



都市圏

東京としけん交通だより

『パーソントリップ調査からみた 東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性』 をとりまとめました

東京都市圏交通計画協議会は、第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年実施）の交通実態データをもとに、東京都市圏が今後直面すると想定される課題及びこれからの都市交通施策の方向性について、学識経験者から助言をいただきながら検討を進めてきました。そしてこのたび、その成果を『パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性』としてとりまとめました。

この冊子は、地方公共団体等で、少子高齢社会における都市・交通のあり方の検討や、マスタープラン・交通計画等策定の際に、活用されることが期待されるものです。本号では、本冊子の内容の一部をご紹介します。

【目次】

- 第1章 第5回東京都市圏パーソントリップ調査の概要
- 第2章 東京都市圏の現状と将来の見通し
- 第3章 都市交通の問題と対応の方向性
- 第4章 実施が望まれる都市交通施策
- 第5章 望ましい都市交通の実現に向けて

第5回東京都市圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査からみた
東京都市圏の都市交通に関する
課題と対応の方向性

平成24年1月

東京都市圏交通計画協議会

全文は東京都市圏交通計画協議会ホームページでご覧いただけます。

<http://www.tokyo-pt.jp/data/120201.htm>

東京都市圏交通計画協議会とは

日本で初めて複数の都県市及び関係機関がお互いに協力・調整しあって、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に必要な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）、40年以上にわたって活動しています。

第5回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

第5回調査では、人の1日の移動を把握する交通実態調査と、東京都市圏居住者の暮らし方やこれからの交通施策に関する意向を把握するために「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」を実施しました。※調査結果は、東京としけん交通だよりVol. 22・23でご覧いただけます。

【東京都市圏パーソントリップ調査の対象地域】



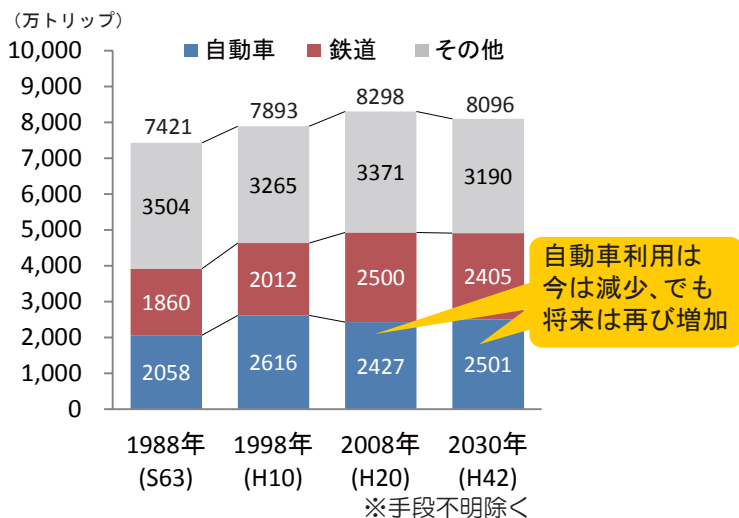
東京都市圏の現状と将来の見通し

平成10年から平成20年の間で自動車利用トリップは減少しましたが、将来的には増加に転じる見通しです。

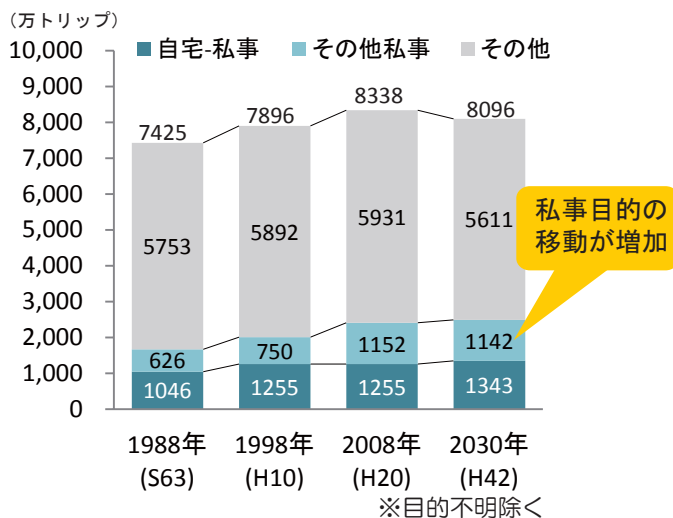
第5回東京都市圏パーソントリップ調査では、昭和43年の調査開始以来、はじめて前回調査より自動車トリップ数が減少しました。しかし、将来を想定した需要推計を行ったところ、平成42年には、自動車利用トリップ数が再び増加する見通しとなりました。

