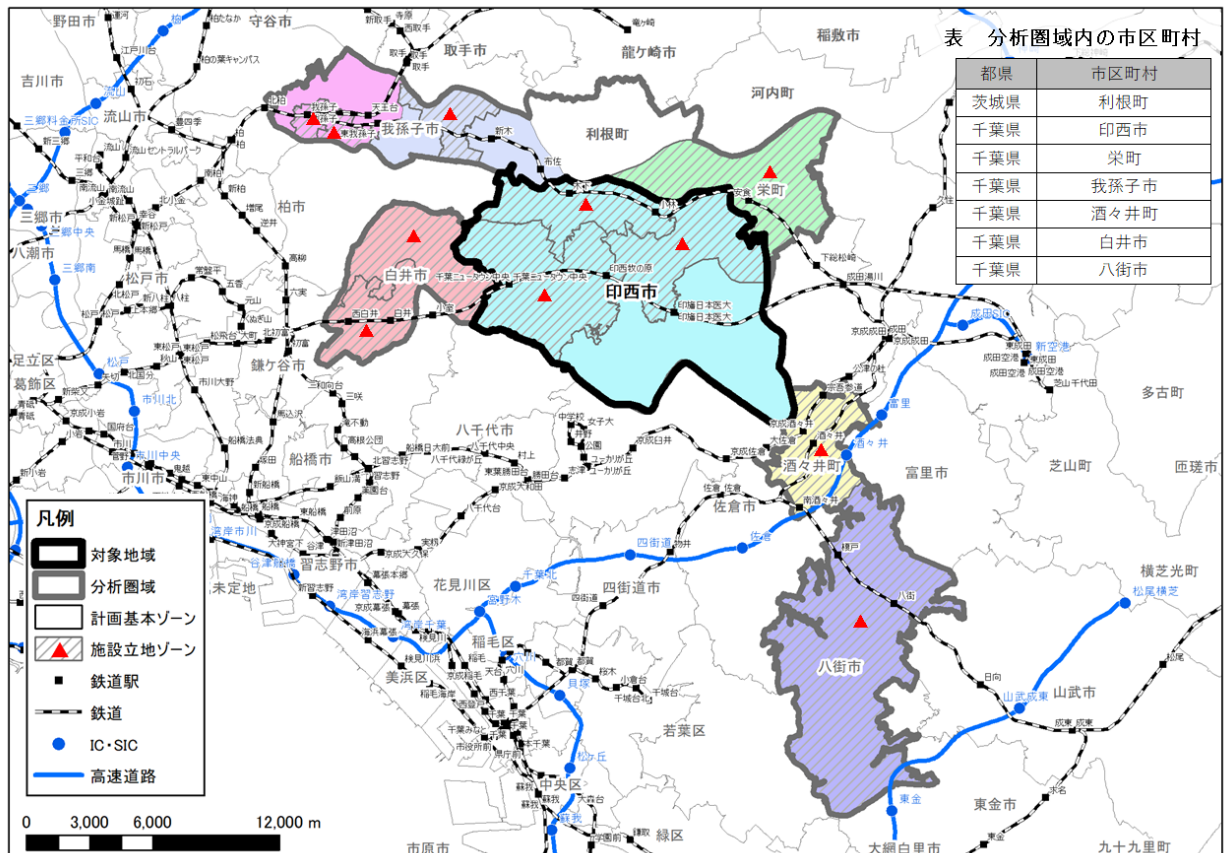


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7分入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
35,401 (1.07)	406,372 (0.55)	11 (0.52)	7	58,100	9	鉄道 3.7% バス 0.5% 自動車 58.9% 自転車 12.0% 徒歩 24.3%	11 (0.61)	0.031 (0.55)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、**赤字は平均の 1.5 倍以上**、**青字は平均の 0.5 倍未満**

② 食事・社交等の日常行動圏

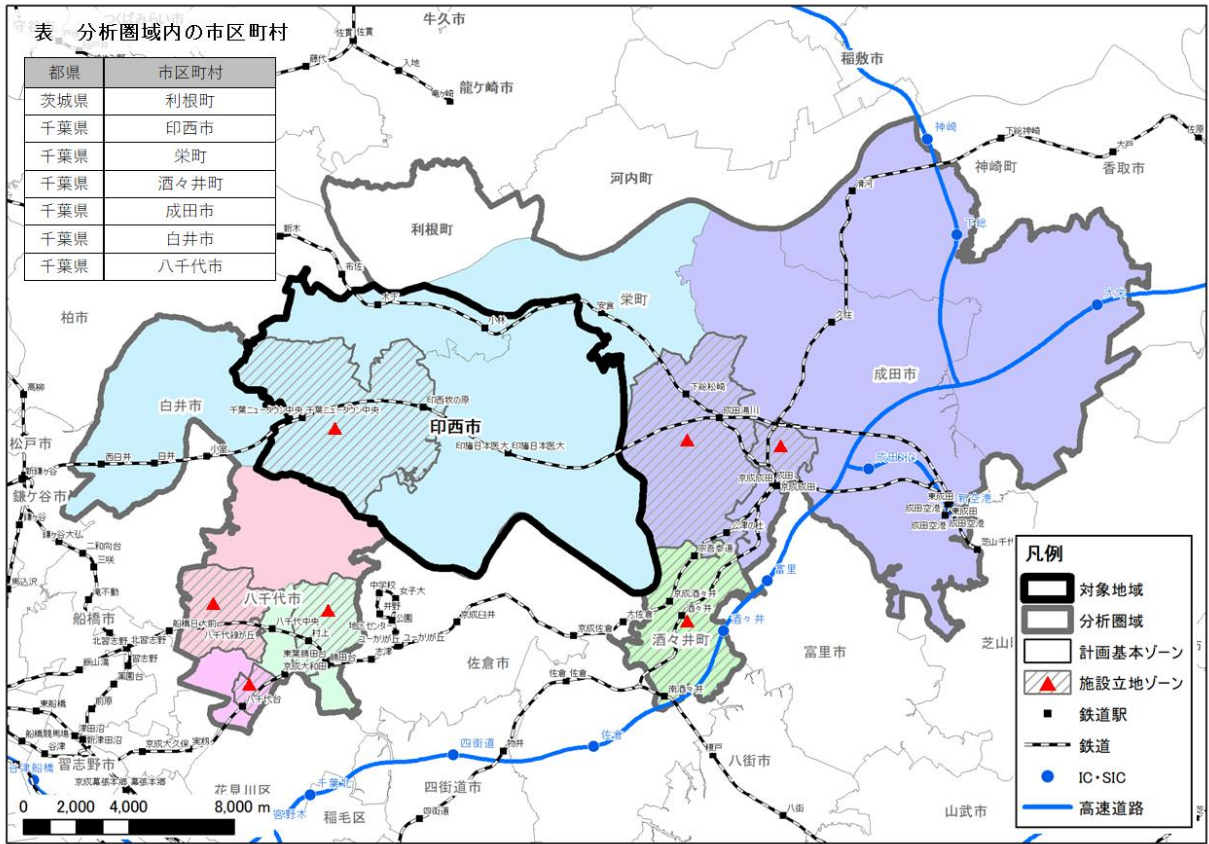


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
50,062 (1.11)	527,271 (0.51)	11 (0.45)	6	87,900	12	鉄道 4.2% バス 0.6% 自動車 53.6% 自転車 12.5% 徒歩 28.5%	7 (0.68)	0.014 (0.61)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、**赤字は平均の 1.5 倍以上**、**青字は平均の 0.5 倍未満**

8) 相模原市中央区

① 日用品買物の日常行動圏

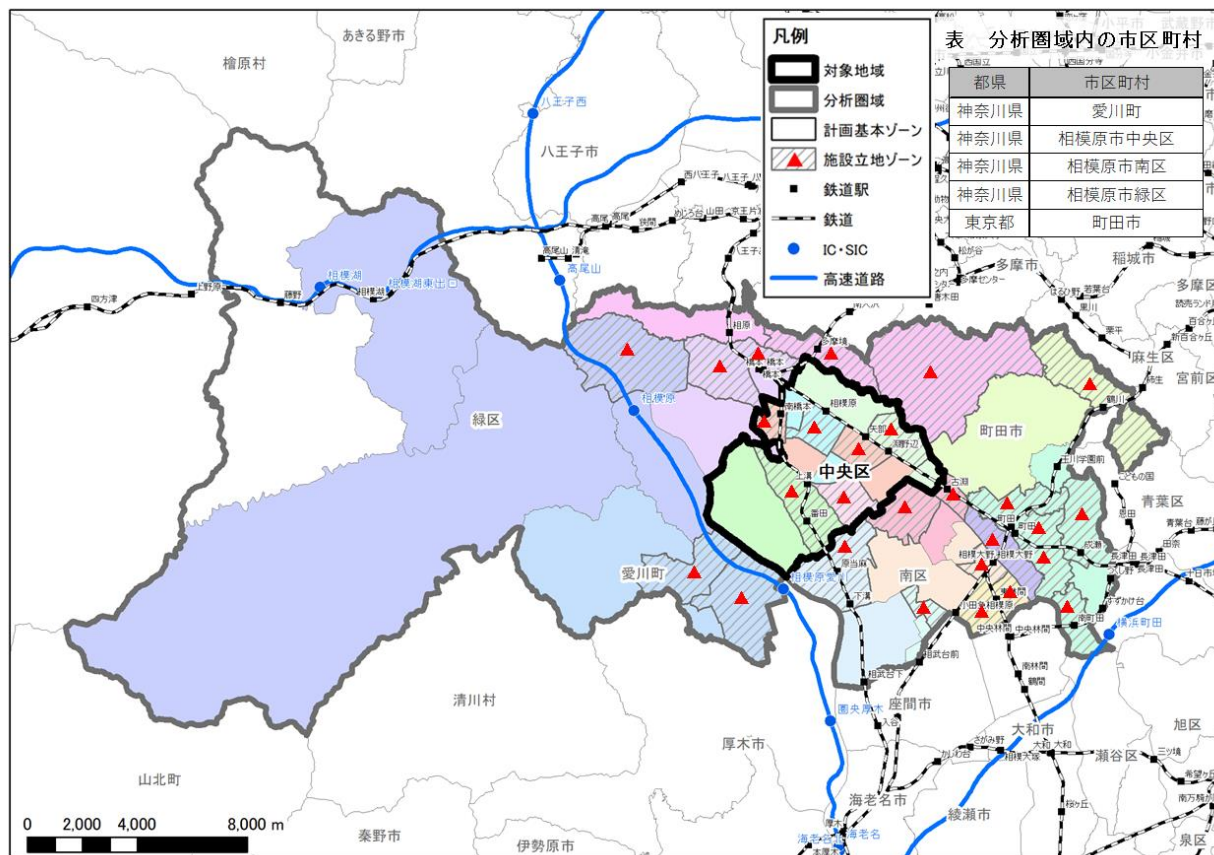


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
43,506 (1.32)	1,158,304 (1.58)	27 (1.20)	17	68,100	11	鉄道 7.9% バス 3.7% 自動車 24.7% 自転車 19.7% 徒歩 43.2%	27 (1.51)	0.062 (1.11)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、**赤字は平均の 1.5 倍以上**、**青字は平均の 0.5 倍未満**

② 食事・社交等の日常行動圏

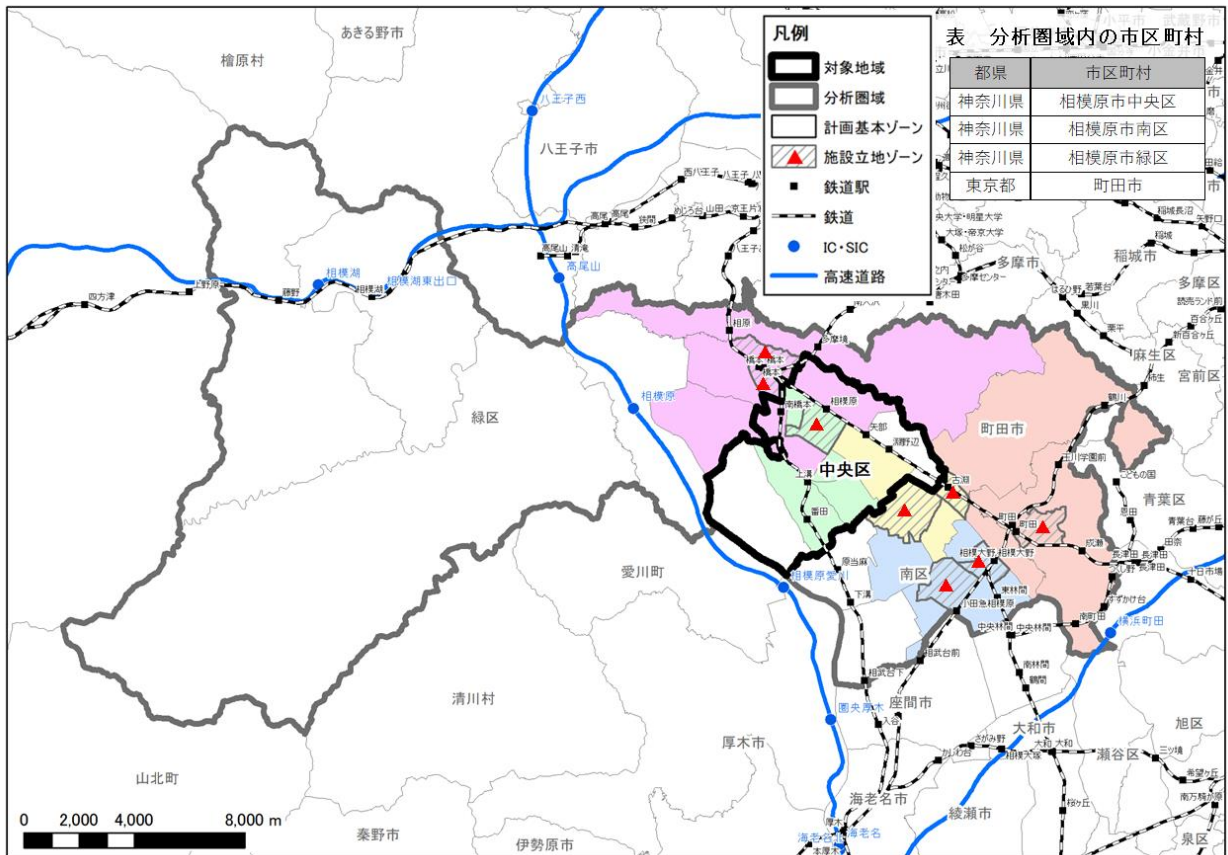


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
40,074 (0.89)	1,121,599 (1.08)	28 (1.21)	5	224,300	16	鉄道 15.5% バス 7.2% 自動車 15.9% 自転車 15.0% 徒歩 45.8%	8 (0.77)	0.020 (0.87)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

9) 千葉県富津市

① 日用品買物の日常行動圏

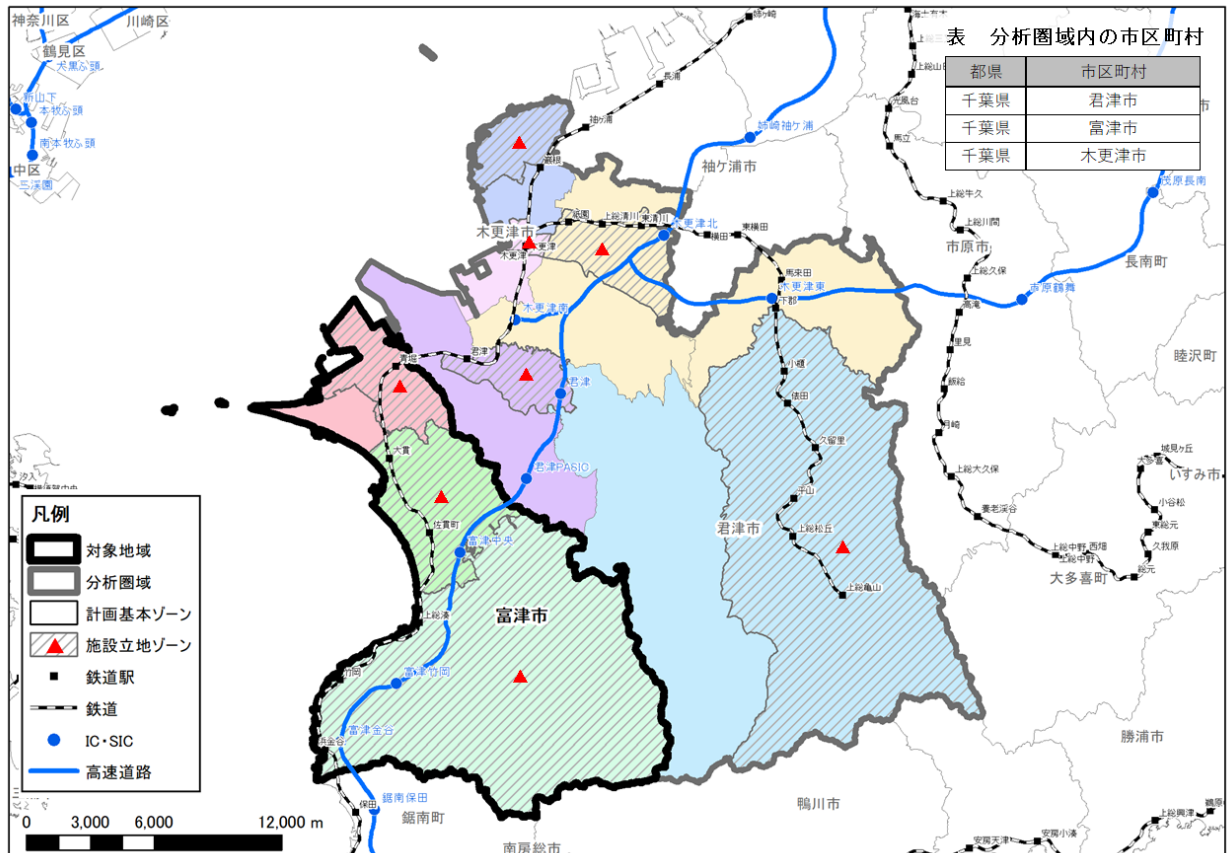


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
66,249 (2.01)	255,070 (0.35)	4 (0.17)	8	31,900	10	鉄道 0.7% バス 1.1% 自動車 72.1% 自転車 4.0% 徒歩 20.6%	8 (0.45)	0.012 (0.22)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

