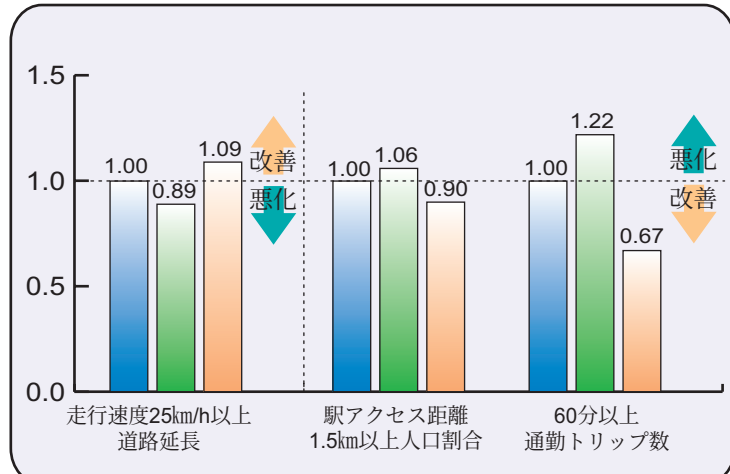


施策導入の効果



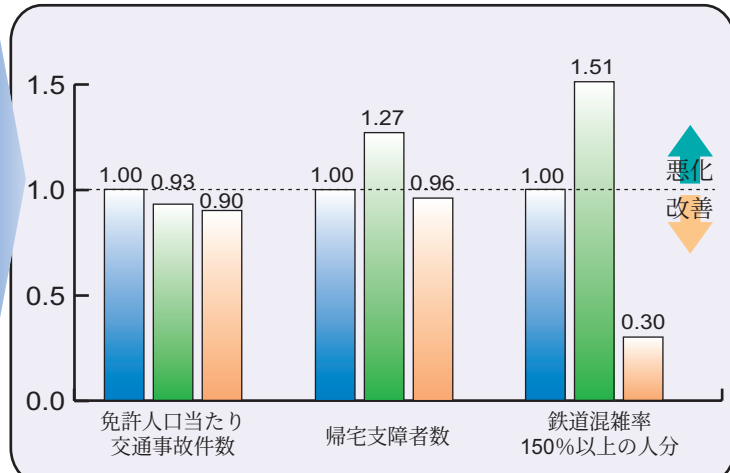
3つの取り組みを総合的に行うことで、都市圏全体からみるとこのような効果が発揮されるのじゃ。

モビリティの向上についての効果



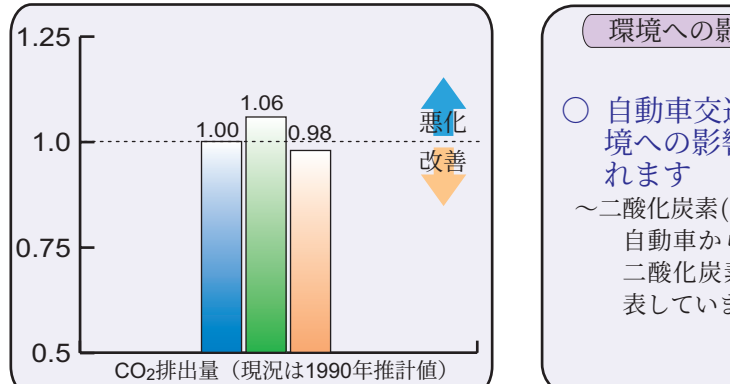
- モビリティの向上
- 自動車の渋滞が解消されます
～走行速度25km/h以上の道路延長～
混雑時に渋滞が発生しない区間の道路延長を表しています。
- 鉄道の利便性が向上します
～駅アクセス距離が1.5km以上人口割合～
自宅から鉄道の最寄駅まで歩いていくことが困難な人口の割合を表しています。
- 通勤時間が短縮されます
～60分以上通勤トリップ数～
長距離通勤者の数を表しています。