将来的に自動車が増える主な原因は高齢化の進展です。定年を境に、それまでの会社勤めではなく、生活や余暇等のための活動が増えると考えられます。会社に行くときは主に鉄道が利用されますが、日常生活では移動が便利な自動車が利用されると考えられます。こうしたことから、将来的には自動車利用が増加する見通しとなっています。

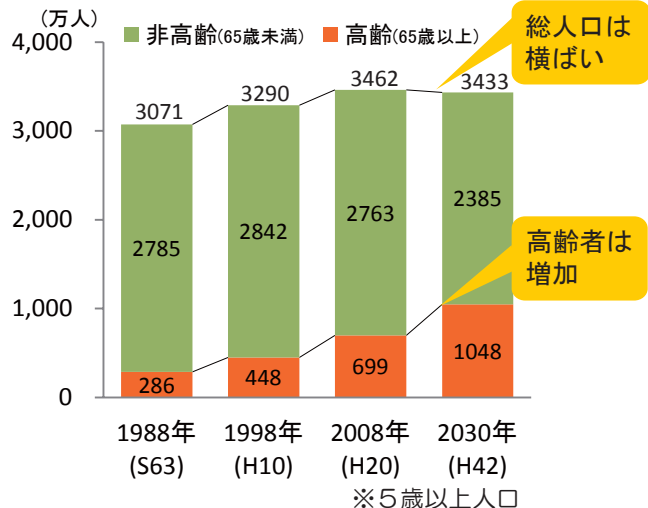
【手段別トリップ数の推移】



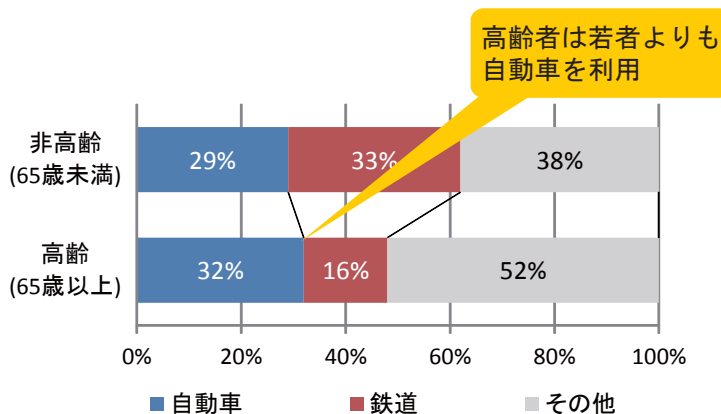
【目的別トリップ数の推移】



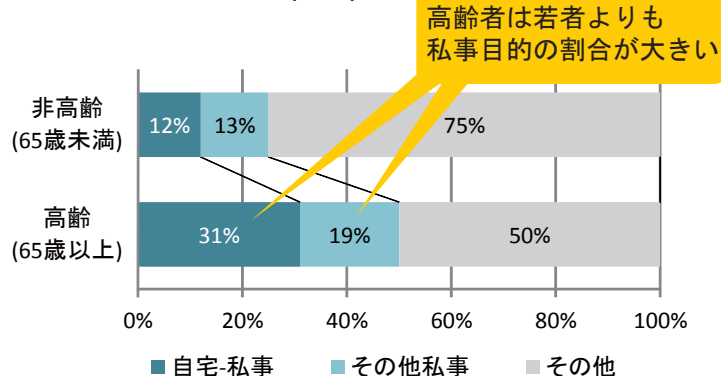
【人口の推移】



【高齢者の交通手段分担率(H20)】



【高齢者の目的構成比(H20)】



高齢化の進展により、自動車利用の増加に繋がると考えられます