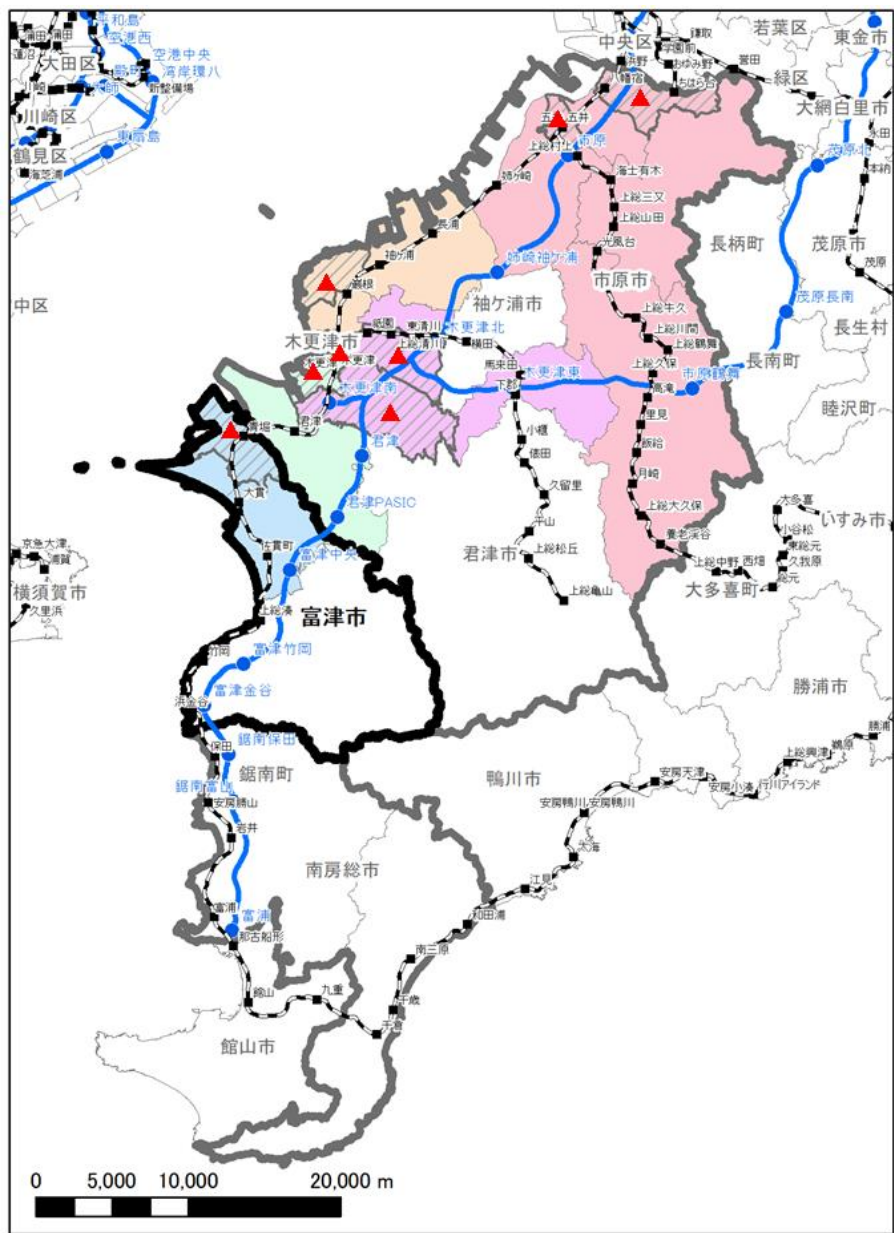


表 分析圏域内の市区町村

都県	市区町村
千葉県	鋸南町
千葉県	君津市
千葉県	市原市
千葉県	南房総市
千葉県	富津市
千葉県	木更津市
千葉県	袖ヶ浦市

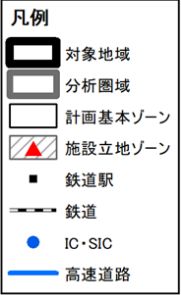


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
140,066 (3.12)	621,818 (0.60)	4 (0.19)	5	124,400	11	鉄道 1.8% バス 0.7% 自動車 74.5% 自転車 4.7% 徒歩 16.6%	8 (0.77)	0.006 (0.25)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

10) 茨城県つくば市

① 日用品買物の日常行動圏

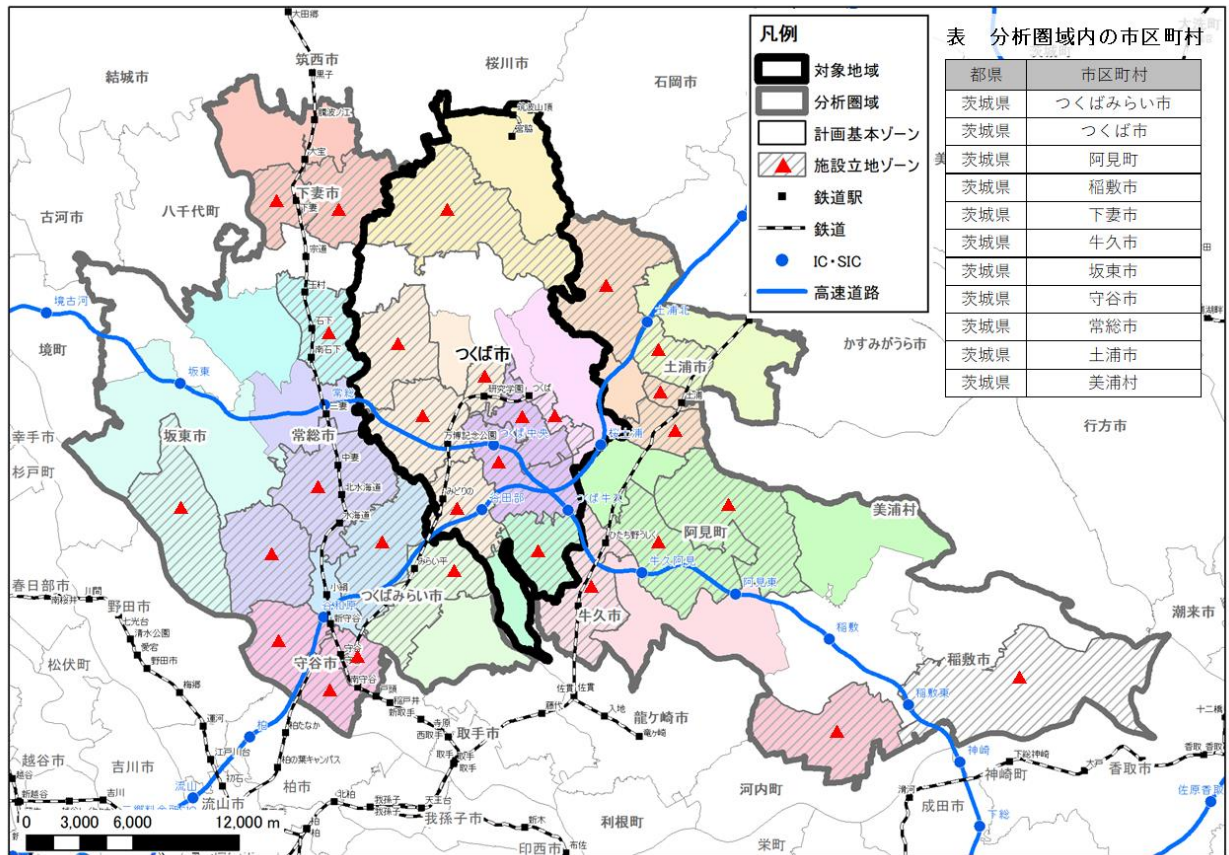


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
117,659 (3.56)	805,996 (1.10)	7 (0.31)	17	47,400	9	鉄道 0.8% バス 1.1% 自動車 65.2% 自転車 10.7% 徒歩 21.6%	29 (1.62)	0.025 (0.44)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

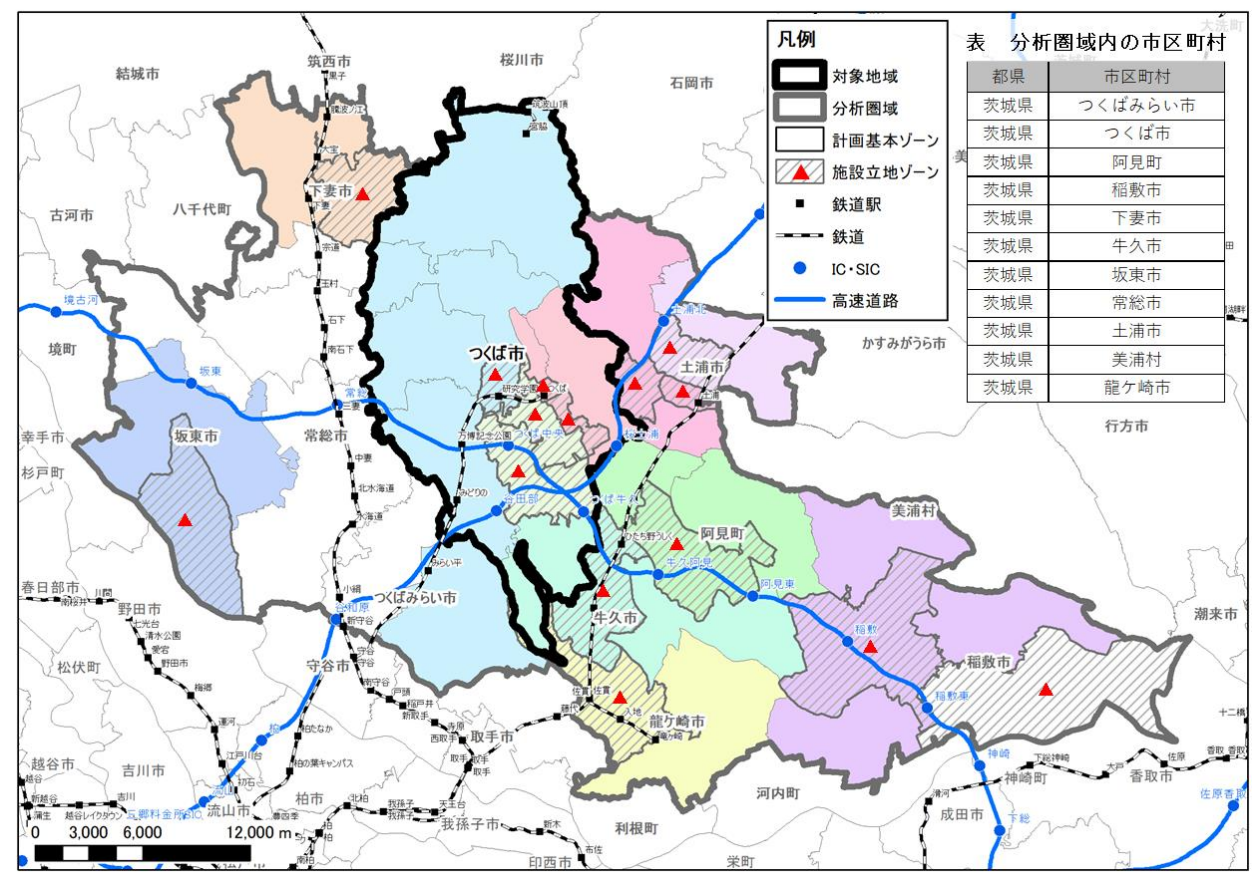


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
121,948 (2.71)	816,879 (0.78)	7 (0.29)	11	74,300	10	鉄道 1.2% バス 1.5% 自動車 66.5% 自転車 11.8% 徒歩 18.4%	15 (1.45)	0.012 (0.53)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

11) 神奈川県秦野市

① 日用品買物の日常行動圏

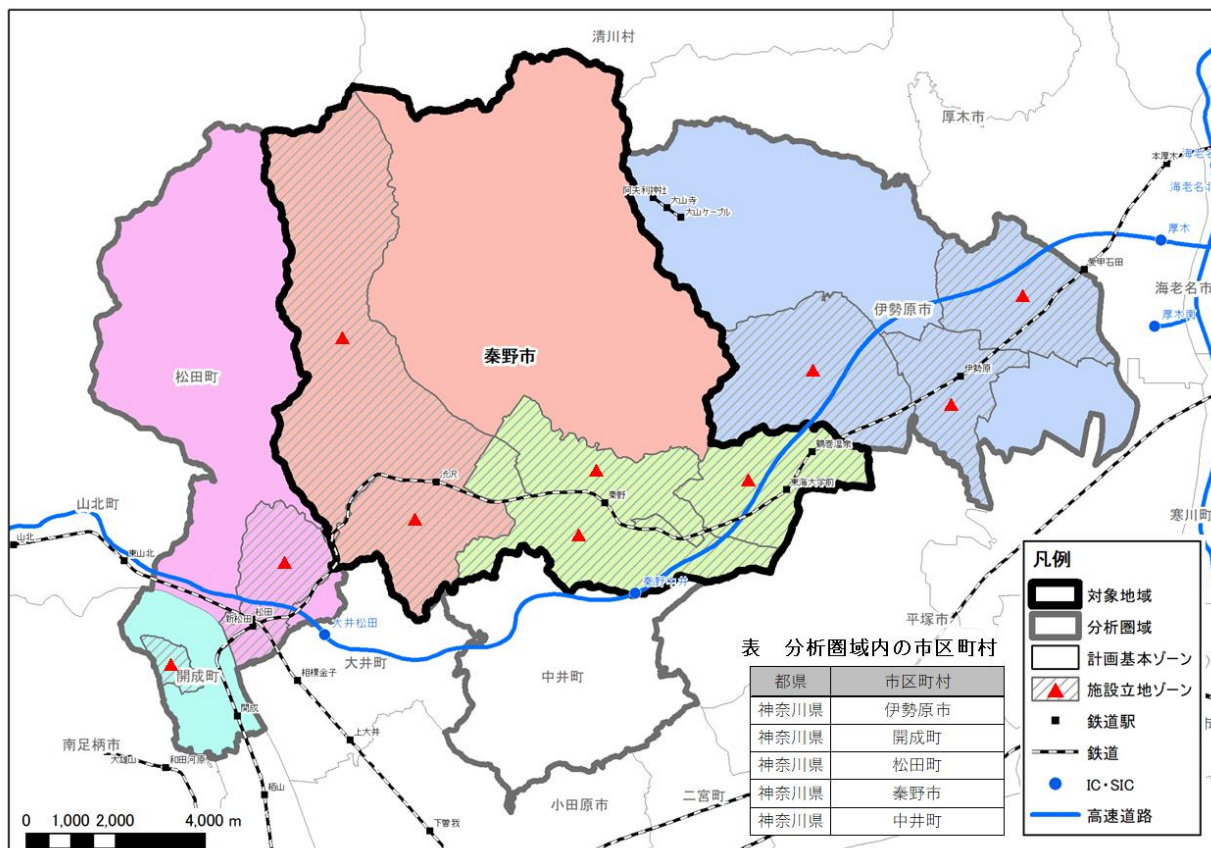


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7分入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
22,351 (0.68)	294,943 (0.40)	13 (0.60)	5	59,000	12	鉄道 3.0% バス 1.4% 自動車 55.9% 自転車 6.8% 徒歩 31.5%	10 (0.56)	0.045 (0.80)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

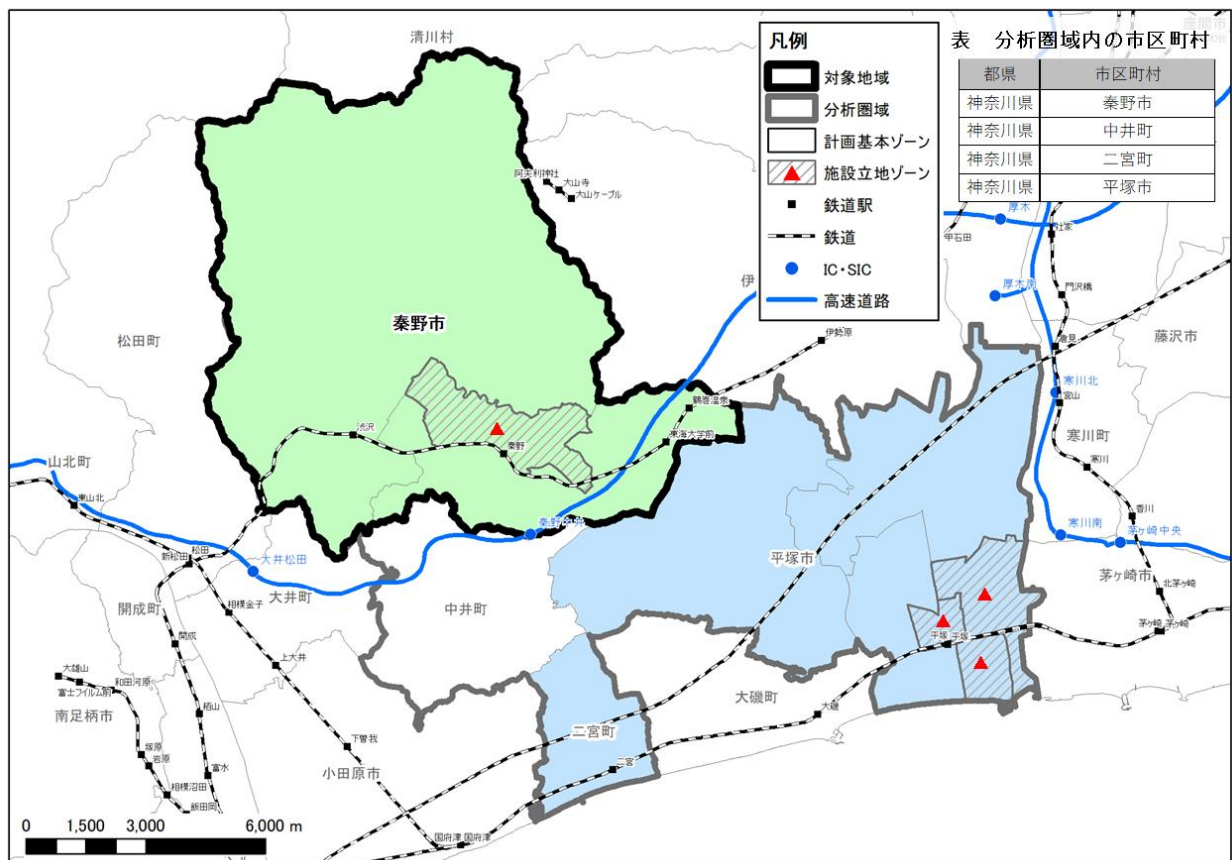


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
20,042 (0.45)	444,320 (0.43)	22 (0.96)	2	222,200	18	鉄道 5.7% バス 7.4% 自動車 38.6% 自転車 14.8% 徒歩 32.2%	4 (0.39)	0.020 (0.87)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