安全性・快適性についての効果

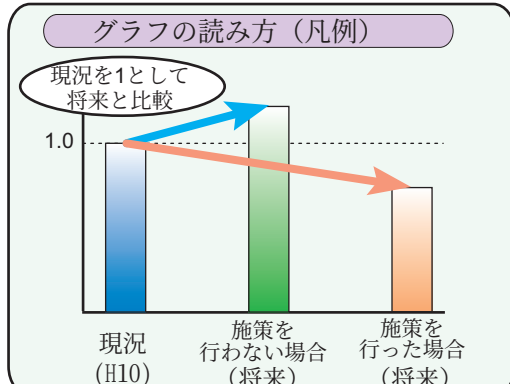


- 安全性・快適性の向上
- 道路の安全性が向上します
～免許人口当たり交通事故件数～
自動車免許を保有する人口あたりの年間交通事故件数を表しています。
- 災害に強い安心な都市構造が実現されます
～帰宅者数～
自宅までの距離が遠いために、災害発生時に自宅まで歩いて帰ることができない人数を表しています。
- 公共交通で快適に移動できるようになります
～ピーク時鉄道混雑率150%以上の人口～
ピーク時に混雑している鉄道で移動している人の所要時間を表しています。

環境への影響についての効果



- 環境への影響軽減
- 自動車交通による環境への影響が軽減されます
～二酸化炭素(CO2)排出量～
自動車から排出される二酸化炭素の排出量を表しています。



～効果の計算方法について～
このシミュレーションは、平成10年度に行った東京都市圏の交通実態調査をもとに交通の実態を把握し、望ましい総合都市交通体系を達成するための様々な施策を行った際の効果を予測したものです。
シミュレーションは平成32年を目標年次とし、「都市圏構造の誘導施策」「交通ネットワーク整備」「TDM施策等」の3つについて各種の施策を行った場合と行わない場合とを比較したものです。
詳しくはホームページ <http://www.ijjnet.or.jp/tokyopt/> をご覧ください。



協議会の活動について、もっと知りたい方は…

協議会では、ホームページを開設しています。

- 協議会のホームページ
<http://www.ijjnet.or.jp/tokyopt/>
- 以下の資料がご覧いただけます。
(一部の資料はダウンロードもできます。)
- ニュースレターやパンフレット
- 協議会シンポジウム
- 調査の概要
- 公表した冊子
- 記者発表資料

編集後記

今回の特集はいかがだったでしょうか。みなさん一人ひとりの協力で、快適な交通環境や都市を作り上げることができることを忘れないで下さい。第15号では「東京都市圏交通計画協議会・第6回シンポジウム」の内容を特集する予定です。

「東京都市圏交通計画協議会」とは……
わたしたち「東京都市圏交通計画協議会」は、日本ではじめて複数の都県市関係機関が互いに協力・調整しあって、広域的な交通問題に関する調査・研究を行う組織として、1968年(昭和43年)に発足し(当時は東京都市群交通計画委員会)、30年以上にわたって活動しています。

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
企画部 広域計画課	土木部 都市計画課	県土整備部 都市計画課	都市部 都市政策課	都市計画局 都市基盤交通企画課	県土整備部 都市計画課
TEL 048-600-1330 FAX 048-600-1373	TEL 029-301-4588 FAX 029-301-4599	TEL 048-830-5343 FAX 048-830-4881	TEL 043-223-3166 FAX 043-225-4012	TEL 03-5388-3283 FAX 03-5388-1354	TEL 045-210-6182 FAX 045-210-8879
横浜市	川崎市	千葉市	都市基盤 整備公団	日本道路公団	首都高速道路公団
企画局企画調整部 総合交通計画課	まちづくり局計画部 交通計画課	都市局都市部 都市計画課	都市整備部 事業計画課	東京建設局 建設第一部企画調査課	計画部 調査課
TEL 045-671-4086 FAX 045-662-7362	TEL 044-200-2034 FAX 044-200-3967	TEL 043-245-5306 FAX 043-245-5627	TEL 03-3263-8392 FAX 03-3263-8188	TEL 03-5418-2001 FAX 03-5418-2050	TEL 03-3539-9408 FAX 03-3502-2412

★ご意見・ご感想をお寄せください。

東京都市圏交通計画協議会 ホームページアドレス <http://www.ijjnet.or.jp/tokyopt/>

語句説明

○ TDM (交通需要マネジメント)
Transportation Demand Managementの頭文字をとってTDMといいます。自動車利用者などの交通行動の変更を促すことにより、都市・地域レベルでの交通渋滞を緩和する手法の体系です。なおTDMは、交通混雑の緩和だけでなく、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出抑制など環境負荷の低減にも効果があるため、今後一層の推進が期待されています。