若いうちは 多くは就業者で、主に鉄道で通勤

定年後は 生活や余暇に関わる活動が中心で、自動車がよく使われる

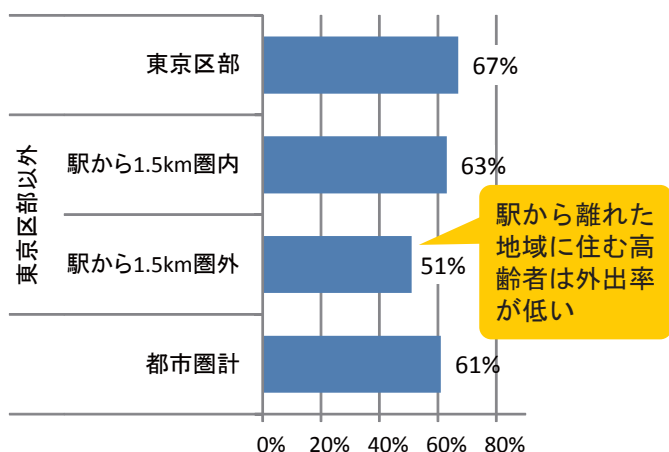
都市交通の問題と対応の方向性

高齢化の進展をはじめとする社会経済情勢等の変化に対応するには、
以下の様な問題の解消を目指すことが重要です。

生活

高齢者の様々な活動や生活がしやすくなることは、生活の質の向上だけでなく、社会全体の活力の向上にもつながることから、高齢者の円滑な移動を支えることが重要です。

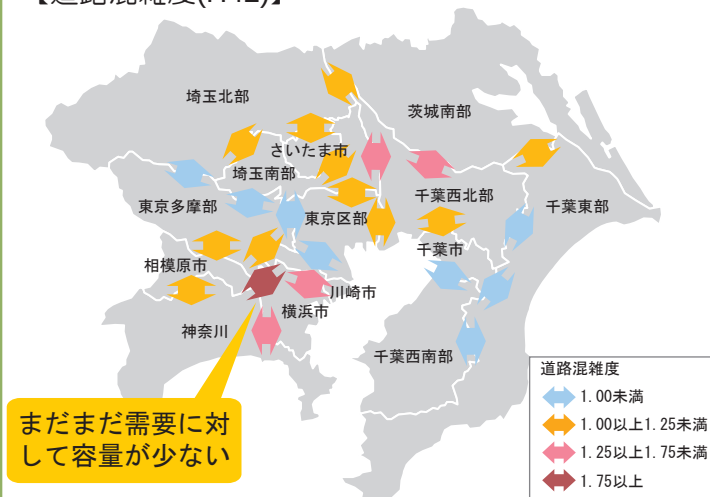
【免許無し高齢者の居住地域別外出率(H20)】



活力

生産年齢人口が減少する中で、我が国全体を牽引していくためには、東京都市圏における経済活動が円滑に行われること、すなわち、人や物の移動が円滑に行われることが重要です。