12) 埼玉県比企郡小川町

① 日用品買物の日常行動圏

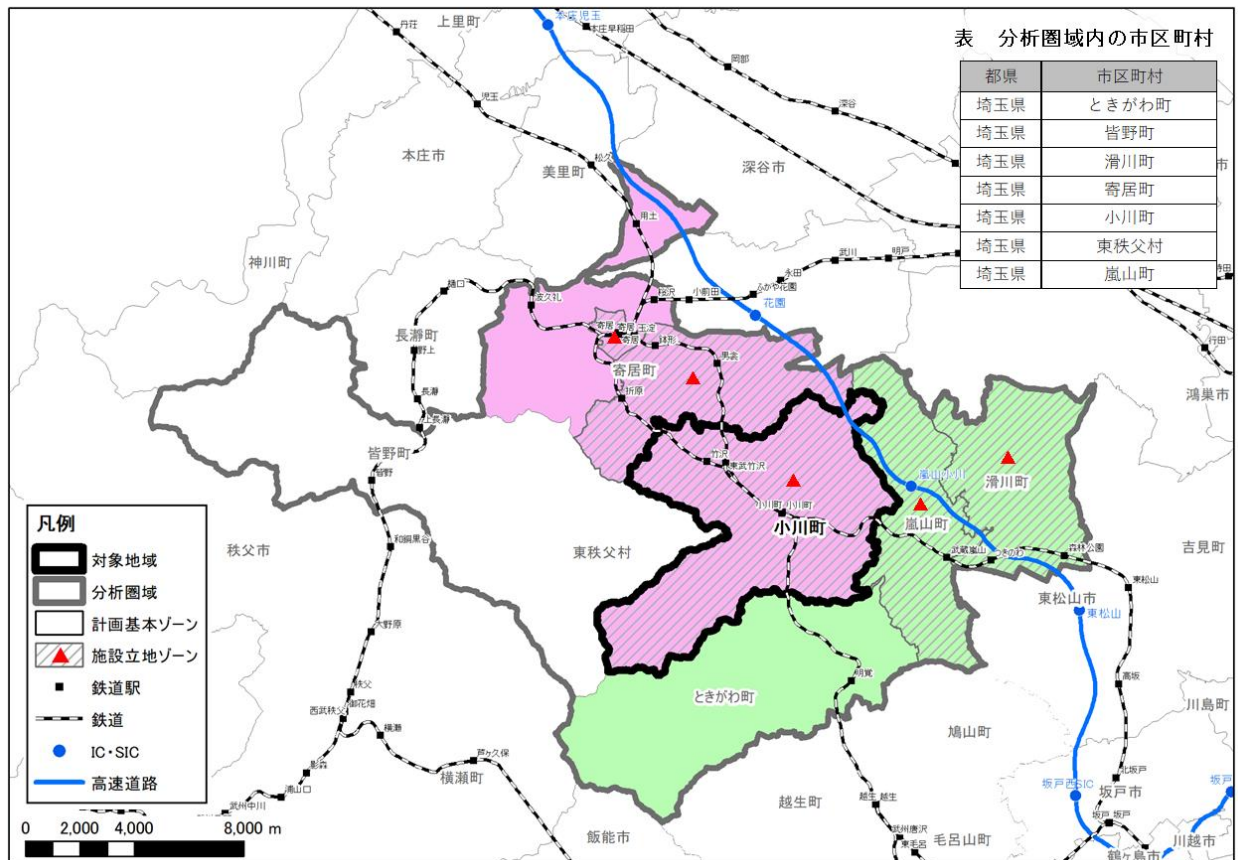


図 日用品買物の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
34,093 (1.03)	122,144 (0.17)	4 (0.16)	2	61,100	10	鉄道 1.7% バス 1.1% 自動車 68.6% 自転車 8.8% 徒歩 19.7%	5 (0.28)	0.015 (0.26)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満

② 食事・社交等の日常行動圏

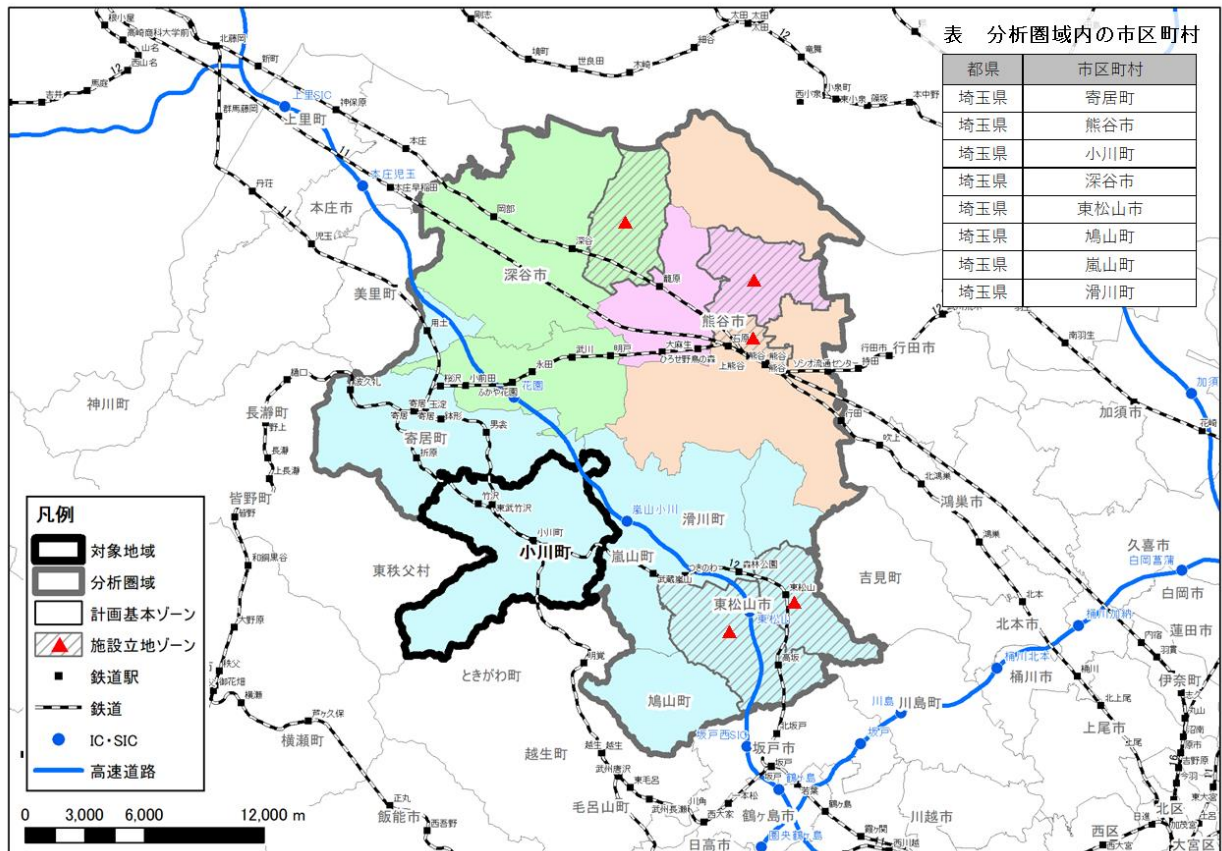


図 食事・社交等の日常行動圏

表 日常行動圏の概要

面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均7ヶ月入時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
57,407 (1.28)	532,174 (0.51)	9 (0.40)	4	133,000	12	鉄道 1.8% バス 0.5% 自動車 63.1% 自転車 12.3% 徒歩 21.6%	5 (0.48)	0.009 (0.38)

※ () 内はケーススタディ分析の対象地域平均に対する当該地域の倍率、**赤字は平均の 1.5 倍以上、青字は平均の 0.5 倍未満**

【参考】ケーススタディ分析の結果に見る日常行動圏の比較

- ・ここまでに示した 2 つの活動目的における日常行動圏のケーススタディ分析結果について、各地域の人口や施設立地ゾーンに立地する施設の数及び、居住地から施設立地ゾーンへのアクセス手段や所要時間を都心からの距離順に整理し、日常行動圏分析の地域別の特徴を整理しました。

1) 日用品買物の日常行動圏

- ・日常行動圏の分析対象範囲である分析圏域に関し、都市部は人口が多く面積が狭いなど、コンパクトなまちが形成されていますが、郊外部は低密で圏域が広い傾向を示しています。
- ・日常行動圏内の居住地から施設立地ゾーンへの交通手段は、都市部では大半が徒歩・自転車が占めているのに対し、郊外部では自動車の分担率が高くなっています。
- ・ただし、郊外部の日常行動圏においても、徒歩の分担率が一定程度存在しており、日用品の買物では、徒歩での行動が地域によらず一定程度存在しています。
- ・また、日用品の日常行動圏における居住地から施設立地ゾーンへの移動時間（全手段の平均所要時間）は、地域に関わらず 10 分程度となっています。（郊外部は自動車分担率が高いため、その距離は長くなります。）

2) 食事・社交等の日常行動圏

- ・特に郊外部で、施設立地ゾーンの日常行動圏に含まれない地域が存在する分析圏域がみられます。
- ・各分析圏域の面積や人口規模は、日用品買物の日常行動圏に比べ広く・多くなる傾向であり、食事・社交などの私事活動は日用品の買物に比べ活動範囲が広がっていることが伺えます。
- ・日常行動圏内の施設立地ゾーンへのアクセス手段は、日用品買物の日常行動圏の手段と大きく違いませんが、郊外部も含め公共交通利用が増加しており、食事・社交などの私事活動を行う施設立地ゾーンへのアクセスには一定程度公共交通の利用がみられます。
- ・居住地から施設立地ゾーンへの移動時間（全手段の平均所要時間）は、地域に関わらず 15 分程度となっています。

表 日用品買物の日常行動圏の比較

東京都心
からの距離
(近い)



市区町村	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
東京都 中央区	11,157 (0.34)	1,284,897 (1.75)	115 (5.19)	22	58,400	8	鉄道 14.3% バス 4.9% 自動車 4.4% 自転車 18.6% 徒歩 57.7%	43 (2.40)	0.385 (6.88)
東京都 練馬区	12,281 (0.37)	1,871,414 (2.56)	152 (6.87)	16	117,000	11	鉄道 13.0% バス 3.0% 自動車 7.2% 自転車 27.6% 徒歩 48.2%	33 (1.84)	0.269 (4.80)
川崎市 中原区	4,111 (0.12)	629,651 (0.86)	153 (6.91)	7	90,000	11	鉄道 20.6% バス 2.3% 自動車 4.8% 自転車 23.4% 徒歩 48.8%	11 (0.61)	0.268 (4.78)
さいたま市 浦和区	7,325 (0.22)	658,821 (0.90)	90 (4.06)	11	59,900	10	鉄道 11.2% バス 0.6% 自動車 11.7% 自転車 29.3% 徒歩 46.5%	15 (0.84)	0.205 (3.65)
東京都 府中市	6,242 (0.19)	602,491 (0.82)	97 (4.35)	5	120,500	14	鉄道 18.1% バス 3.2% 自動車 5.5% 自転車 23.9% 徒歩 49.2%	11 (0.61)	0.176 (3.15)
埼玉県 入間市	35,856 (1.09)	697,307 (0.95)	19 (0.88)	6	116,200	12	鉄道 5.4% バス 0.8% 自動車 37.6% 自転車 13.6% 徒歩 41.6%	19 (1.06)	0.053 (0.95)
千葉県 印西市	35,401 (1.07)	406,372 (0.55)	11 (0.52)	7	58,100	9	鉄道 3.7% バス 0.5% 自動車 58.9% 自転車 12.0% 徒歩 24.3%	11 (0.61)	0.031 (0.55)
相模原市 中央区	43,506 (1.32)	1,158,304 (1.58)	27 (1.20)	17	68,100	11	鉄道 7.9% バス 3.7% 自動車 24.7% 自転車 19.7% 徒歩 43.2%	27 (1.51)	0.062 (1.11)
千葉県 富津市	66,249 (2.01)	255,070 (0.35)	4 (0.17)	8	31,900	10	鉄道 0.7% バス 1.1% 自動車 72.1% 自転車 4.0% 徒歩 20.6%	8 (0.45)	0.012 (0.22)
茨城県 つくば市	117,659 (3.56)	805,996 (1.10)	7 (0.31)	17	47,400	9	鉄道 0.8% バス 1.1% 自動車 65.2% 自転車 10.7% 徒歩 21.6%	29 (1.62)	0.025 (0.44)
神奈川県 秦野市	22,351 (0.68)	294,943 (0.40)	13 (0.60)	5	59,000	12	鉄道 3.0% バス 1.4% 自動車 55.9% 自転車 6.8% 徒歩 31.5%	10 (0.56)	0.045 (0.80)
埼玉県 比企郡 小川町	34,093 (1.03)	122,144 (0.17)	4 (0.16)	2	61,100	10	鉄道 1.7% バス 1.1% 自動車 68.6% 自転車 8.8% 徒歩 19.7%	5 (0.28)	0.015 (0.26)
地域平均	33,019	732,284	22					18	0.056

※ () 内は対地域平均、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

表 食事・社交等の日常行動圏の比較

東京都心
からの距離
(近い)

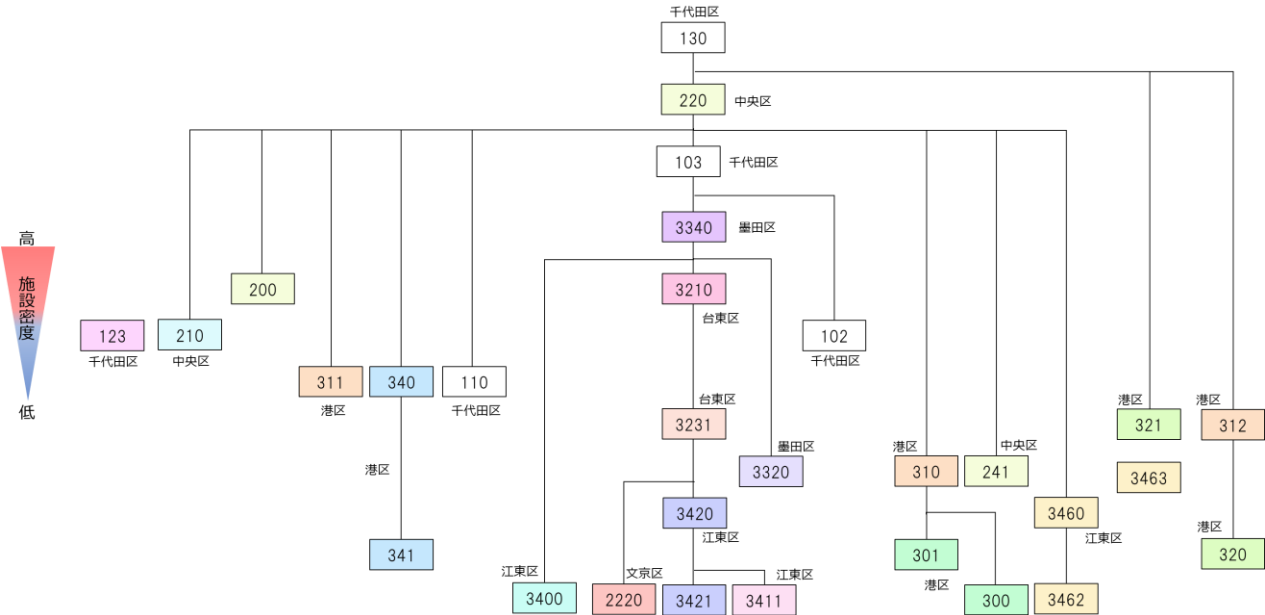
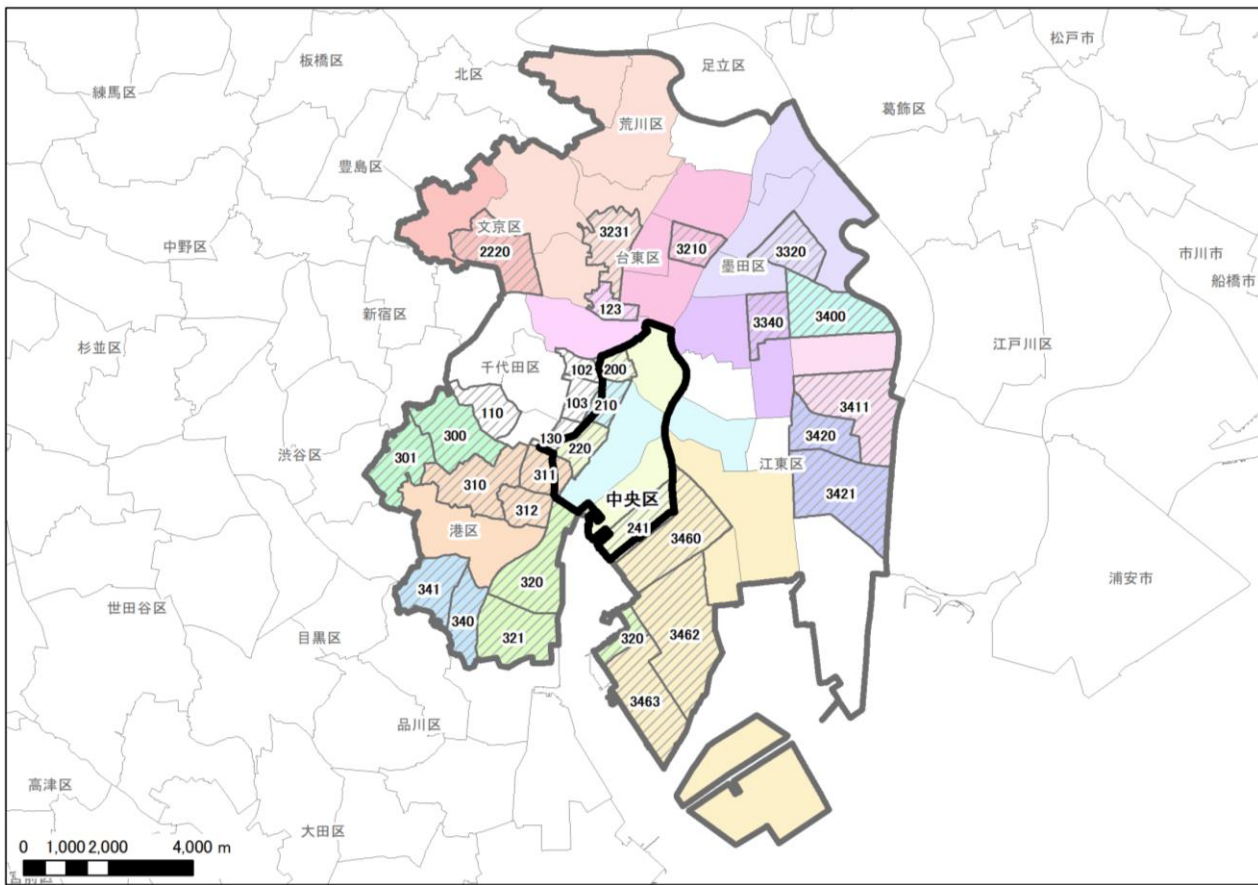