○ パーク&ライド
通勤や買物の際、最寄り駅まで自動車でアクセスし、駅に近接した駐車場に駐車して公共交通機関(主に鉄道やバス)に乗り換えて、目的地まで移動する方法です。自動車を使う時間が減るため環境にやさしく、郊外で電車に乗り換えるため、渋滞の心配をせずに時間通りに目的地まで行くことができます。

○ モビリティ
人の移動しやすさを表しており、渋滞が解消したり公共交通が利用しやすくなることによって向上します。

○ トリップ
人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位をトリップといい、1回の移動で幾つかの交通手段を乗り換えても1トリップといいます。



発行:東京都市圏交通計画協議会

Vol.14 2003年2月

東京としけん交通だより

～これからの暮らしと交通を考える～

特集 効率的な都市と交通

都市交通の3つの基本目標

東京都市圏交通計画協議会では平成13年3月に「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」を発表し、東京都市圏の目指すべき将来像を都市交通の側面から支える3つの基本目標を提案しました。



効率的な都市と交通のための総合的な施策



都市交通の3つの基本目標を達成するための望ましい交通体系として、以下の3つの取り組みをバランスよく総合的に行うことが必要なんだ。



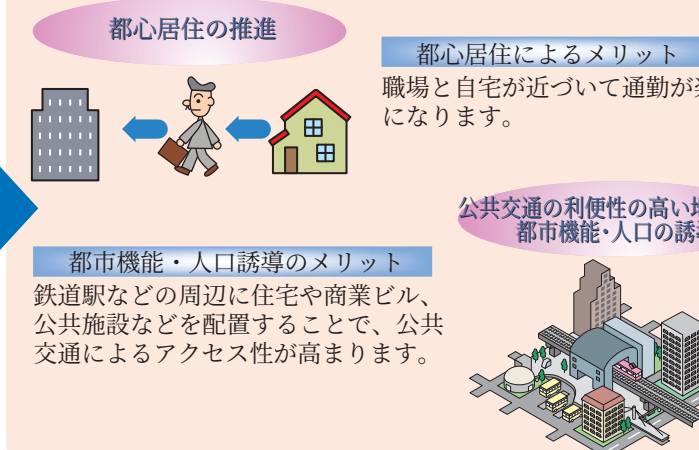
3つの取り組みについて、様々な施策がありますが、代表的なものには以下のような施策があるんですよ。

都市圏構造の誘導

分散型の都市圏構造に誘導して、東京区部への過度の集中を抑え、日常的な長距離移動を減らすようにします。

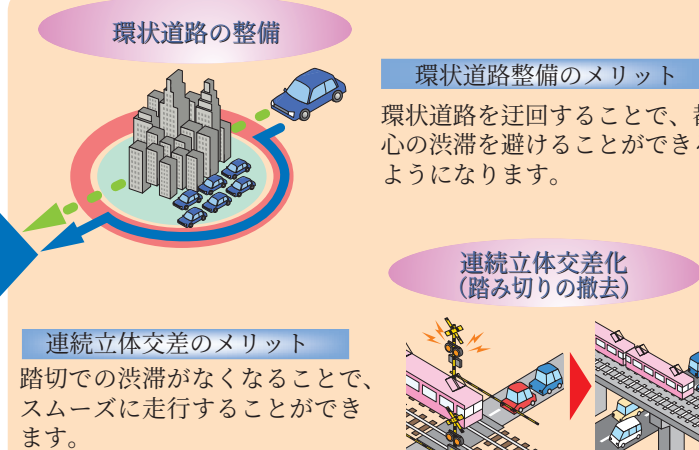
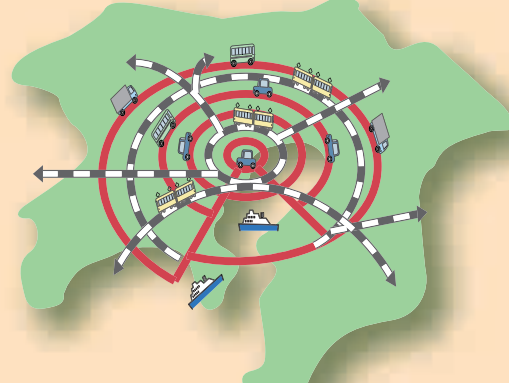