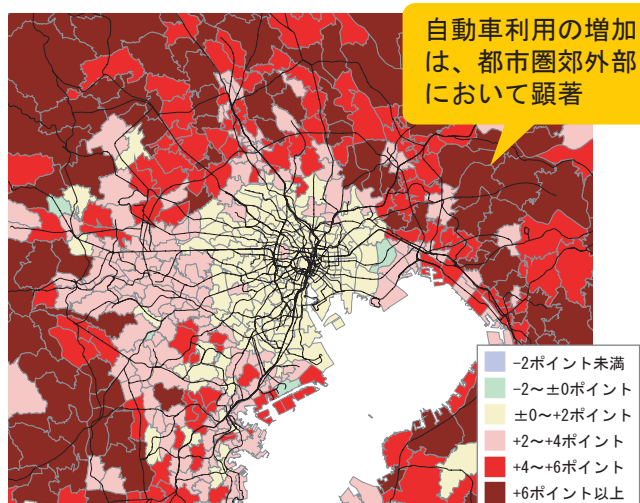
【道路混雑度(H42)】



低炭素

自動車への過度な依存を改めるとともに、渋滞対策により道路交通の円滑化を図り、CO₂排出量の削減に取り組んでいくことが重要です。

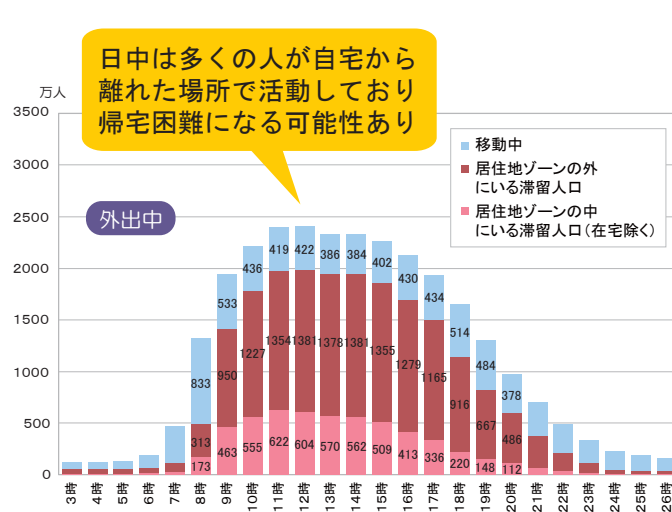
【自動車分担率の変化(H20-H42)】



安全・安心

大規模な災害が発生した場合でも、東京都市圏の機能を早期に復旧できるように準備しておくことが重要です。

【時間帯別状況別滞留人口(H20)】



交通サービス

インフラの維持更新費用が増大する中で、多様な移動ニーズに対応した交通サービスを提供していくためには、既存インフラの有効活用と計画的・効率的なインフラ更新が重要です。また、人口密度が高い地域では路線バス、低い地域ではコミュニティバスやデマンドバスなど、人口密度に対応して交通サービスを提供する等、効果的・効率的に施策を展開していくことも重要です。

実施が望まれる都市交通施策

都市交通の問題の解決に向けて、交通ネットワークの整備、効率的な運用、利用者への適切な働きかけを進めることが重要です。

今後も、幹線道路や鉄軌道などの交通ネットワークの形成と機能強化を、効率的かつ着実に進めることが重要です。また、既に整備済みの交通基盤はもちろん、整備中の交通基盤も含め、それらの効果を最大限発揮できるような技術的な運用の仕方についても十分に検討することが必要です。そして、モビリティ・マネジメントによって利用者の協力的な行動を促することで、交通ネットワーク整備と一体となった施策を展開し、ネットワークの効果を最大限に引き出していくことが重要です。

交通ネットワークの整備

利用者ニーズに対応した交通ネットワークの形成と機能強化

- ・骨格的な道路ネットワーク整備
- ・バス走行空間の確保
- ・歩行者・自転車空間の整備
- ・鉄軌道ネットワークの整備 等

交通ネットワークの効率的な運用

交通ネットワークの効果を最大限発揮できるような技術的運用と必要施策の実施

- ・地域公共交通ネットワークの形成
- ・バスの走行環境の改善
- ・公共交通や自転車利用の促進
- ・課金等による自動車交通のコントロール 等

利用者への適切な働きかけ

モビリティ・マネジメントにより、利用者の協力的な行動を促進

- ・エコ通勤等の実施促進
- ・公共交通利用の啓発
- ・学校の授業を通じた啓発 等

望ましい都市交通の実現に向けて

望ましい都市交通の実現に向け、以下の観点を考慮した施策や事業を展開することが重要です。

総合的な取り組みの推進

ハードとソフトの一体的な計画および実施と、交通と土地利用の連携を図りながら施策を推進

PDCAサイクルに基づく継続的な見直し

施策を実施に移した後も、計画を点検し、必要に応じて改善していくことが重要

長期的なトレンドを見据えた施策の検討、実施

施策立案にあたっては、社会経済状況の長期的なトレンドを見据えながら進めていくことが重要

■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:048-600-1330	茨城県 土木部 都市局 都市計画課 TEL:029-301-4592	埼玉県 都市整備部 都市計画課 TEL:048-830-5337	千葉県 県土整備部 都市整備局 都市計画課 TEL:043-223-3161	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 TEL:03-5388-3283
神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課 TEL:045-210-6182	横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課 TEL:045-671-4128	川崎市 まちづくり局 交通政策室 TEL:044-200-2348	千葉市 都市局 都市部 交通政策課 TEL:043-245-5351	さいたま市 都市局 都市計画部 都市交通課 TEL:048-829-1053
相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 TEL:042-769-8249	独立行政法人 都市再生機構 東日本都市再生本部 特定プロジェクト推進室 TEL:03-5323-0658	東日本高速道路株式会社 関東支社 総合企画部 総合企画課 TEL:03-5828-8294	中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整チーム TEL:03-5776-5285	首都高速道路株式会社 計画・環境部 交通調査グループ TEL:03-3539-9408