市区町村	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	行動圏数	行動圏当たり人口 (人)	平均アクセス時間 (分)	生活行動に関する 手段分担率	施設数	施設密度 (施設数/百ha)
東京都 中央区	13,896 (0.31)	1,832,222 (1.76)	132 (5.69)	16	114,500	12	鉄道 15.0%	30 (2.90)	0.216 (9.39)
							バス 5.4%		
							自動車 4.1%		
							自転車 22.0%		
							徒歩 53.5%		
							鉄道 18.0%		
							バス 5.7%		
							自動車 9.1%		
東京都 練馬区	15,878 (0.35)	2,351,172 (2.26)	148 (6.39)	9	261,200	14	自転車 21.8%	12 (1.16)	0.076 (3.29)
							徒歩 45.1%		
							鉄道 25.8%		
							バス 6.0%		
川崎市 中原区	11,486 (0.26)	1,188,636 (1.14)	103 (4.46)	6	198,100	14	自動車 7.0%	10 (0.97)	0.087 (3.79)
							自転車 16.4%		
							徒歩 44.4%		
							鉄道 11.4%		
さいたま市 浦和区	15,373 (0.34)	1,320,151 (1.27)	86 (3.70)	10	132,000	13	バス 2.9%	12 (1.16)	0.078 (3.39)
							自動車 15.3%		
							自転車 28.1%		
							徒歩 42.0%		
東京都 府中市	10,628 (0.24)	960,667 (0.92)	90 (3.90)	3	320,200	16	鉄道 17.1%	4 (0.39)	0.038 (1.64)
							バス 5.5%		
							自動車 7.0%		
							自転車 25.4%		
							徒歩 44.7%		
							鉄道 5.8%		
							バス 1.9%		
							自動車 45.0%		
埼玉県 入間市	42,287 (0.94)	783,857 (0.75)	19 (0.80)	5	156,800	13	自転車 12.2%	9 (0.87)	0.021 (0.93)
							徒歩 33.9%		
							鉄道 4.2%		
							バス 0.6%		
千葉県 印西市	50,062 (1.11)	527,271 (0.51)	11 (0.45)	6	87,900	12	自動車 53.6%	7 (0.68)	0.014 (0.61)
							自転車 12.5%		
							徒歩 28.5%		
							鉄道 15.5%		
相模原市 中央区	40,074 (0.89)	1,121,599 (1.08)	28 (1.21)	5	224,300	16	バス 7.2%	8 (0.77)	0.020 (0.87)
							自動車 15.9%		
							自転車 15.0%		
							徒歩 45.8%		
千葉県 富津市	140,066 (3.12)	621,818 (0.60)	4 (0.19)	5	124,400	11	鉄道 1.8%	8 (0.77)	0.006 (0.25)
							バス 0.7%		
							自動車 74.5%		
							自転車 4.7%		
							徒歩 16.6%		
							鉄道 1.2%		
							バス 1.5%		
							自動車 66.5%		
茨城県 つくば市	121,948 (2.71)	816,879 (0.78)	7 (0.29)	11	74,300	10	自転車 11.8%	15 (1.45)	0.012 (0.53)
							徒歩 18.4%		
							鉄道 5.7%		
							バス 7.4%		
神奈川県 秦野市	20,042 (0.45)	444,320 (0.43)	22 (0.96)	2	222,200	18	自動車 38.6%	4 (0.39)	0.020 (0.87)
							自転車 14.8%		
							徒歩 32.2%		
							鉄道 1.8%		
埼玉県 比企郡 小川町	57,407 (1.28)	532,174 (0.51)	9 (0.40)	4	133,000	12	バス 0.5%	5 (0.48)	0.009 (0.38)
							自動車 63.1%		
							自転車 12.3%		
							徒歩 21.6%		
地域平均	44,929	1,041,731	23					10	0.023