主な施策のイメージ



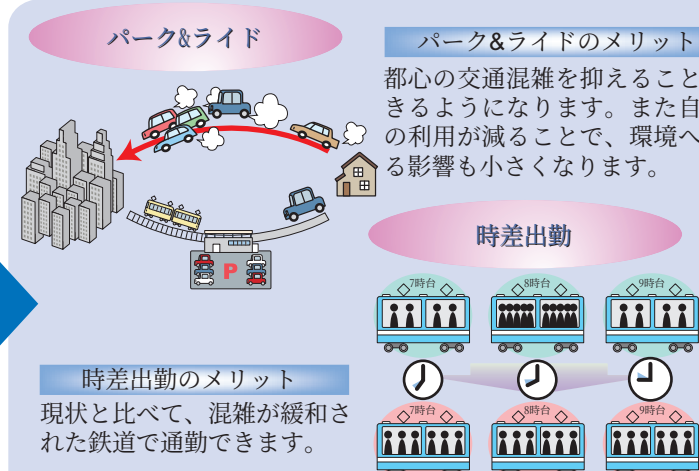
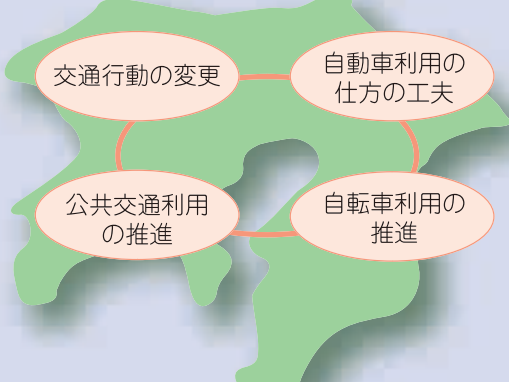
交通ネットワーク整備