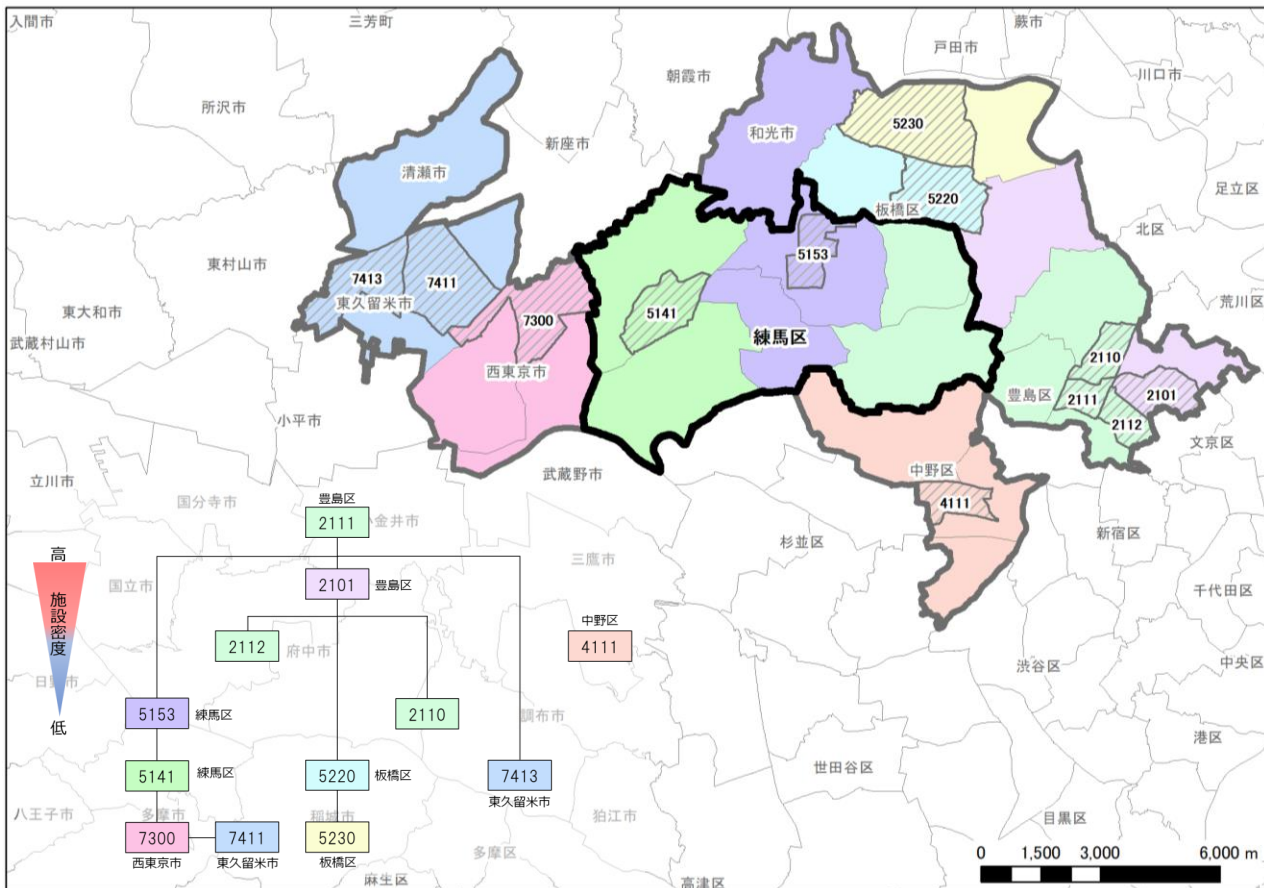
※ () 内は対地域平均、赤字は平均の1.5倍以上、青字は平均の0.5倍未満

(2) 日常行動圏の階層性

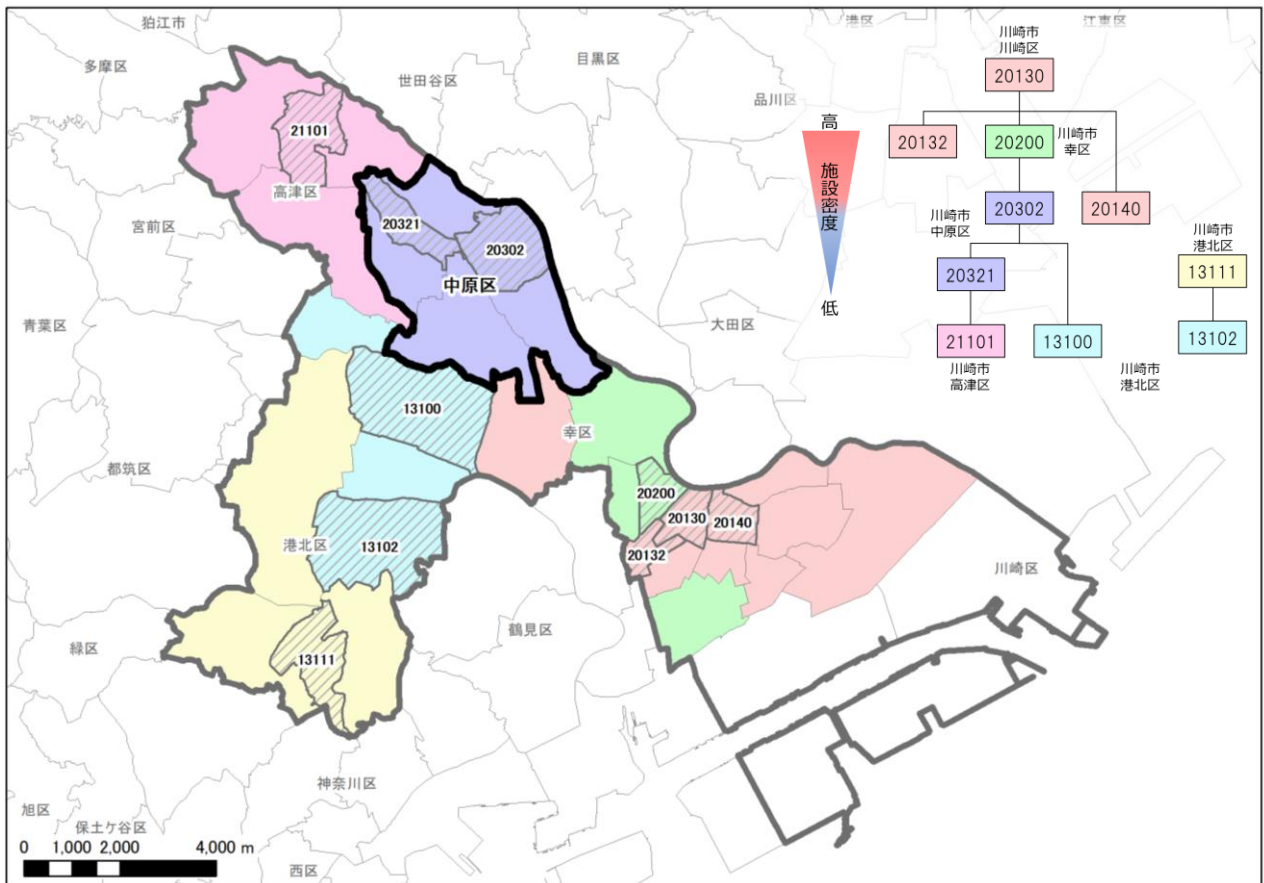
1) 東京都中央区



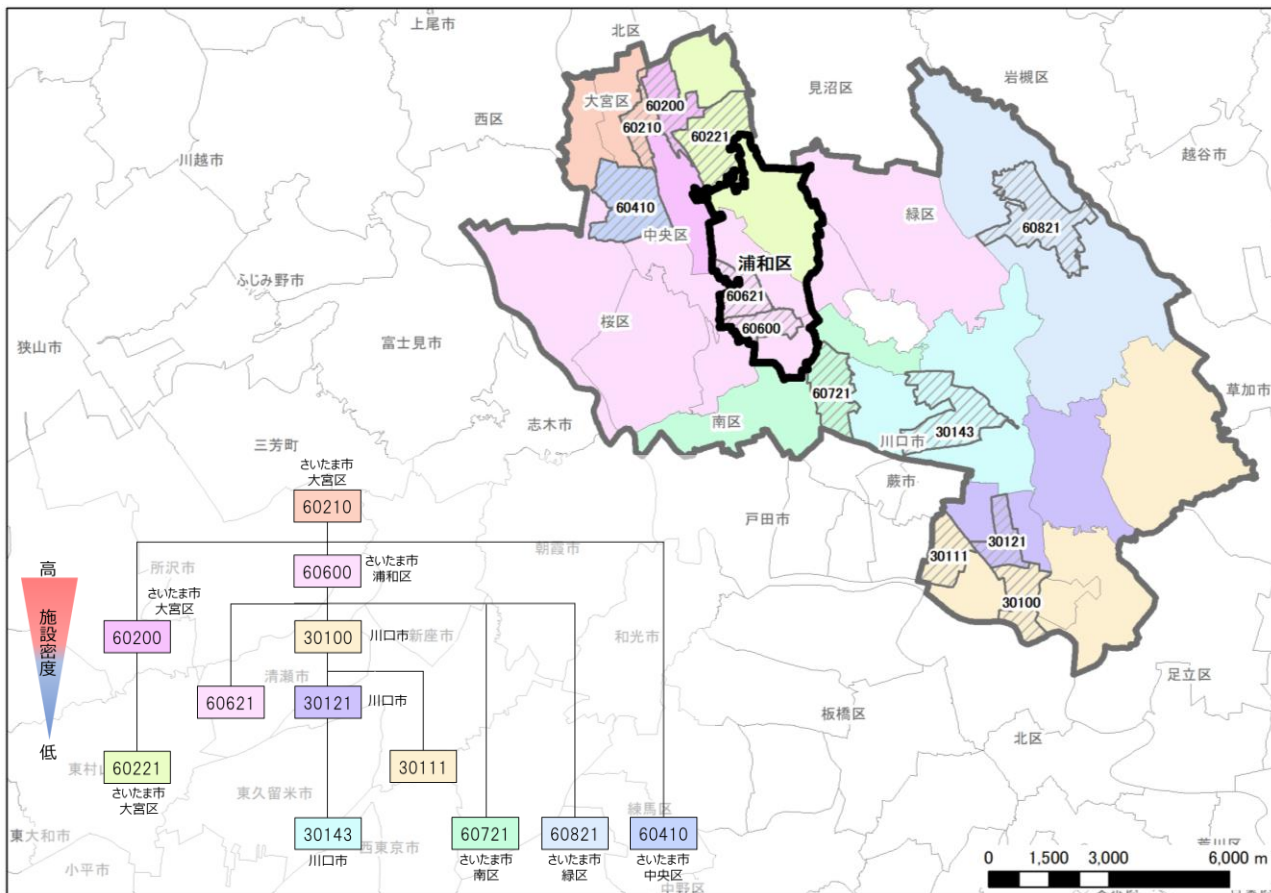
2) 東京都練馬区



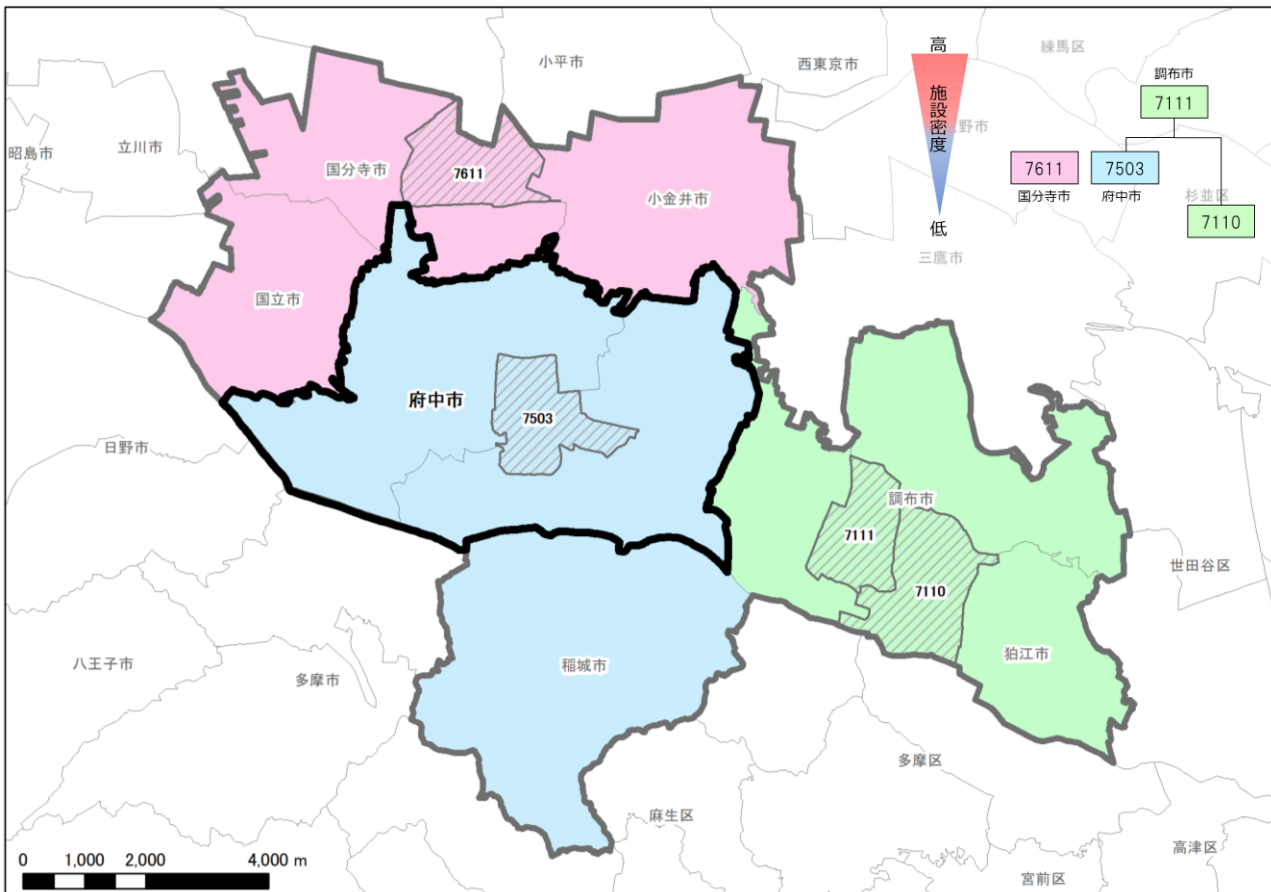
3) 川崎市中原区



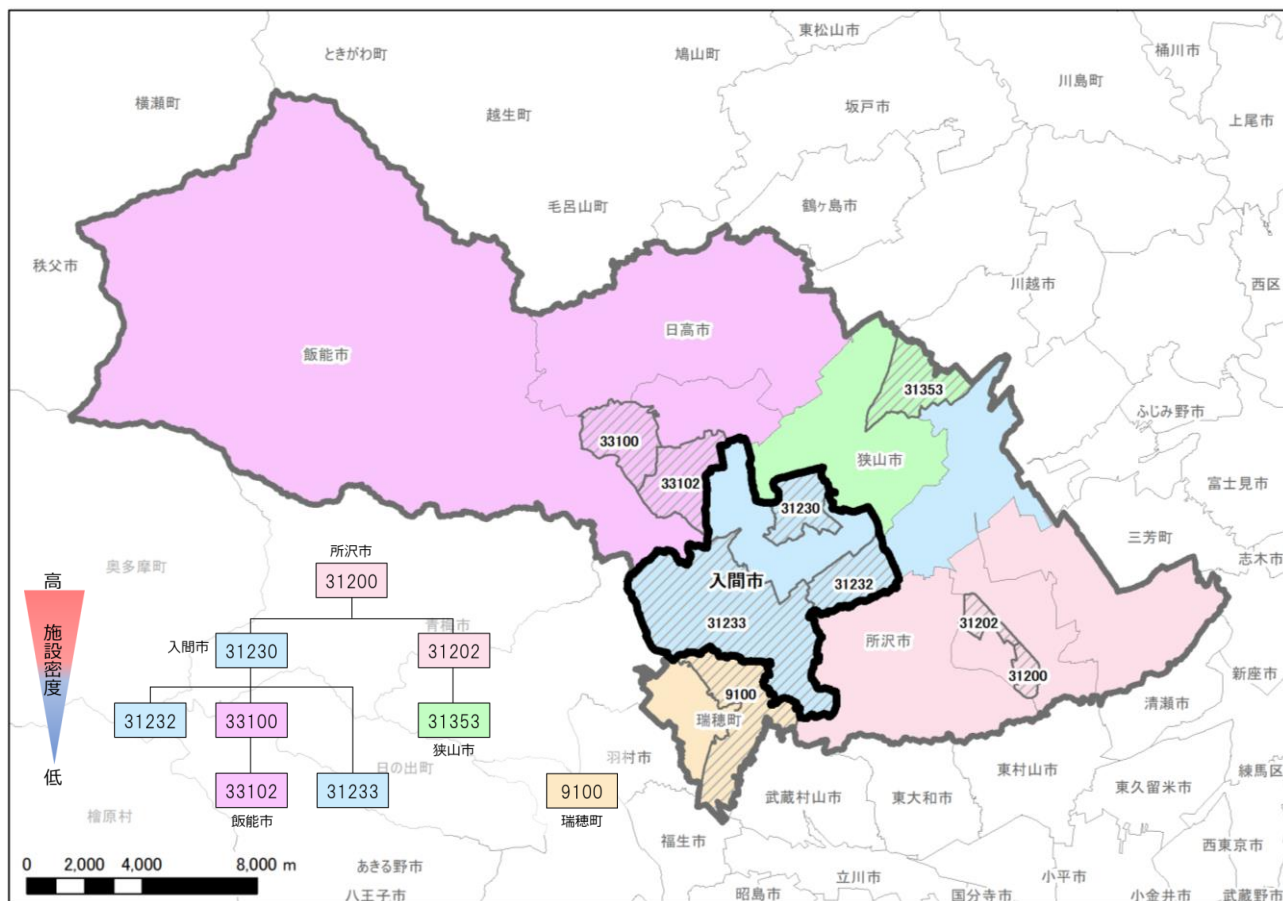
4) さいたま市浦和区



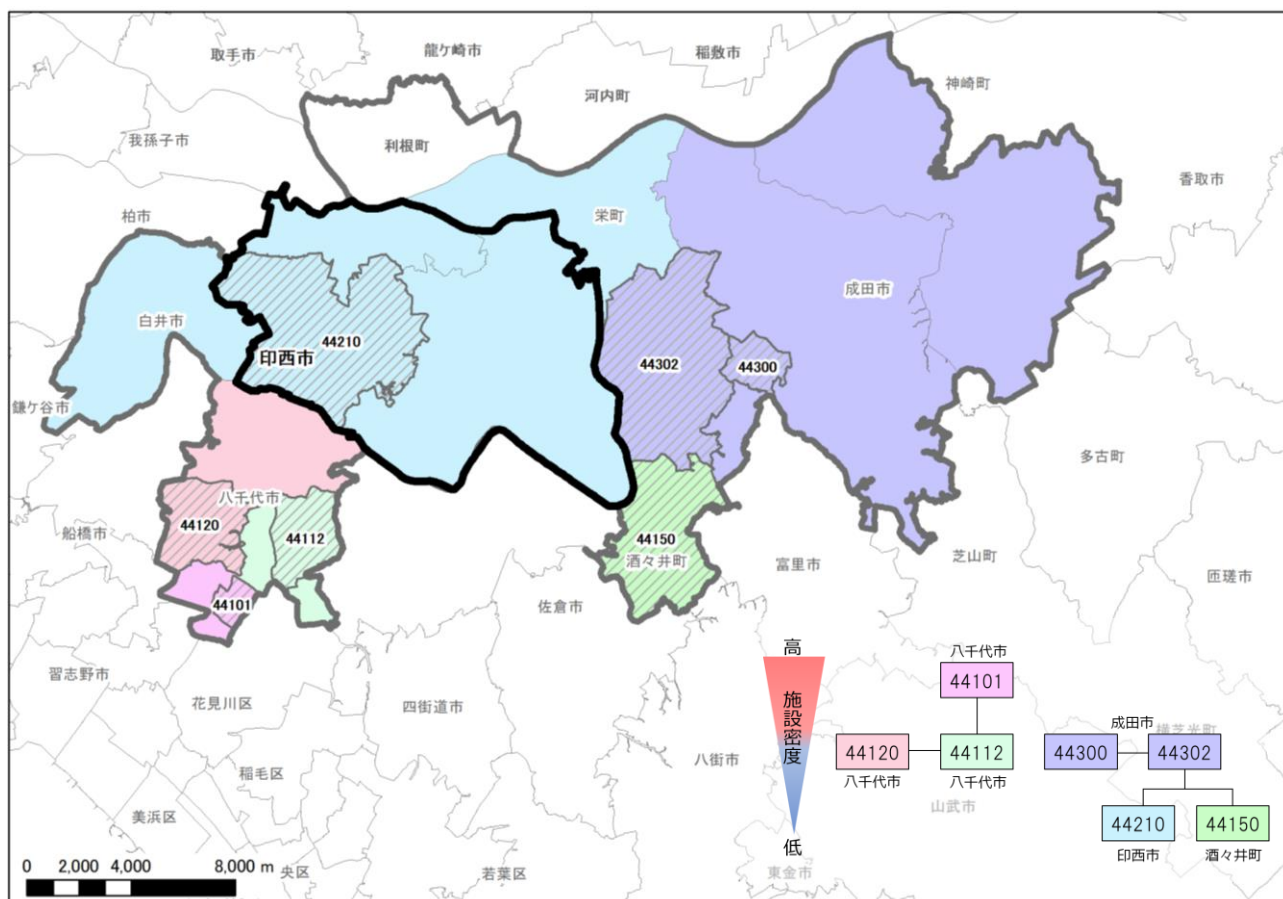
5) 東京都府中市



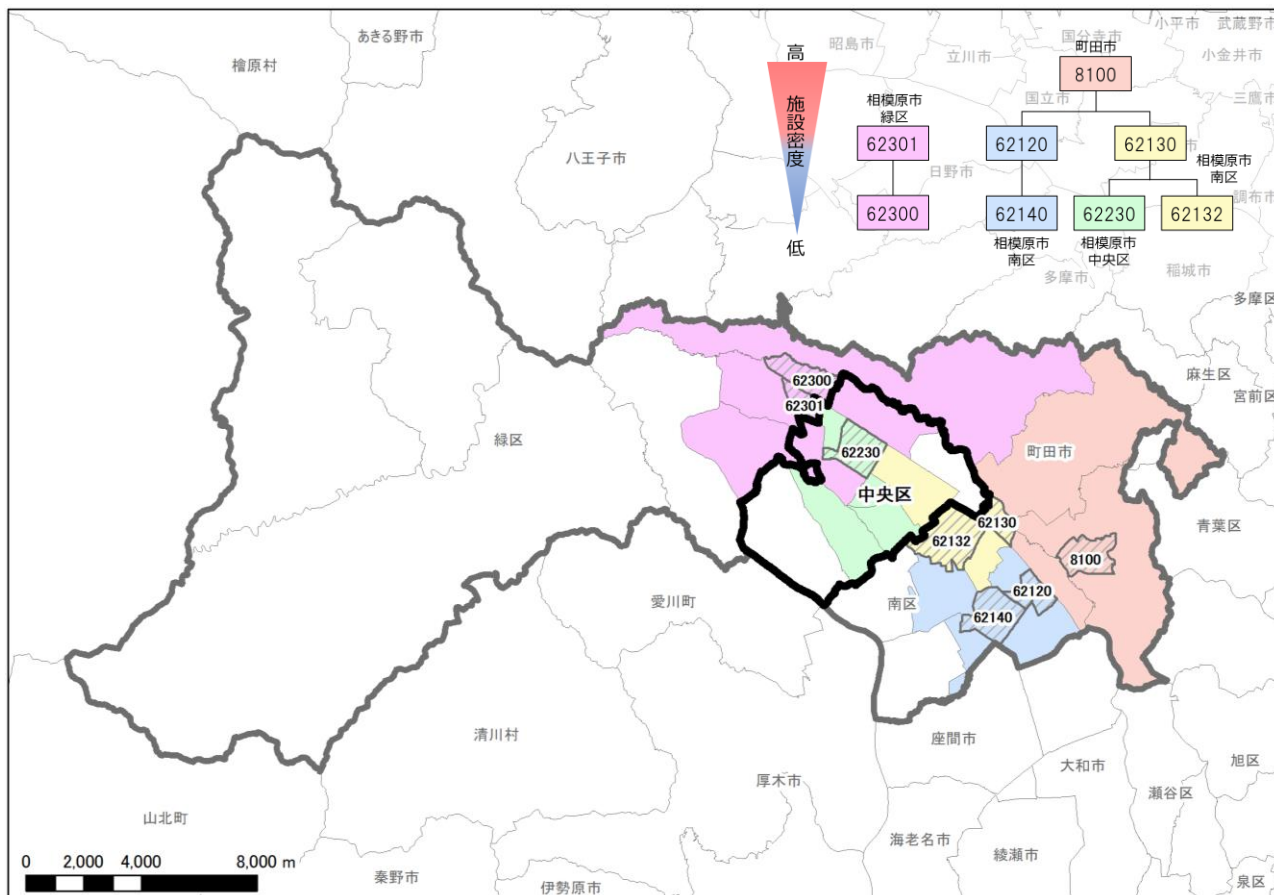
6) 埼玉県入間市



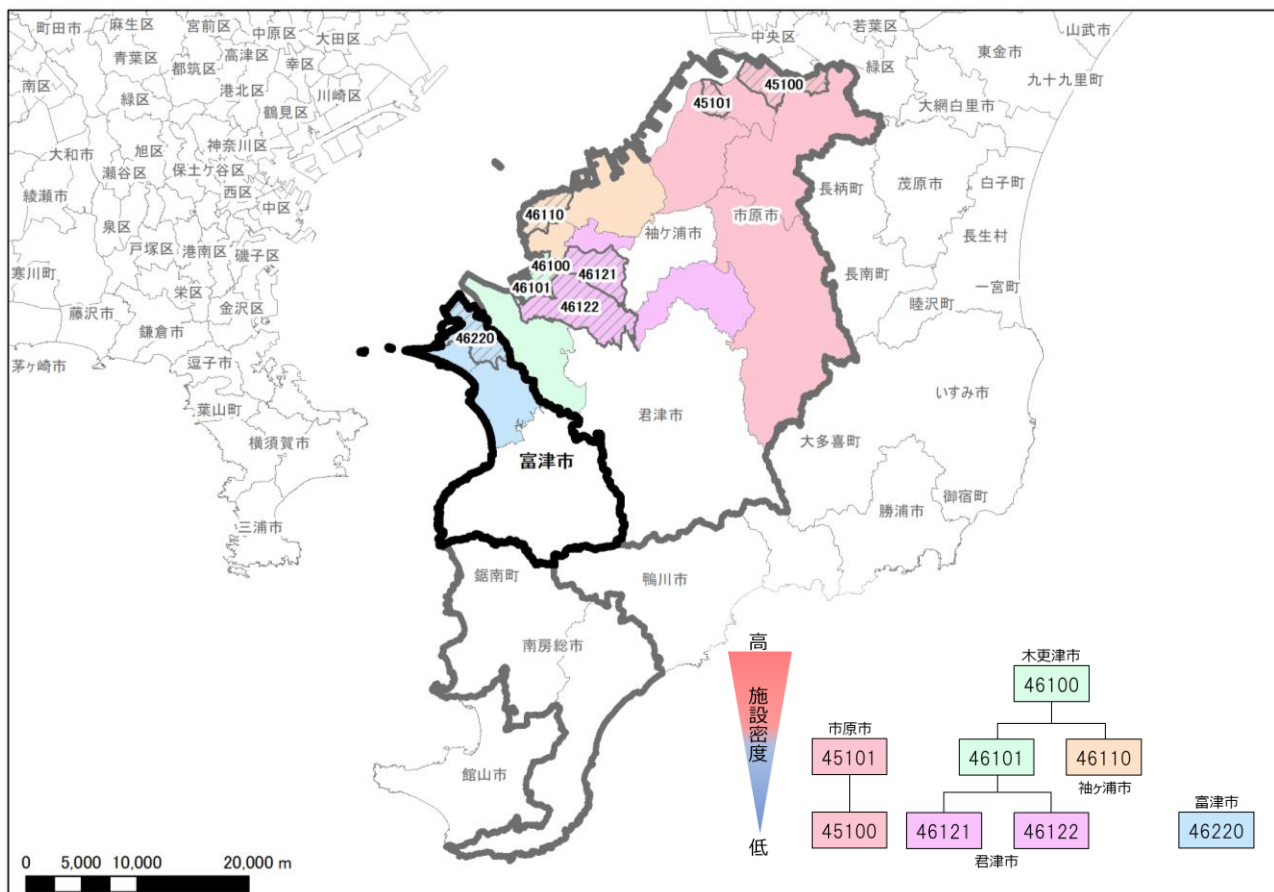
7) 千葉県印西市



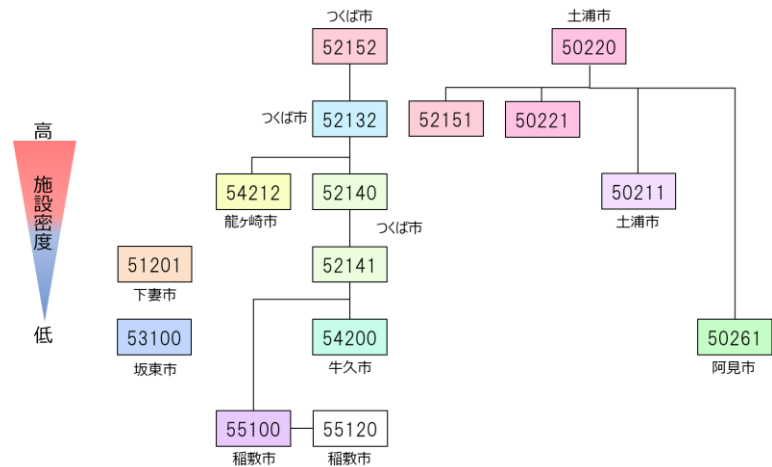
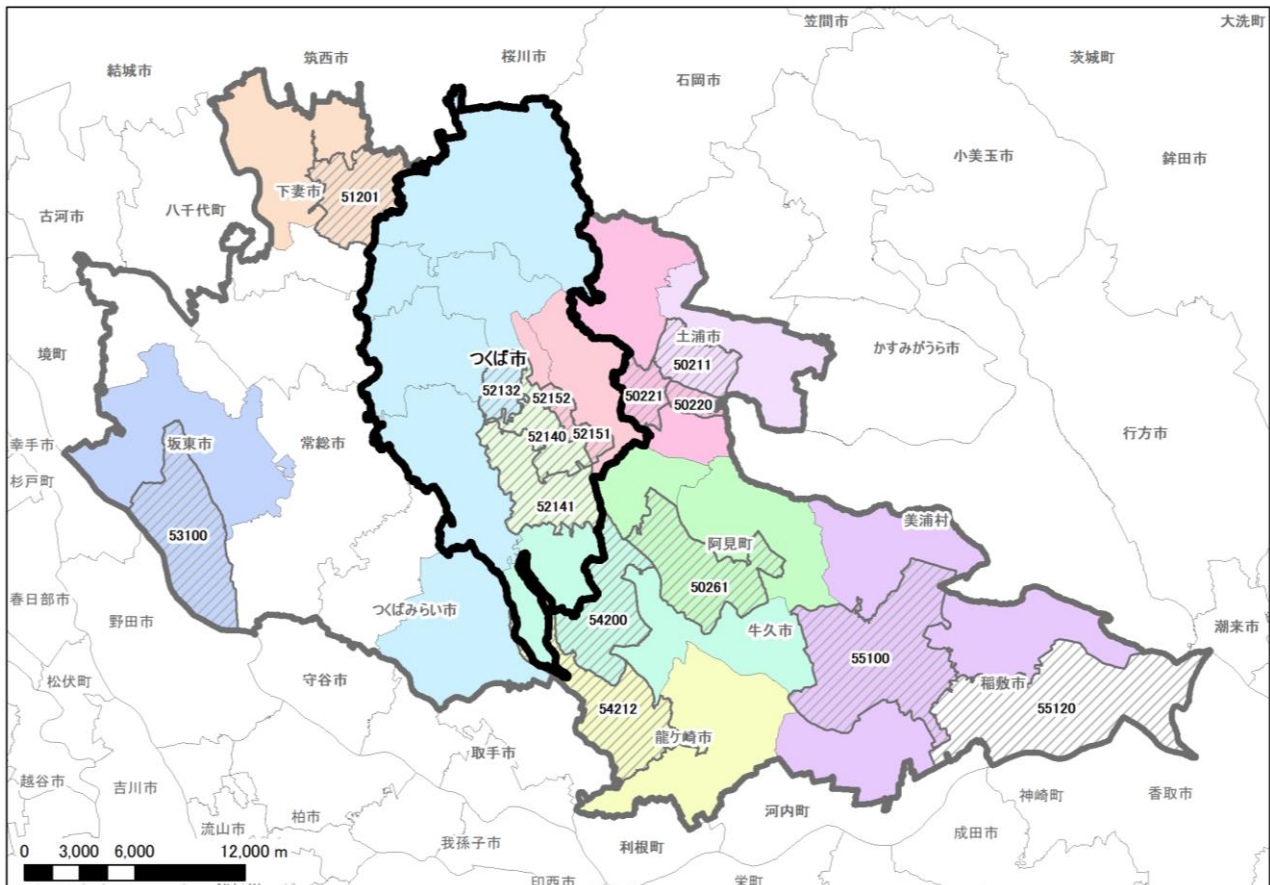
8) 相模原市中央区



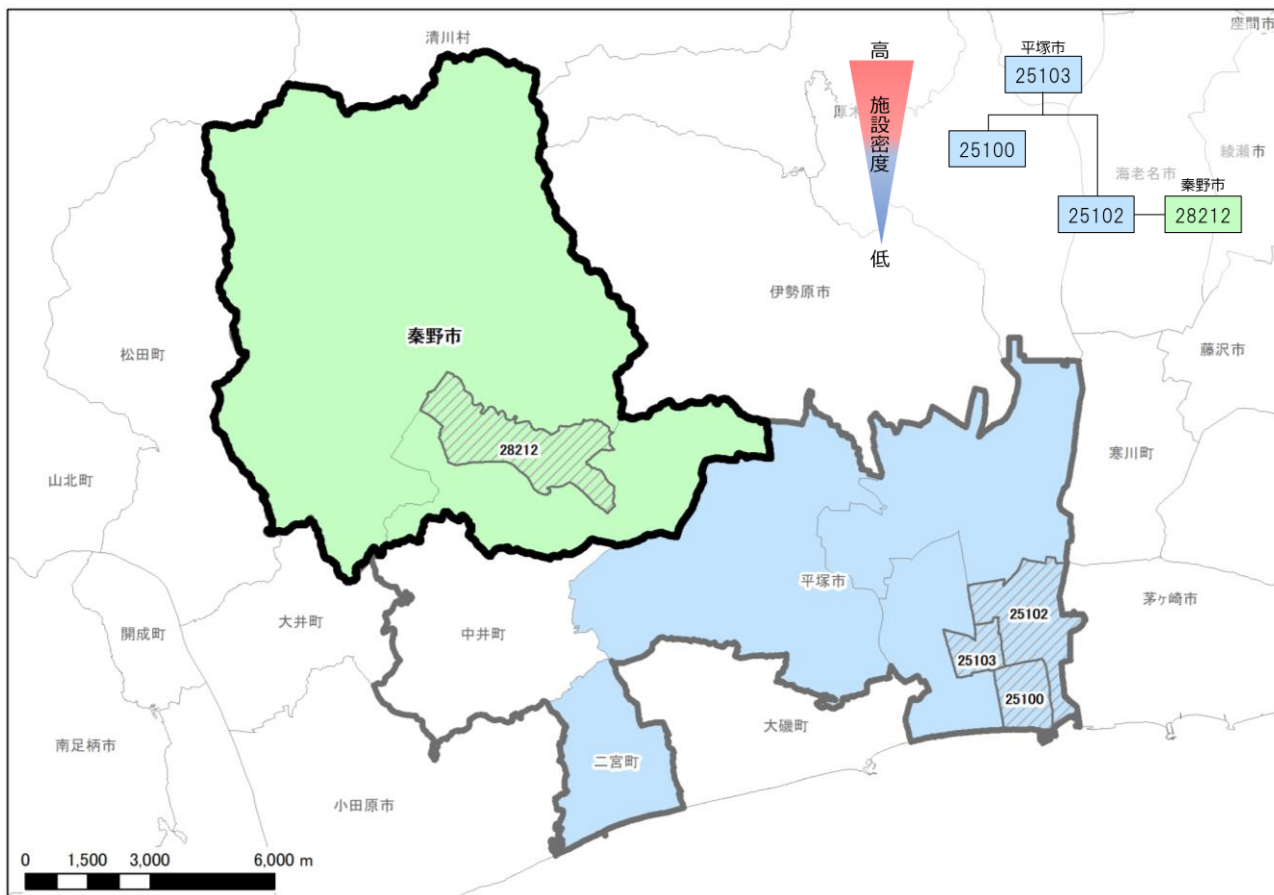
9) 千葉県富津市



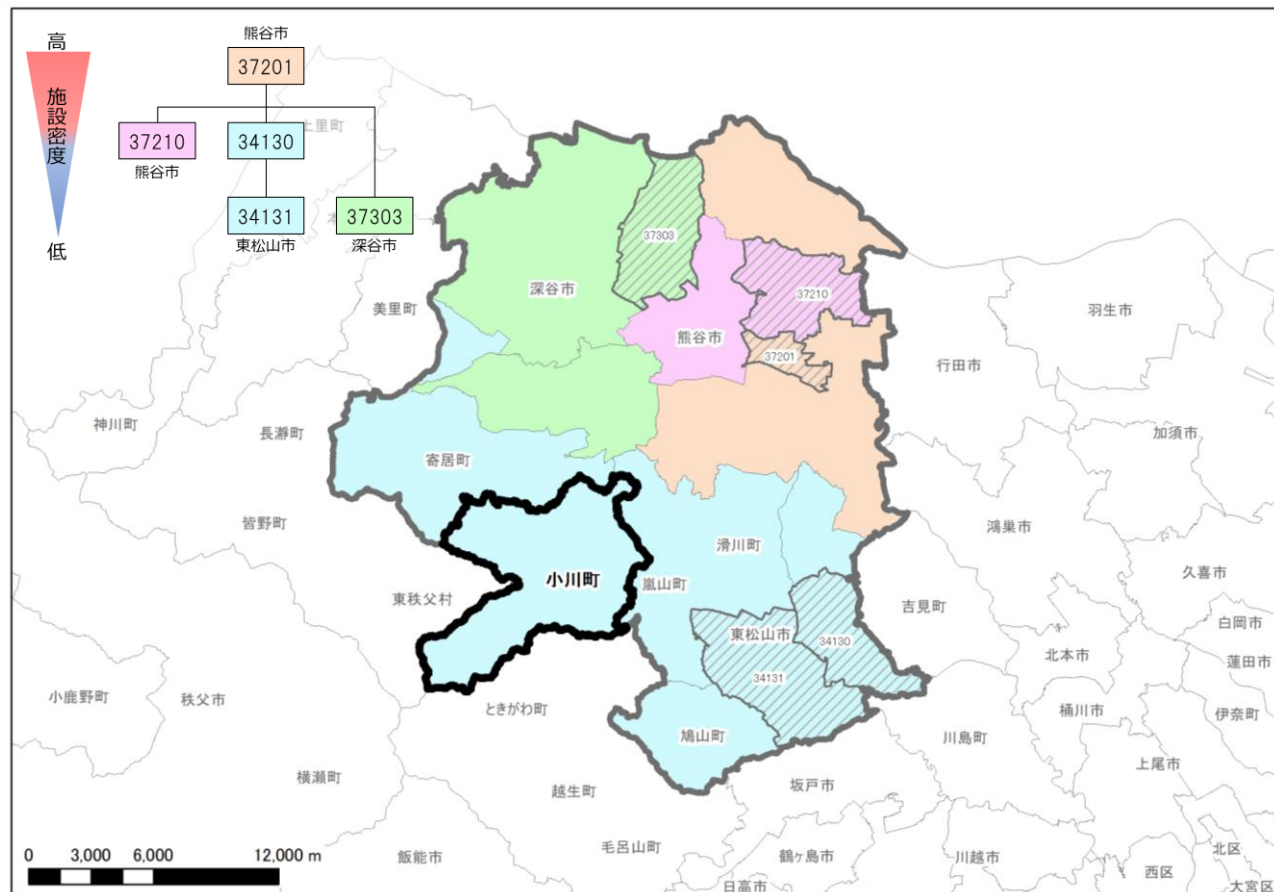
10) 茨城県つくば市



11) 神奈川県秦野市



12) 埼玉県小川町

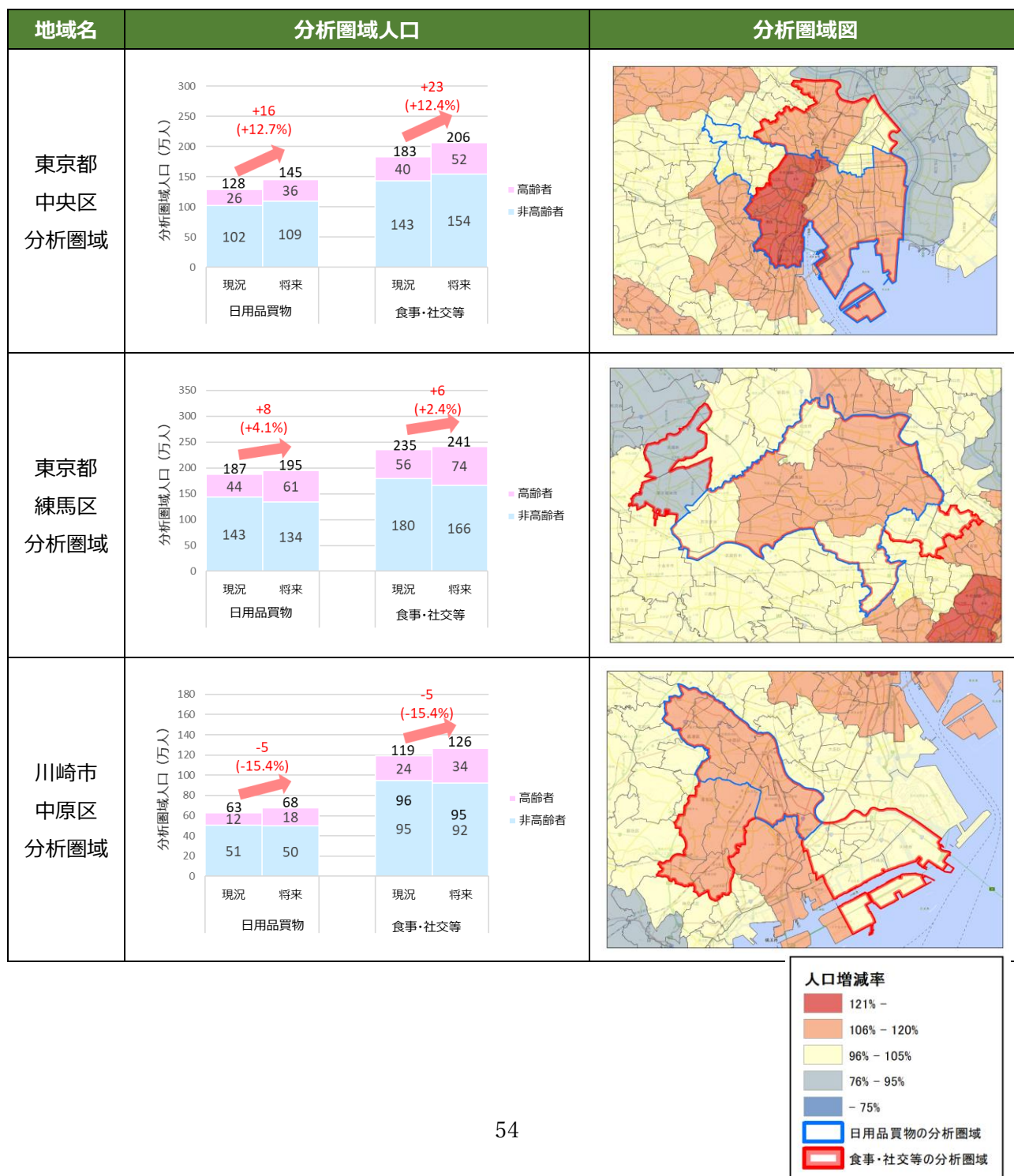


(3) 分析圏域の将来人口

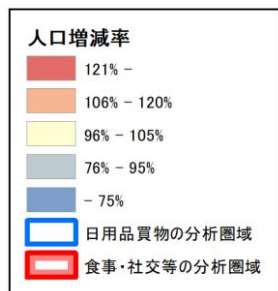
暮らしに関する様々なサービスを提供する施設は、利用者が一定以上存在することで維持されることとなります。わが国では人口減少や高齢化が顕在化しており、東京都市圏でも影響が出始めている地域があります。

本節では、ケーススタディ分析を行った地域の分析圏域が現在と変わらないと仮定し、その地域の将来人口（2040 年値）を将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計値））を基に整理しました。

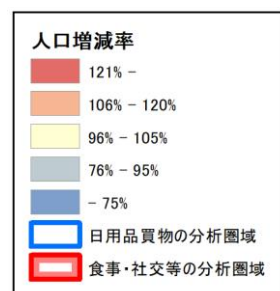
現況（2018 年値）人口との比較を示していますが、多くの地域で人口減少が始まり、人口の増加が続く都市部でも高齢者が増加するなど、今後の生活圏を考えるうえでの課題の一端が確認できます。



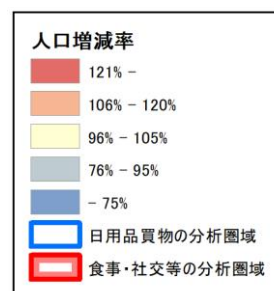
地域名	分析圏域人口	分析圏域図
さいたま市 浦和区 分析圏域	分析圏域人口 (万人) 日用品買物 食事・社交等 高齢者 非高齢者	
東京都 府中市 分析圏域	分析圏域人口 (万人) 日用品買物 食事・社交等 高齢者 非高齢者	
埼玉県 入間市 分析圏域	分析圏域人口 (万人) 日用品買物 食事・社交等 高齢者 非高齢者	



地域名	分析圏域人口	分析圏域図															
千葉県 印西市 分析圏域	<table border="1"> <thead> <tr> <th>分析圏域人口 (万人)</th> <th>高齢者</th> <th>非高齢者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>12</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>14</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>現況</td> <td>14</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>17</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table>	分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者	現況	12	28	将来	14	21	現況	14	39	将来	17	32	
分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者															
現況	12	28															
将来	14	21															
現況	14	39															
将来	17	32															
相模原市 中央区 分析圏域	<table border="1"> <thead> <tr> <th>分析圏域人口 (万人)</th> <th>高齢者</th> <th>非高齢者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>32</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>40</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>現況</td> <td>31</td> <td>81</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>38</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table>	分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者	現況	32	84	将来	40	65	現況	31	81	将来	38	64	
分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者															
現況	32	84															
将来	40	65															
現況	31	81															
将来	38	64															
千葉県 富津市 分析圏域	<table border="1"> <thead> <tr> <th>分析圏域人口 (万人)</th> <th>高齢者</th> <th>非高齢者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現況</td> <td>8</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>8</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>現況</td> <td>20</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>将来</td> <td>19</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table>	分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者	現況	8	17	将来	8	14	現況	20	42	将来	19	32	
分析圏域人口 (万人)	高齢者	非高齢者															
現況	8	17															
将来	8	14															
現況	20	42															
将来	19	32															



地域名	分析圏域人口	分析圏域図									
茨城県 つくば市 分析圏域	分析圏域人口 (万人) <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況</th> <th>将来</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用品買物</td> <td>80 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)</td> <td>73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-9.1%)</td> </tr> <tr> <td>食事・社交等</td> <td>82 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)</td> <td>73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-11.0%)</td> </tr> </tbody> </table> 高年齢者 非高年齢者	項目	現況	将来	日用品買物	80 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)	73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-9.1%)	食事・社交等	82 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)	73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-11.0%)	
項目	現況	将来									
日用品買物	80 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)	73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-9.1%)									
食事・社交等	82 (高年齢者: 22, 非高年齢者: 59)	73 (高年齢者: 26, 非高年齢者: 47) (-11.0%)									
神奈川県 秦野市 分析圏域	分析圏域人口 (万人) <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況</th> <th>将来</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用品買物</td> <td>60 (高年齢者: 9, 非高年齢者: 21)</td> <td>59 (高年齢者: 10, 非高年齢者: 15) (-15.4%)</td> </tr> <tr> <td>食事・社交等</td> <td>96 (高年齢者: 13, 非高年齢者: 31)</td> <td>95 (高年齢者: 15, 非高年齢者: 22) (-17.1%)</td> </tr> </tbody> </table> 高年齢者 非高年齢者	項目	現況	将来	日用品買物	60 (高年齢者: 9, 非高年齢者: 21)	59 (高年齢者: 10, 非高年齢者: 15) (-15.4%)	食事・社交等	96 (高年齢者: 13, 非高年齢者: 31)	95 (高年齢者: 15, 非高年齢者: 22) (-17.1%)	
項目	現況	将来									
日用品買物	60 (高年齢者: 9, 非高年齢者: 21)	59 (高年齢者: 10, 非高年齢者: 15) (-15.4%)									
食事・社交等	96 (高年齢者: 13, 非高年齢者: 31)	95 (高年齢者: 15, 非高年齢者: 22) (-17.1%)									
埼玉県 小川町 分析圏域	分析圏域人口 (万人) <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>現況</th> <th>将来</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用品買物</td> <td>12 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 8)</td> <td>9 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 5) (-26.4%)</td> </tr> <tr> <td>食事・社交等</td> <td>53 (高年齢者: 16, 非高年齢者: 37)</td> <td>44 (高年齢者: 17, 非高年齢者: 27) (-17.3%)</td> </tr> </tbody> </table> 高年齢者 非高年齢者	項目	現況	将来	日用品買物	12 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 8)	9 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 5) (-26.4%)	食事・社交等	53 (高年齢者: 16, 非高年齢者: 37)	44 (高年齢者: 17, 非高年齢者: 27) (-17.3%)	
項目	現況	将来									
日用品買物	12 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 8)	9 (高年齢者: 4, 非高年齢者: 5) (-26.4%)									
食事・社交等	53 (高年齢者: 16, 非高年齢者: 37)	44 (高年齢者: 17, 非高年齢者: 27) (-17.3%)									



4.現状把握指標

(1) 指標の一覧

- ・本編に示した生活圏の検討を行う際に確認すべき現状把握指標を都市圏内の市区町村別に集計しています。
- ・資料編では、市区町村別の指標値から都市圏内のランキングを整理しています。
(上位 10 市区町村 (ただし、サンプル数 20 以上の市区町村を対象としている))
- ・すべての市区町村※のデータは、協議会ホームページ上で提供しています。

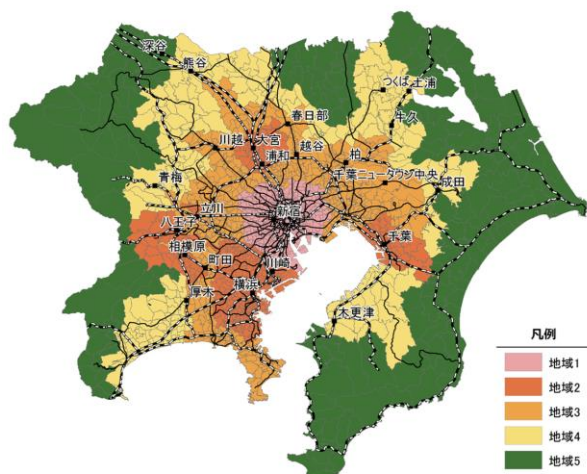
評価視点	現状把握指標	地域区分	参照ページ
外出のしやすさ	外出率	市区町村別 5 地域区分別	P60 P66
	活動（外出）時間	市区町村別 5 地域区分別	P61 P66
移動のしやすさ	トリップ原単位（ネット）	市区町村別 5 地域区分別	P62 P66
	立寄り率	市区町村別 5 地域区分別	P63 P66
自動車以外の手段の 利用のしやすさ	公共交通分担率	市区町村別 5 地域区分別	P64 P67
	徒歩外出率	市区町村別 5 地域区分別	P65 P67

※資料編に掲載している市区町村を含むすべての市区町村の指標値は、ホームページからダウンロードできます。なお、ダウンロードできるデータでも、集計対象とする属性のサンプル数が 20 未満の自治体の値は秘匿値として値を表示していません。