交通容量の拡大を図ると共に、質的にも水準の高いサービスを提供します。



TDM施策

より適正な交通需要に誘導して、交通負荷や自然環境への負荷を減らすようにします。

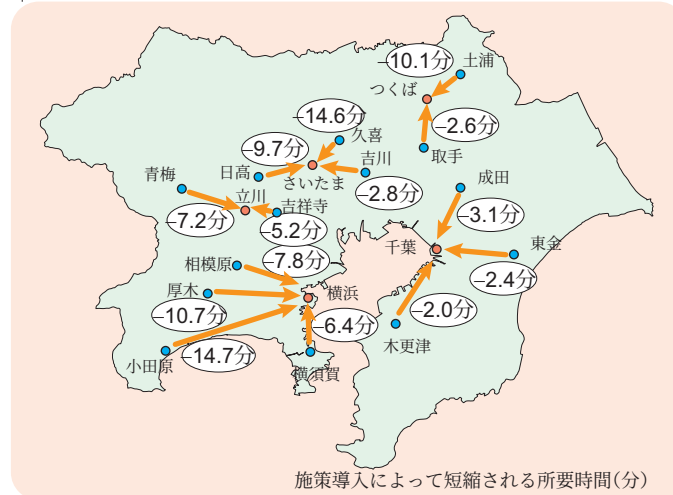


地域別に施策の効果を見てみると・・・



まあ、こんな効果があるなんて！
車での移動時間が短くなると、もっと快適に利用することができるわ。

地域間の自動車の所要時間短縮

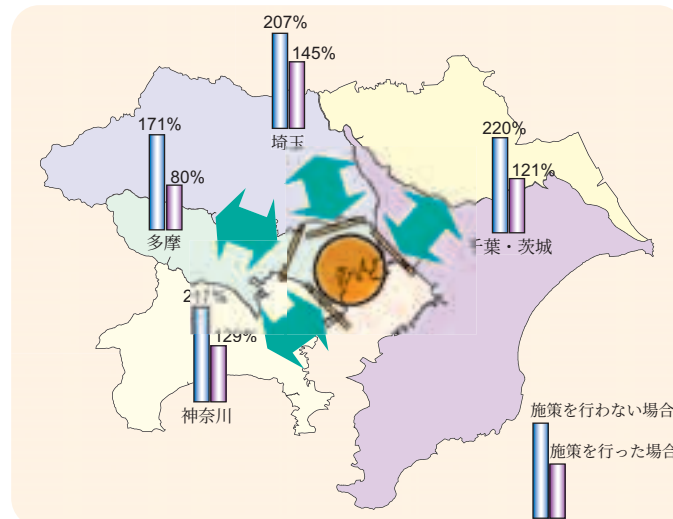


施策導入によって車移動による所要時間の短縮効果を、代表的な都市間について示したものです。
主要な地域では、おおむね時間短縮効果が表れています。



電車の混雑も緩和されますよ。
これならば、満員の電車も緩和されて座席に座りやすくなりますね。

区部断面での鉄道混雑率の低下



施策導入によって各エリアと東京都心部の区部断面におけるピーク時（ここでは午前8時から9時まで）鉄道混雑率の変化を表しています。

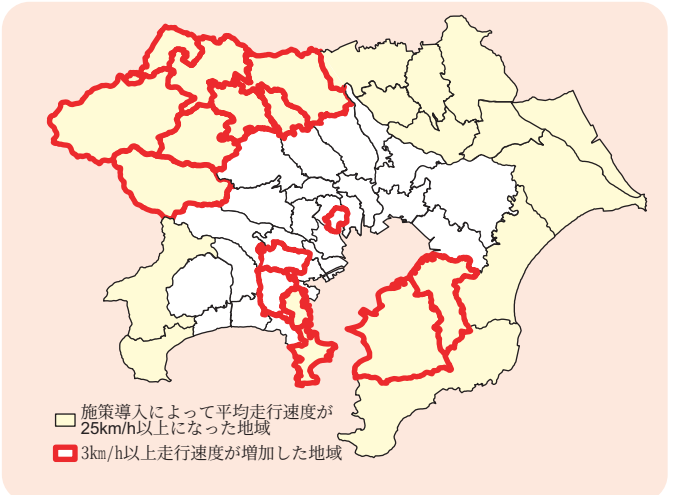
施策導入によって、おおむね混雑が緩和されることがわかります。

※ 計算方法は②ページ下の囲みと同一方法です。



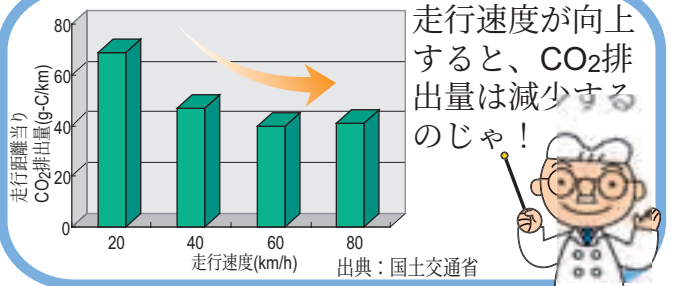
そうね。特に都市圏の周辺地域では25km/h以上の速さで車を運転できるわ。これなら車も快適ね。

自動車走行速度の向上



施策導入によって一般道路の平均走行速度が25km/h以上になったゾーンと、3km/h以上速度が増加したゾーンを示したものです。

特に都市圏郊外部に、25km/h以上の平均走行速度を持つ一般道路が分布していることがわかります。



走行速度が向上すると、CO₂排出量は減少するのじゃ！

鉄道混雑率の目安



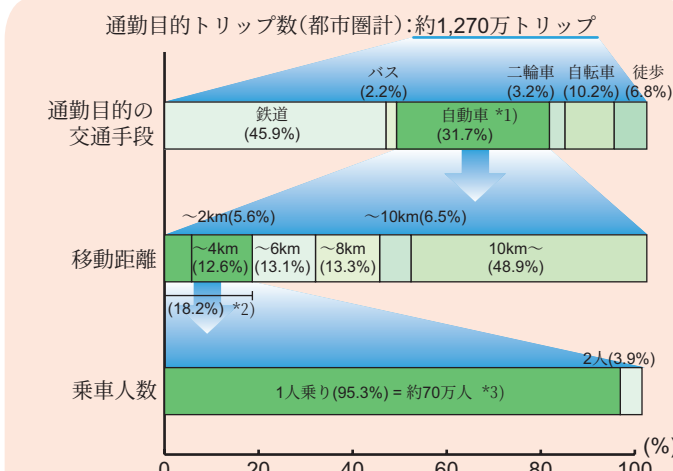
環境負荷軽減に向けて



マイカー通勤から公共交通を使った通勤へ転換したり、近所へ買物へ行く際は自転車を使うなど、私たちの取り組み次第でまだまだ自動車利用は減らせるんだ。効率的な都市と交通をつくり上げていくためには、私たちの自発的な行動が大きな鍵になるよ。