(2) 地域区分

- ・指標値の集計は、以下2つの地域区分で集計しています。
- ・市区町村データには都県計及び政令市計も含まれます。都市圏計はすべての集計結果に含みます。

- ① 市区町村：都市圏内の市区町村ごとに集計
- ② 5地域区分：公共交通の利便性を踏まえた下図に示す地域区分



地域区分	地域区分条件
地域1（東京区部）	東京区部
地域2（政令市等）	第1期業務核都市又は政令指定都市（鉄道分担率が20%以上）： 横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、立川市、八王子市
地域3（中心都市近郊）	鉄道分担率が20%以上の市町村 ※飛び地は除く
地域4（郊外部）	副次核都市等又は鉄道分担率が10%以上20%未満の市町村 ※飛び地は除く
地域5（外縁部）	鉄道分担率が10%未満の市町村又は都市計画区域外全域 ※飛び地は除く

(3) 属性区分

- ・指標値の集計は、以下の属性区分毎に集計しています。
- ・当該属性のサンプル数が20未満の場合は秘匿扱いとしています。（“—”表示）

- ① 高齢者：65歳以上の高齢者
- ② 子育て中の女性：10歳未満の子供と同居する50歳未満の女性
- ③ 現役世代：20～64歳の就業者
- ④ 全世代：全ての世代の合計

(4) 現状把握指標のランキング

1) 市区町村別

○外出率

■高齢者：65 歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	外出率 (%)
1 位	千葉県	千葉市美浜区	70.0%
2 位	千葉県	浦安市	69.9%
3 位	埼玉県	宮代町	69.4%
4 位	東京都	港区	68.7%
5 位	東京都	千代田区	67.9%
6 位	東京都	日の出町	67.3%
7 位	茨城県	境町	67.2%
8 位	東京都	中央区	66.7%
9 位	神奈川県	中井町	66.0%
10 位	東京都	多摩市	65.7%

■子育て中の女性：10 歳未満の子供と同居する 50 歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	外出率 (%)
1 位	茨城県	石岡市	92.4%
2 位	千葉県	茂原市	91.1%
3 位	東京都	狛江市	90.2%
4 位	東京都	新宿区	90.2%
5 位	神奈川県	横浜市中区	89.7%
6 位	東京都	豊島区	88.3%
7 位	東京都	国分寺市	88.1%
8 位	東京都	千代田区	88.0%
9 位	東京都	調布市	87.3%
10 位	東京都	東大和市	85.9%

■現役世代：20～64 歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	外出率 (%)
1 位	埼玉県	ときがわ町	96.3%
2 位	埼玉県	鳩山町	95.3%
3 位	千葉県	長生村	94.0%
4 位	神奈川県	松田町	93.8%
5 位	埼玉県	寄居町	93.8%
6 位	千葉県	神崎町	93.4%
7 位	埼玉県	小川町	93.4%
8 位	東京都	国立市	93.1%
9 位	東京都	目黒区	92.5%
10 位	埼玉県	宮代町	92.5%

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	外出率 (%)
1 位	千葉県	神崎町	85.2%
2 位	千葉県	浦安市	84.3%
3 位	神奈川県	川崎市中原区	83.7%
4 位	東京都	文京区	83.4%
5 位	東京都	中央区	83.2%
6 位	東京都	目黒区	83.2%
7 位	埼玉県	宮代町	83.1%
8 位	東京都	千代田区	83.0%
9 位	東京都	新宿区	82.0%
10 位	茨城県	美浦村	82.0%

○活動（外出）時間

■高齢者：65 歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	平均活動時間（時間）
1 位	千葉県	富里市	5.2
2 位	埼玉県	和光市	5.1
3 位	東京都	瑞穂町	5.1
4 位	千葉県	匝瑳市	5.0
5 位	埼玉県	嵐山町	4.9
6 位	茨城県	坂東市	4.9
7 位	埼玉県	松伏町	4.8
8 位	茨城県	八千代町	4.8
9 位	茨城県	稲敷市	4.8
10 位	茨城県	潮来市	4.8

■子育て中の女性：10 歳未満の子供と同居する 50 歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	平均活動時間（時間）
1 位	茨城県	常総市	7.8
2 位	千葉県	鎌ヶ谷市	7.2
3 位	千葉県	木更津市	7.1
4 位	茨城県	鹿嶋市	6.9
5 位	千葉県	君津市	6.9
6 位	神奈川県	横浜市西区	6.9
7 位	千葉県	千葉市緑区	6.8
8 位	千葉県	千葉市花見川区	6.6
9 位	神奈川県	横浜市泉区	6.6
10 位	千葉県	袖ヶ浦市	6.5

■現役世代：20～64 歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	平均活動時間（時間）
1 位	東京都	千代田区	10.2
2 位	千葉県	多古町	10.1
3 位	神奈川県	山北町	9.9
4 位	東京都	中央区	9.9
5 位	埼玉県	滑川町	9.8
6 位	神奈川県	愛川町	9.8
7 位	茨城県	八千代町	9.7
8 位	東京都	品川区	9.7
9 位	東京都	文京区	9.7
10 位	神奈川県	海老名市	9.7

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	平均活動時間（時間）
1 位	東京都	千代田区	8.7
2 位	千葉県	大多喜町	8.4
3 位	東京都	中央区	8.4
4 位	茨城県	下妻市	8.3
5 位	埼玉県	滑川町	8.2
6 位	神奈川県	川崎市中原区	8.2
7 位	茨城県	つくば市	8.1
8 位	東京都	品川区	8.1
9 位	埼玉県	和光市	8.1
10 位	埼玉県	長瀬町	8.1

○トリップ原単位(ネット)

■高齢者：65 歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	全目的
1 位	埼玉県	横瀬町	3.73
2 位	茨城県	五霞町	3.39
3 位	神奈川県	寒川町	3.12
4 位	千葉県	富津市	3.09
5 位	千葉県	芝山町	3.08
6 位	千葉県	大網白里市	3.08
7 位	千葉県	大多喜町	3.08
8 位	千葉県	長生村	3.08
9 位	千葉県	一宮町	3.08
10 位	神奈川県	真鶴町	3.08

■子育て中の女性：10 歳未満の子どもと同居する 50 歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	全目的
1 位	千葉県	富里市	4.66
2 位	東京都	国立市	4.30
3 位	千葉県	鎌ヶ谷市	4.29
4 位	茨城県	つくばみらい市	4.19
5 位	埼玉県	毛呂山町	4.18
6 位	東京都	日の出町	4.15
7 位	東京都	文京区	4.13
8 位	茨城県	神栖市	4.10
9 位	埼玉県	白岡市	4.08
10 位	千葉県	千葉市緑区	3.99

■現役世代：20～64 歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	全目的
1 位	東京都	奥多摩町	3.25
2 位	千葉県	横芝光町	3.13
3 位	神奈川県	松田町	3.03
4 位	埼玉県	皆野町	2.98
5 位	東京都	目黒区	2.85
6 位	東京都	新宿区	2.83
7 位	千葉県	南房総市	2.82
8 位	千葉県	多古町	2.79
9 位	茨城県	潮来市	2.78
10 位	東京都	台東区	2.78

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	全目的
1 位	東京都	奥多摩町	3.11
2 位	神奈川県	箱根町	2.97
3 位	東京都	目黒区	2.84
4 位	東京都	文京区	2.84
5 位	千葉県	多古町	2.83
6 位	千葉県	横芝光町	2.83
7 位	東京都	新宿区	2.83
8 位	東京都	日の出町	2.83
9 位	千葉県	鴨川市	2.83
10 位	茨城県	五霞町	2.81

○立寄り・再外出率

■高齢者：65歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	立寄り率 (%)
1位	神奈川県	葉山町	39.9%
2位	埼玉県	伊奈町	38.8%
3位	千葉県	白井市	37.8%
4位	茨城県	境町	36.6%
5位	千葉県	酒々井町	34.2%
6位	埼玉県	本庄市	34.1%
7位	茨城県	鹿嶋市	33.9%
8位	東京都	文京区	33.8%
9位	東京都	昭島市	32.4%
10位	東京都	調布市	32.2%

■子育て中の女性：10歳未満の子供と同居する50歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	立寄り率 (%)
1位	東京都	港区	67.5%
2位	埼玉県	さいたま市岩槻区	63.0%
3位	埼玉県	さいたま市西区	59.9%
4位	茨城県	守谷市	59.5%
5位	東京都	文京区	56.8%
6位	千葉県	鎌ヶ谷市	55.6%
7位	埼玉県	加須市	54.2%
8位	埼玉県	さいたま市桜区	54.0%
9位	埼玉県	上尾市	53.5%
10位	東京都	台東区	51.5%

■現役世代：20～64歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	立寄り率 (%)
1位	東京都	新宿区	29.5%
2位	東京都	千代田区	29.0%
3位	東京都	文京区	28.9%
4位	東京都	渋谷区	28.8%
5位	東京都	港区	28.1%
6位	東京都	目黒区	26.9%
7位	東京都	日の出町	26.2%
8位	千葉県	南房総市	26.1%
9位	東京都	品川区	26.1%
10位	埼玉県	和光市	25.6%

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	立寄り率 (%)
1位	神奈川県	箱根町	34.5%
2位	東京都	文京区	29.6%
3位	東京都	新宿区	29.0%
4位	神奈川県	松田町	28.5%
5位	東京都	港区	27.9%
6位	東京都	渋谷区	27.5%
7位	千葉県	横芝光町	26.4%
8位	東京都	千代田区	26.2%
9位	東京都	目黒区	26.2%
10位	東京都	豊島区	25.7%

○公共交通分担率

ランキングは公共交通分担率（鉄道とバスの分担率の合計）で整理しています。

※不明・その他は表示していないため合計は100%になりません。

■高齢者：65歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	公共交通			自動車	二輪・徒歩
				鉄道	バス		
1位	神奈川県	横浜市港南区	40.3%	22.7%	17.6%	21.8%	33.7%
2位	神奈川県	横浜市磯子区	37.6%	18.9%	18.6%	23.7%	35.4%
3位	神奈川県	葉山町	37.5%	29.1%	8.4%	39.9%	19.4%
4位	神奈川県	横浜市港北区	36.2%	27.3%	8.9%	22.5%	39.1%
5位	神奈川県	横浜市中区	36.0%	16.5%	19.5%	15.2%	45.0%
6位	東京都	文京区	35.5%	28.8%	6.7%	8.1%	51.5%
7位	神奈川県	横浜市戸塚区	35.3%	19.2%	16.1%	27.7%	35.7%
8位	東京都	新宿区	35.3%	26.6%	8.7%	8.6%	53.0%
9位	神奈川県	横浜市神奈川区	34.9%	19.9%	15.0%	25.8%	36.1%
10位	神奈川県	横浜市南区	34.8%	21.8%	13.1%	21.7%	40.1%

■子育て中の女性：10歳未満の子どもと同居する50歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	公共交通			自動車	二輪・徒歩
				鉄道	バス		
1位	東京都	荒川区	38.1%	36.8%	1.3%	0.9%	60.1%
2位	神奈川県	横浜市西区	32.8%	24.6%	8.2%	17.2%	50.0%
3位	神奈川県	三浦市	32.5%	32.5%	0.0%	52.9%	14.6%
4位	東京都	新宿区	31.9%	28.7%	3.2%	4.6%	63.5%
5位	東京都	台東区	30.3%	23.3%	7.0%	2.5%	66.5%
6位	東京都	品川区	29.4%	28.5%	0.9%	4.0%	66.0%
7位	神奈川県	横浜市中区	29.2%	18.4%	10.8%	20.8%	50.0%
8位	東京都	杉並区	28.4%	26.0%	2.4%	2.0%	69.5%
9位	東京都	武蔵野市	28.3%	26.2%	2.1%	6.9%	64.8%
10位	神奈川県	川崎市幸区	28.2%	24.3%	3.9%	3.6%	67.3%

■現役世代：20～64歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	公共交通			自動車	二輪・徒歩
				鉄道	バス		
1位	神奈川県	川崎市中原区	67.0%	65.4%	1.5%	7.8%	24.9%
2位	東京都	杉並区	66.9%	65.2%	1.8%	6.9%	25.5%
3位	東京都	品川区	65.7%	63.6%	2.1%	6.7%	26.4%
4位	東京都	文京区	65.5%	62.8%	2.7%	5.8%	27.3%
5位	東京都	狛江市	65.4%	63.2%	2.2%	10.5%	23.7%
6位	東京都	武蔵野市	64.7%	60.8%	3.9%	5.9%	29.0%
7位	神奈川県	川崎市多摩区	64.7%	63.4%	1.3%	11.8%	23.1%
8位	神奈川県	横浜市港北区	64.6%	62.6%	2.1%	13.1%	22.0%
9位	東京都	中野区	64.5%	61.5%	3.0%	7.2%	27.7%
10位	東京都	北区	64.1%	61.9%	2.2%	7.4%	27.0%

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	公共交通			自動車	二輪・徒歩
				鉄道	バス		
1位	東京都	杉並区	52.8%	49.9%	2.9%	6.9%	39.2%
2位	東京都	中野区	51.7%	47.7%	3.9%	6.5%	40.7%
3位	東京都	目黒区	51.4%	46.2%	5.3%	7.2%	40.1%
4位	東京都	品川区	51.2%	48.6%	2.5%	6.7%	40.5%
5位	神奈川県	川崎市中原区	51.1%	49.5%	1.6%	7.9%	40.1%
6位	神奈川県	横浜市港北区	51.1%	48.0%	3.1%	13.9%	34.4%
7位	東京都	文京区	50.8%	46.8%	4.0%	5.4%	42.2%
8位	東京都	新宿区	50.5%	46.9%	3.6%	7.3%	41.3%
9位	東京都	中央区	50.3%	46.1%	4.2%	8.2%	40.6%
10位	神奈川県	川崎市多摩区	50.1%	48.3%	1.8%	13.0%	36.0%

○徒歩外出率

■高齢者：65歳以上の高齢者

ランキング	都県名	市区町村名	徒歩外出率（％）
1位	東京都	中央区	35.1%
2位	東京都	千代田区	34.0%
3位	東京都	港区	33.1%
4位	千葉県	浦安市	32.6%
5位	東京都	目黒区	32.3%
6位	東京都	新宿区	32.0%
7位	東京都	文京区	30.2%
8位	東京都	豊島区	30.0%
9位	東京都	渋谷区	29.6%
10位	東京都	武蔵野市	29.5%

■子育て中の女性：10歳未満の子供と同居する50歳未満の女性

ランキング	都県名	市区町村名	徒歩外出率（％）
1位	東京都	千代田区	54.9%
2位	東京都	中央区	52.3%
3位	東京都	新宿区	47.6%
4位	東京都	文京区	45.9%
5位	東京都	豊島区	41.9%
6位	東京都	北区	41.7%
7位	神奈川県	横浜市中区	40.2%
8位	神奈川県	相模原市緑区	39.8%
9位	千葉県	浦安市	38.4%
10位	神奈川県	横浜市金沢区	38.0%

■現役世代：20～64歳の就業者

ランキング	都県名	市区町村名	徒歩外出率（％）
1位	東京都	渋谷区	30.1%
2位	東京都	千代田区	29.5%
3位	東京都	港区	26.6%
4位	東京都	目黒区	26.2%
5位	東京都	新宿区	26.0%
6位	東京都	中央区	25.3%
7位	東京都	豊島区	25.2%
8位	神奈川県	箱根町	24.6%
9位	東京都	文京区	23.1%
10位	東京都	台東区	22.5%

■全世代：全ての世代の合計

ランキング	都県名	市区町村名	徒歩外出率（％）
1位	東京都	千代田区	34.3%
2位	東京都	中央区	33.5%
3位	東京都	新宿区	32.3%
4位	東京都	港区	31.0%
5位	東京都	文京区	30.9%
6位	東京都	渋谷区	30.5%
7位	東京都	目黒区	30.1%
8位	東京都	豊島区	29.8%
9位	東京都	品川区	28.0%
10位	千葉県	浦安市	26.9%

2) 5 地域区分別

○外出率

	高齢者	子育て中の 女性	現役世代 (就業者)	全世代
東京区部	61.0%	74.2%	89.3%	78.8%
政令市等	59.8%	71.9%	88.7%	77.4%
中心都市近郊	59.8%	70.9%	88.2%	76.6%
郊外部	56.2%	69.7%	86.8%	74.0%
外縁部	49.3%	72.1%	84.2%	69.7%
都市圏全体	58.7%	71.9%	88.2%	76.6%

○活動（外出）時間

	高齢者	子育て中の 女性	現役世代 (就業者)	全世代
東京区部	4.2	5.7	9.4	7.8
政令市等	4.0	5.6	9.3	7.6
中心都市近郊	4.1	5.6	9.3	7.6
郊外部	4.1	6.0	9.2	7.5
外縁部	4.2	6.5	9.0	7.5
都市圏全体	4.1	5.7	9.3	7.6

○トリップ原単位(ネット)

	高齢者	子育て中の 女性	現役世代 (就業者)	全世代
東京区部	2.74	3.43	2.61	2.67
政令市等	2.73	3.41	2.49	2.59
中心都市近郊	2.76	3.41	2.49	2.59
郊外部	2.79	3.34	2.48	2.59
外縁部	2.80	3.30	2.50	2.59
都市圏全体	2.76	3.40	2.52	2.61

○立寄り率

	高齢者	子育て中の 女性	現役世代 (就業者)	全世代
東京区部	23.6%	39.2%	22.0%	22.1%
政令市等	23.9%	36.9%	16.7%	18.6%
中心都市近郊	23.4%	34.4%	16.0%	17.8%
郊外部	22.2%	37.5%	13.8%	16.6%
外縁部	23.0%	36.4%	13.0%	16.3%
都市圏全体	23.4%	36.7%	17.5%	18.9%

○公共交通分担率

※不明・その他は表示していないため合計は100%になりません。

■高齢者：65歳以上の高齢者

	公共交通			自動車	二輪・徒歩
		鉄道	バス		
東京区部	29.1%	21.6%	7.5%	13.0%	53.9%
政令市等	25.6%	16.7%	8.9%	29.8%	42.0%
中心都市近郊	19.5%	15.5%	4.1%	35.0%	43.0%
郊外部	9.1%	7.1%	2.0%	61.0%	27.5%
外縁部	3.4%	2.5%	1.0%	76.4%	17.7%
都市圏全体	20.7%	15.2%	5.5%	35.0%	41.5%

■子育て中の女性：10歳未満の子どもと同居する50歳未満の女性

	公共交通			自動車	二輪・徒歩
		鉄道	バス		
東京区部	22.8%	20.7%	2.1%	5.9%	70.9%
政令市等	18.6%	16.7%	1.9%	26.4%	54.5%
中心都市近郊	14.9%	13.6%	1.3%	32.2%	52.5%
郊外部	5.6%	4.9%	0.6%	70.1%	24.0%
外縁部	1.9%	1.9%	0.0%	90.7%	6.4%
都市圏全体	16.3%	14.8%	1.6%	30.6%	52.7%

■現役世代：20～64歳の就業者

	公共交通			自動車	二輪・徒歩
		鉄道	バス		
東京区部	60.4%	57.8%	2.6%	9.6%	28.9%
政令市等	53.4%	50.6%	2.8%	22.6%	23.1%
中心都市近郊	48.3%	46.6%	1.8%	27.0%	23.6%
郊外部	23.2%	21.7%	1.5%	60.1%	15.5%
外縁部	7.9%	7.5%	0.4%	82.3%	8.3%
都市圏全体	48.2%	46.1%	2.1%	27.4%	23.3%