短距離のマイカー通勤

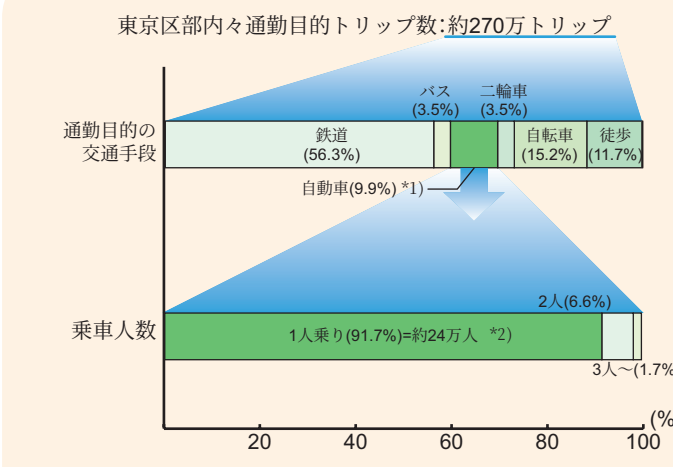
比較的小さい距離1人乗りマイカー通勤者は、東京都市圏全体で約70万人もいます。その人達が公共交通や自転車に転換すると混雑緩和などの効果が期待できます。



*1) 東京都市圏全体で通勤に自動車を使用しているトリップは約32%を占めています。
*2) この自動車のトリップを移動距離別にみると、2kmまでが約6%、2kmから4kmまでが約13%を占めます。特に4kmまでに注目すると、自動車トリップの約18%を占めています。
*3) さらに、4km以内の自動車利用トリップを乗車人数別にみると、その約95%（約70万人）は1人乗りです。

東京区部へのマイカー通勤

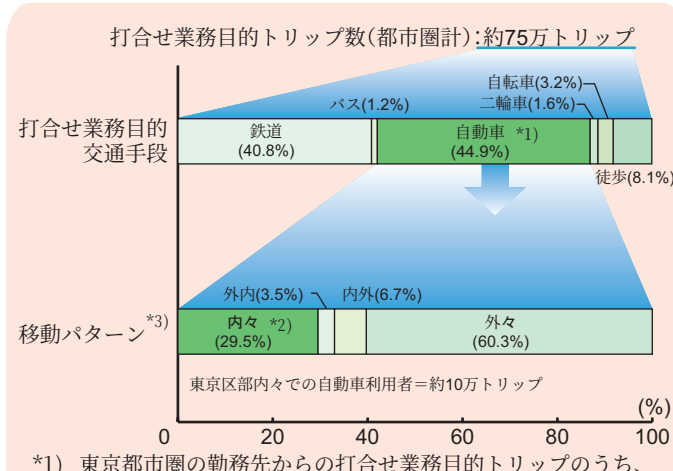
東京区部内から区部内へ、1人でマイカーに乗って通勤する人は約24万人もいます。地下鉄やバスなどを使ってみてはどうでしょうか。また、自動車の利用を工夫して、時差出勤や相乗り通勤をすることでも、大きな効果が期待できます。



*1) 東京区部内での通勤トリップのうち、自動車を使用しているトリップは約10%を占めています。
*2) この自動車のトリップを乗車人数別にみると、その約92%（約24万人）は1人乗りです。