■全世代：全ての世代の合計

	公共交通			自動車	二輪・徒歩
		鉄道	バス		
東京区部	46.5%	42.9%	3.5%	9.3%	42.7%
政令市等	39.9%	35.9%	3.9%	22.4%	36.6%
中心都市近郊	34.7%	32.5%	2.2%	26.5%	37.5%
郊外部	17.9%	16.4%	1.6%	54.1%	26.6%
外縁部	7.9%	7.0%	0.9%	72.3%	18.2%
都市圏全体	35.6%	32.8%	2.8%	26.7%	36.3%

○徒歩外出率

	高齢者	子育て中の女性	現役世代（就業者）	全世代
東京区部	24.6%	28.7%	18.7%	24.8%
政令市等	21.4%	26.7%	13.5%	22.0%
中心都市近郊	19.4%	20.9%	11.1%	20.0%
郊外部	12.0%	13.7%	7.1%	14.4%
外縁部	6.9%	5.6%	4.5%	9.2%
都市圏全体	19.0%	22.7%	12.9%	20.3%

【参考】外出につながる要因の因果関係分析結果

(1) 外出につながる要因の因果関係分析の考え方

- ・ パーソントリップ調査から得られるデータは、個人の外出行動の実態を把握するものであり、外出した人の意識やデータとして把握できる鉄道やバスの所要時間といった交通サービス以外の要因（例えば、経路上に休憩スペースがある、目的地に一時保育サービスがある等）との関係を把握することはできません。
- ・ そこで、協議会では補完調査として「暮らしと外出の関係に関するアンケート調査」を実施（調査実施概要はP2 参照）し、外出する頻度やその時の周辺環境及び移動に関する満足度を「日用品の買物」及び「私事活動（プライベート）」について把握しました。
- ・ また、このアンケートでは回答者の生活満足度や身体活動量、健康度合いとして BMI 値を合わせて調査しました。
- ・ この結果を用いて共分散構造分析を行い、外出とその周辺環境との因果関係を分析しました。
- ・ また、外出することによる生活満足度や身体活動量、健康度合いとの因果関係もあわせて分析しました。
- ・ 共分散構造分析は、直接観測できない潜在変数を導入し、その潜在変数と観測変数との間の因果関係を同定することにより、社会現象や自然現象を理解するための統計的アプローチです。

(2) 因果関係分析の実施

- ・ アンケート調査から得られる個人の外出行動とその時の周辺環境を用い、共分散構造分析（因果関係分析）を行いました。
- ・ 外出との因果関係分析を行った周辺環境は、以下に示す項目を用い、外出目的（日用品の買物、私事活動）及び属性（子育て中の女性、高齢者（前期、後期）、現役世代（男性、女性））別に行いました（現役世代は私事活動のみ実施）。
- ・ 因果関係分析は、次ページの図に示すように外出に影響を与えと考えられる要因（周辺環境）と「移動のしやすさ」との因果関係に加え、これがもたらす「移動の満足度」、「選好度（外出に対する前向き度合い）」、「身体活動量」、「健康度合い（BMI 値）」、「生活満足度」との因果関係も分析しました。
- ・ 分析結果は、例に示すパス図で示され、影響を与える要因に片方向矢印で結ばれます。影響度合いの強さがパラメータ値（矢印上の値）として示されます。

■外出との因果関係分析を行った周辺環境

- ・ 子育て中の人に影響が考えられる要因
(活動時間の有無、一時保育サービス、家族間の公平性、就業状況、世帯構成)
- ・ 高齢者に影響が考えられる要因
(荷物の持ち運び有無、休憩施設の有無、送迎サービス、自分で運転する不安、自動車で行ける)
- ・ その他、属性に関わらず影響が考えられる要因
(無料バスサービス、公共交通サービス、バス運賃補助、地域通貨等割引、施設数、歩道整備、駅までの距離、目的地までのアクセス時間)

※周辺環境はアンケート調査での把握に加え、バス運賃補助や無料バスサービスについては居住市区町村での実施状況を公開情報から収集して分析に加えています。

※これらの項目から適合する要因を検討して分析を行っている

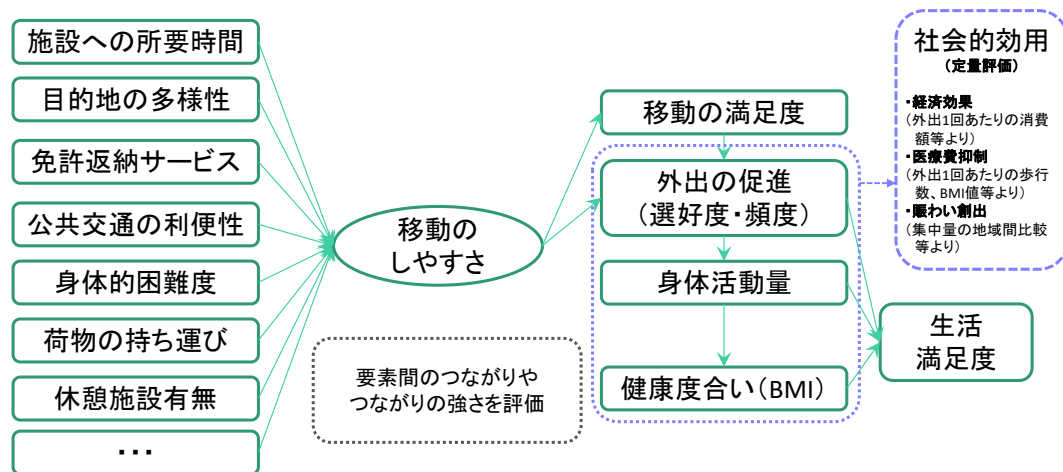


図 外出と外部要因の因果関係分析イメージ

■分析結果の例(高齢者の買物)

- 因果関係分析の結果は下図に示すパス図で表現され、因果関係がみられる要因に対し片方向矢印で結ばれます。また、関連の強い要因ほどパラメータが大きな数値となります。
- 下図に示す結果例から、前期高齢者は「無料バス」、「店舗数」の順に外出に対して影響を与えていることが分かります。
- また、図中の「移動のしやすさ」と示す「外出のしやすさ」は、移動の満足度や選好度（外出に対する前向き度合い）にも影響を与えていることが分かり、これらが影響度合いは大きくないものの「生活満足度」や「(外出) 頻度」にも寄与していることが分かります。
- 右下に示す GFI（適合度指標）、AGFI（調整済み適合度指標）は、モデルの適合度を示す値です。1.0 に近いほど説明力があるモデルとなります。

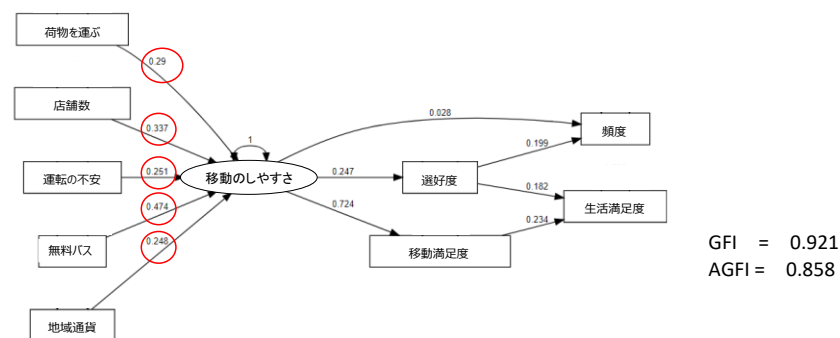


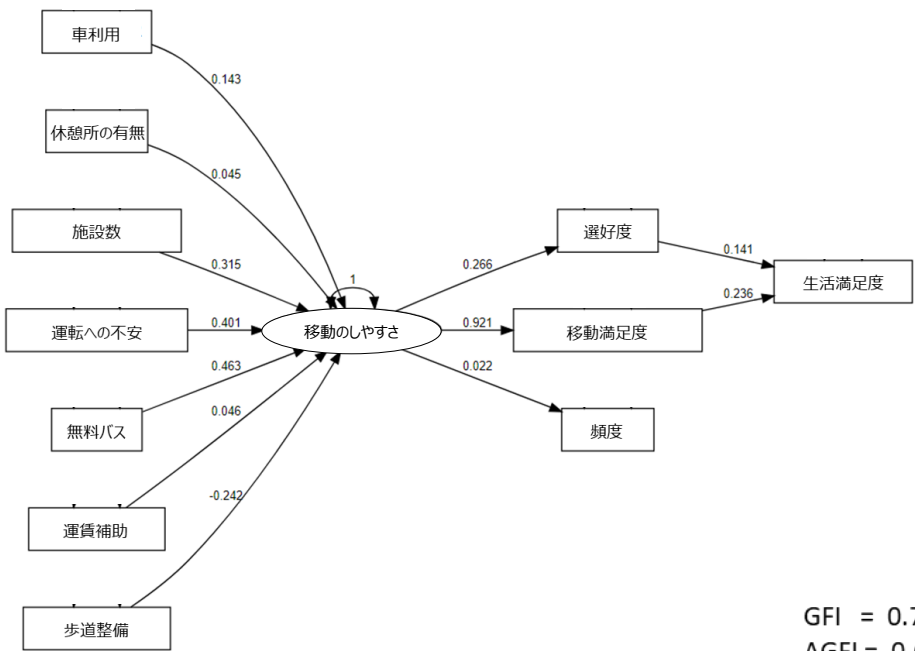
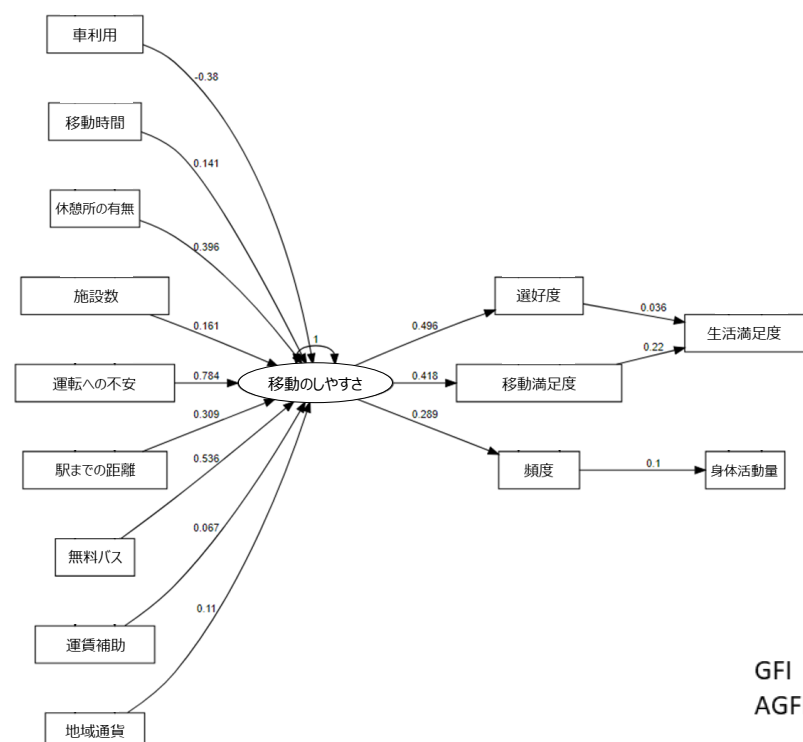
図 高齢者（前期）の買物活動と外出の関係（パス図）

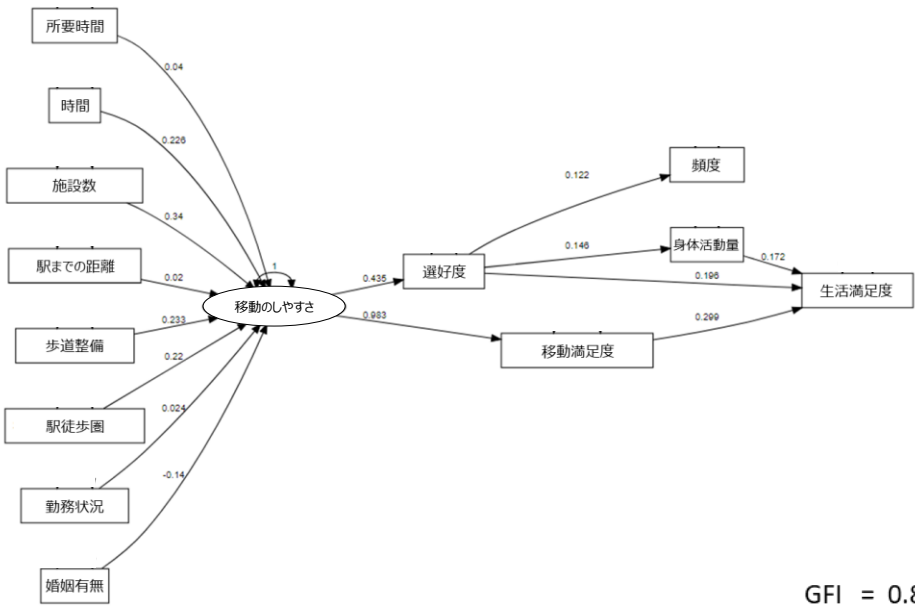
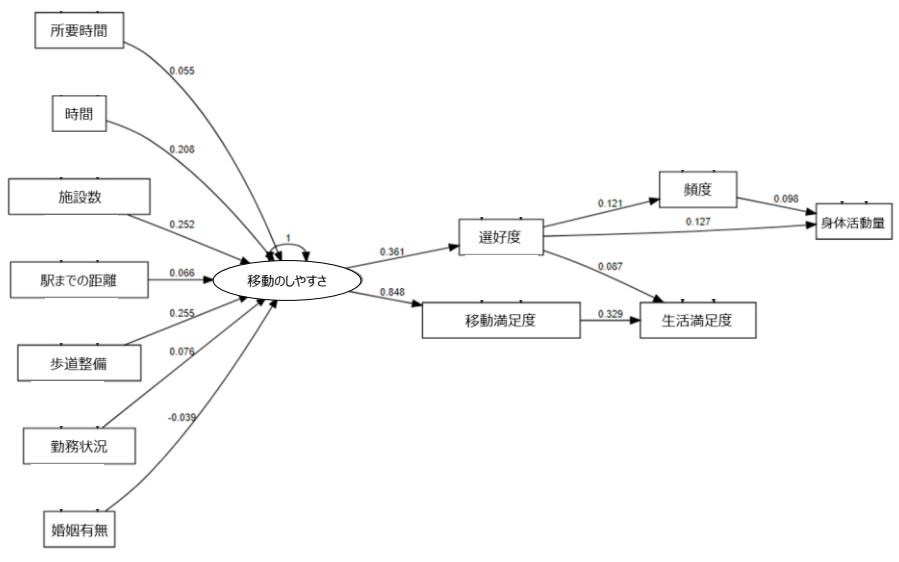
(3) パス図

・主な目的及び属性ごとに外出と外的な要因の関係を示しています。

目的	属性	パス図
買物	子育て中の女性	GFI = 0.803 AGFI = 0.690
	前期高齢者	GFI = 0.921 AGFI = 0.858

目的	属性	パス図
買物	後期高齢者	GFI = 0.750 AGFI = 0.527
私事	子育て中の女性	GFI = 0.805 AGFI = 0.719

目的	属性	パス図
私事	前期高齢者	 GFI = 0.794 AGFI = 0.684
	後期高齢者	 GFI = 0.765 AGFI = 0.675

目的	属性	パス図
私事	現役男性	 Path diagram for current male respondents (現役男性). The diagram shows predictors of mobility ease (移動のしやすさ), choice (選好度), and satisfaction (移動満足度, 生活満足度). The predictors are: 所要時間 (0.04), 時間 (0.229), 施設数 (0.34), 駅までの距離 (0.02), 歩道整備 (0.233), 駅徒歩圏 (0.22), 勤務状況 (0.024), and 婚姻有無 (-0.14). The path coefficients are: 移動のしやすさ to 選好度 (0.435), 移動のしやすさ to 移動満足度 (0.083), 選好度 to 頻度 (0.122), 選好度 to 身体活動量 (0.146), 移動満足度 to 生活満足度 (0.299), 頻度 to 生活満足度 (0.172), and 身体活動量 to 生活満足度 (0.196). The GFI is 0.824 and the AGFI is 0.745.
	現役女性 (子供なし)	 Path diagram for current female respondents without children (現役女性 (子供なし)). The diagram shows predictors of mobility ease (移動のしやすさ), choice (選好度), and satisfaction (移動満足度, 生活満足度). The predictors are: 所要時間 (0.055), 時間 (0.208), 施設数 (0.252), 駅までの距離 (0.066), 歩道整備 (0.255), 勤務状況 (0.076), and 婚姻有無 (-0.039). The path coefficients are: 移動のしやすさ to 選好度 (0.361), 移動のしやすさ to 移動満足度 (0.848), 選好度 to 頻度 (0.121), 選好度 to 身体活動量 (0.127), 移動満足度 to 生活満足度 (0.329), 頻度 to 身体活動量 (0.098), and 身体活動量 to 生活満足度 (0.067). The GFI is 0.835 and the AGFI is 0.753.

■ 巻末資料：用語集

用語	解説
活動（外出）時間	調査日に外出した人が自宅以外の場所に滞在した時間（移動時間は含まない）
外出率	調査日に外出した人の割合
公共交通分担率	代表交通手段分担率のうち鉄道とバスを合わせたもの
再外出率	外出先から自宅に戻った後、再度外出する人の割合
立寄り率	自宅から目的地に向かい再度自宅に帰る間に、別の目的地（立寄り先）に立寄りするトリップの割合
代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを『代表交通手段』と呼ぶ。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている 例）自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる
代表交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合 分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない
端末交通	出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を鉄道端末手段という
トリップチェーン	1日の交通の動きは、1つのトリップだけで完結することは少なく、いくつかのトリップが連続的に行われていることが多い。このような連続的に連鎖するトリップのこと
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える
トリップ原単位（ネット）	外出した人1人の1日の平均トリップ数 類似語で外出していない人も含めた居住者1人当たりの平均トリップ数をトリップ原単位（グロス）という
徒歩外出率	調査日に徒歩だけの移動手段で外出した人の割合

用語	解説
I C T	情報通信技術 (Information and Communication Technology)
I P A Q	国際標準化身体活動質問票 身体活動量評価の国際標準化をねらいとした汎用性の高い質問紙法の一方法
サテライトオフィス	通常勤務する企業の事業所や事務所から離れた所に設置されたオフィス
身体活動量	身体活動の強さに活動時間を乗じたもの 身体活動の強さは(独)国立健康・栄養研究所が公表している「身体活動のメツツ (MET s) 表」に掲載されている
モビリティ	「動きやすさ」などを意味する「mobility」
リモートワーク	会社から離れた場所で働く勤務形態