打合せ業務の自動車利用

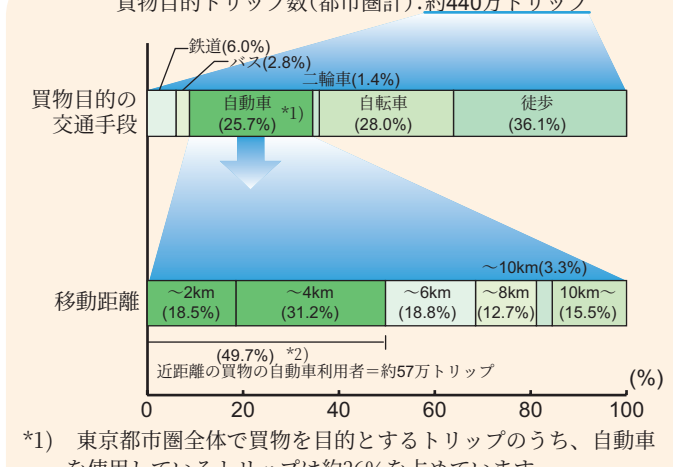
勤務先から打合せ・会議で移動する際、自動車利用が都市圏全体では約45%を占めています。このうち、約30%（約10万トリップ）は公共交通機関が発達している東京区部の中での移動です。公共交通へ転換すると大きな効果が期待できます。



*1) 東京都市圏の勤務先からの打合せ業務目的のトリップのうち、自動車を使用しているトリップは約45%を占めています。
*2) この自動車のトリップの移動パターンをみると、出発・到着とも東京区部内でのトリップが約30%（約10万トリップ）を占めています。
*3) 移動パターン分類の意味は次のようになります。
内々：区部内から区部内へ、外内：区部外から区部内へ、内外：区部内から区部外へ、外々：区部外から区部外へ

買物目的の短距離自動車利用

比較的小さい距離の買物に自動車を利用する人は、東京都市圏全体で約57万トリップあります。この人達が公共交通や自転車などを積極的に利用すると、大きな効果が期待できます。



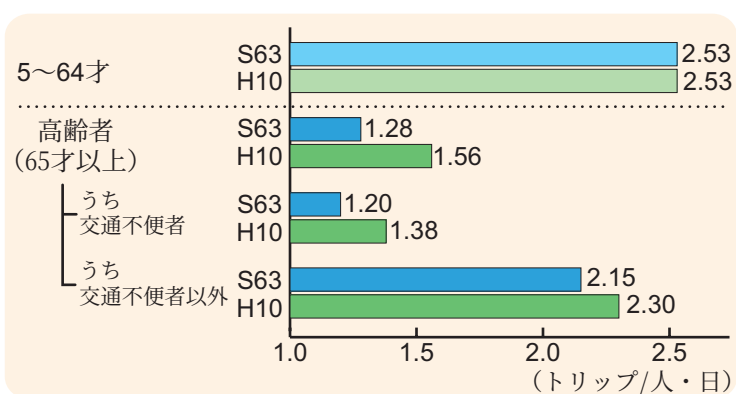
*1) 東京都市圏全体で買物目的とするトリップのうち、自動車を使用しているトリップは約26%を占めています。
*2) この自動車のトリップを移動距離別にみると、2kmまでが約19%、2kmから4kmまでが約31%を占めています。特に4kmまでに注目すると自動車トリップの約50%（約57万トリップ）を占めています。

高齢社会における安全・快適性の向上



今後はますます高齢者が増えていくのよ。施策を効果的に実施するためには、高齢者の移動の特徴についてきちんと知っておかなければならないと思うわ。

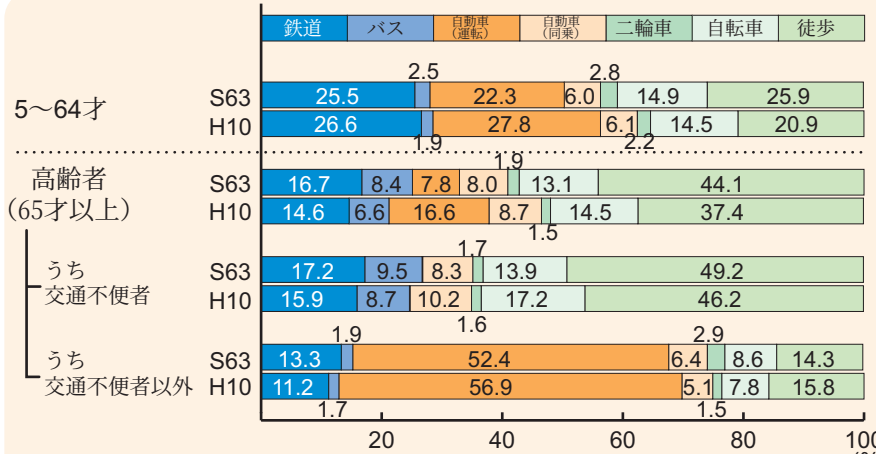
高齢者の1人あたりトリップ数



高齢者も活動的になっているわ。でも、交通不便者の人達のトリップはまだ少ないわ。高齢者はどんな手段で移動しているのかしら？

○ 交通不便者：ここでは以下の条件のいずれかに当てはまる人を交通不便者と定義しています。
・自動車の運転免許を持っていない人。
・運転免許を持っているけれども、世帯内に自由に使える車がない人。

高齢者の交通手段



○ 高齢者はバスを多く利用していますが、その割合はやや低下しています。
○ 高齢者では、自動車を運転する人が増えてきました。特に自由に使える車がある人達は、車を多く使います。
○ 交通不便者は自転車を使う人が多く、しかもその割合は増加しています。



高齢者にとっても、自動車は重要な移動手段になっているわ。でも、環境への影響もあるし、なにより今後いっそう高齢化が進むことを考えれば、公共交通の重要性は増加するはずだわ。これからは、私たち高齢者にとって、もっと公共交通が利用しやすくなるような施策を行って欲しいわね。

高齢者や交通不便者に優しい施策のいろいろ

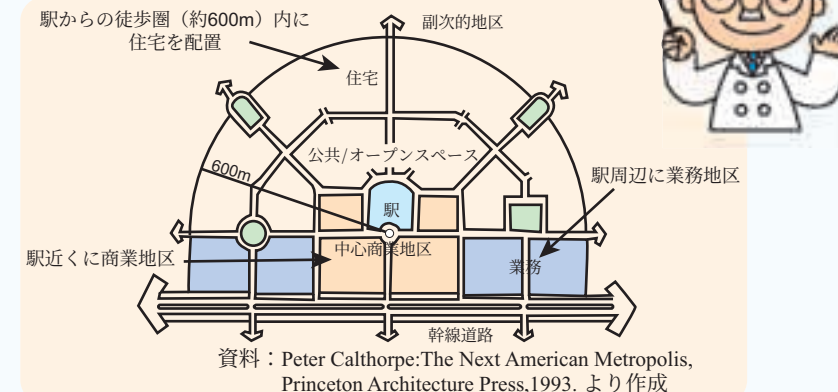
- 都市圏構造の誘導：公共交通の利便性の高い地域への都市機能・人口の誘導
交通結節点との一体的な整備の推進、交通事業者等の民間の開発誘導、駅周辺等での容積率の緩和
- 交通ネットワーク整備：バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進
交通バリアフリー法に基づく周辺のまちづくりとの一体化、鉄道事業者等へ支援、バリアフリー施設整備への助成
- TDM施策：自動車共同利用の推進、きめ細かなバスサービスの提供
電気自動車共同利用の推進、相乗り等の啓発活動の推進、ミニバス、ノンステップバス等の導入

効率的な都市と交通のための新しい考え方

TOD～公共交通重視型の都市モデル～

○ TOD(Transit Oriented Development)とは・・・
Peter Calthorpeにより提唱された公共交通を重視したまちづくりのコンセプトです。
駅からの徒歩圏に住居・商業・オフィス・オープンスペース・公共用地を配置し、駅の近くほど密度を高めることで、公共交通の利用を中心に考えられる都市になります。

海外では、こんな新しい考えも生まれてきているのじゃ。
① ページ目に示した「都市圏構造の誘導」施策でもTODの考え方を取り入れているんじゃ！



コンパクトシティ

○ コンパクトシティとは・・・
・自動車交通に過度に依存しない都市交通システムの構築
・人々が豊かにいきいきと暮らせる都市環境の実現
- 魅力あるアーバンライフの享受
- 中心市街地の活力と魅力の創出
- 良好な生活空間の創出
・都市経営コストの小さな都市の実現
・地球環境に対する負荷の小さな都市の実現
参考：国土交通省 市街地整備研究会(2002)

人口密度とエネルギー消費量の関係

都市の人口密度が高くなるほど、自動車の消費エネルギーは少なくなるのじゃ。これは、例えば公共交通がより使いやすくなるからなのじゃ。もちろん環境への影響も小さくなるのじゃ！

