

PT調査データの活用促進

PTデータの近年の活用状況と新たな活用の展開

PT調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなど、平日1日の動きを調査したものです。このPT調査による『人の動きデータ』には、“世帯・個人属性が分かる”、“目的別、交通手段別にわかる”など他の調査データにない特徴を持っていることから、交通計画以外の様々な計画でも活用できます。

■人の活動や暮らしに対応した都市構造の検討への活用

PTデータを活用し、目的別の活動の場所(人が多く集まる場所)とその後背圏(活動の場に来る範囲)の関係性を把握することで、都市計画分野における拠点の特性把握や拠点間連携の方向性を見定めることができます。

■防災対策への活用

PT調査から把握できる滞留人口と防災ハザードマップを比較することで、災害発生時に被災すると想定される人口規模を試算することができます。例えば、この被災人口と、時間的に到達可能な範囲や容量的な収容可能な範囲を比較することで、津波避難ビルの整備の必要性が高い地域を見定めることができます。

立地適正化計画へのPTデータ活用事例（小田原市）

■概要

小田原市では、今後、少子高齢化・人口減少が見込まれる中、高齢者や子育て世代をはじめ、市民が健康で快適な生活環境を確保し、持続的な都市経営を推進するため、立地適正化計画の策定を進めています。

■PTデータ活用

誘導施設の検討では、生活圏人口を拠点の利用人口(影響範囲)と想定し、それに対応する誘導施設を設定しています。この生活圏の設定にあたっては、地域包括ケアシステム推進の「日常生活圏域」を基本単位に、PT調査における鉄道駅利用圏の実態等を踏まえています。鉄道駅利用圏を分析した結果、例えば、小田原駅は酒匂川西側を中心に、鴨宮駅・国府津駅は酒匂川東側を中心に広域的な移動がみられることが明らかになりました。この生活圏人口の規模に応じて、都市機能の関係性を整理し、持続的に維持可能な施設の設定を試みました。

公共交通網形成計画へのPTデータ活用事例（つくば市）

■概要

つくば市では、「つくば市未来構想」や「第2次つくば市都市計画マスタープラン」の策定により、新たなまちづくりの方針が示されたことから、これらの方針と連携し、利便性が高く、持続可能な公共交通網の実現を図るために「つくば市地域公共交通網形成計画」を策定しています。

■PTデータ活用

つくば市の社会経済特性と交通特性の把握に向けて、PT調査を活用し、代表交通手段構成(地域別、時間帯別)や地区間流動量、鉄道駅別の端末交通手段の実態を分析しました。その結果、朝夕の時間帯に移動が集中し、公共交通の利用も多いこと、牛久やひたち野うしく駅へは約5割が路線バスでアクセスしているなどの実態を明らかにしました。

東京都市圏交通計画協議会構成団体への連絡先

国土交通省 関東地方整備局	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県
企画部 広域計画課 TEL:048-600-1330	土木部 都市局 都市計画課 TEL:029-301-4588	県土整備部 都市計画課 TEL:028-623-2468	県土整備部 都市計画課 TEL:027-226-3656	都市整備部 都市計画課 TEL:048-830-5337	県土整備部 都市整備局 都市計画課 TEL:043-223-3161
東京都	神奈川県	横浜市	川崎市	千葉市	さいたま市
都市整備局 都市基盤部 交通企画課 TEL:03-5388-3283	県土整備局 都市部 交通企画課 TEL:045-210-6182	都市整備局 都市交通部 都市交通課 TEL:045-671-3512	まちづくり局 交通政策室 TEL:044-200-2034	都市局 都市部 交通政策課 TEL:043-245-5351	都市局 都市計画部 交通政策課 TEL:048-829-1053
相模原市	(独)都市再生機構	東日本高速道路(株)	中日本高速道路(株)	首都高速道路(株)	
都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 TEL:042-769-8249	東日本都市再生本部 事業企画部 事業企画統括グループ TEL:03-5323-0658	関東支社 総合企画部 総合企画課 TEL:048-631-0001	東京支社 総務企画部 TEL:03-5776-5285	計画・環境部 交通調査課 TEL:03-3539-9408	



東京都市圏総合都市交通体系調査「市区町村説明会」の開催概要について

平成28年7月、88団体127名に参加いただきました。

東京都市圏交通計画協議会(以下、協議会)では、今後の総合的な都市交通計画の推進に資することを目的として、平成28年7月22日(金)に、地方公共団体を対象に説明会を開催しました。多数の方々にご参加いただき、ありがとうございました。改めてお礼を申し上げます。

今回の説明会は、前半では、平成27年度に協議会が取りまとめた第5回東京都市圏物資流動調査について、日本大 学理工学部交通システム工学科小早川教授から、地方公共団体の実務担当者にとって身近なテーマである「端末物流」を取り上げた特別講演をいただいたほか、事務局から調査全体の報告及び「端末物流対策の手引き」の紹介を行いました。後半では、パーソントリップデータの活用方法について、実際の活用事例も交えて、ご紹介いただきました。

東京都市圏総合都市交通体系調査「市町村説明会」の開催について

日時 平成28年7月22日(金)13時30分～17時15分 **場所** アットビジネスセンター東京駅八重洲通り(東京都中央区)

プログラム

- 「第5回物資流動調査結果について」
竹内 航太(千葉市(事務局) 主事)
- 特別講演「端末物流に配慮したまちづくり」
小早川 悟(日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授)
- 「端末物流対策の手引きについて」
菊池 守久(さいたま市(事務局) 主任)
- 「東京都市圏PTデータの近年の活用状況と新たな活用の展開」
稲原 宏(一般財団法人計量計画研究所 研究員)
- 「PTデータ活用事例発表」
錦織 麻呂(小田原市 都市部 都市計画課 主事)
名田 雅希(つくば市 企画部 総合交通政策課 主査)



特別講演「末端物流に配慮したまちづくり」

小早川 悟 氏（日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授）

末端物流は各自治体の方々が日々直面している問題

平成28年3月開催された東京都市圏物流調査のシンポジウムでは、私がパネルディスカッションの司会をさせていただきました。その時は「まちづくり」全体のことをお話させていただきまして、本日は末端物流に絞ってお話をさせていただければと思っております。末端物流は本日お集まりの各自治体の方々が日々直面されている問題で、非常に難しい対応が求められていると思いますが、私の知っている範囲で情報提供をさせていただきたいと思っております。



ビッグデータを活用した末端物流に関する実態把握

貨物車のプローブデータを活用して、末端物流を主に担っている中・小型の貨物車の動きを分析させていただきました。まず、貨物車の発着台数を市区町村単位で集計してみると、中型車では、神奈川県の高尾をはじめ、圏央道の周辺あたりに発着台数が多く集まっています。一方小型車では、23区内でかなり動き回っている可能性があることが伺えます。このようなことが大量のプローブデータを使って分析できるようになってきています。

地区特性が強い末端物流

今回の第5回東京都市圏物資流動調査では、末端物流調査を都市圏内の12都市で実施していただきました。その調査結果を用いて、荷さばき車両の平均路上駐車時間や平均横持ち距離などを12地区横並びに比較したのですが、地区特性が強くて動きすぎて上手くグルーピングができませんでした。

つまり、末端物流の問題は地区によって特性が異なるので、対象となる地区で何が起きているのかをしっかりと調査をして分析しないとイケないと考えています。今回の物資流動調査の成果として、末端物流対策の手引きを作成していただいたのですが、地区における末端物流の現状把握、課題検討、施策の立案についての順番を大まかに追っていただくほか、調査の方法や分析事例も掲載されていますので、ぜひ参考にしていただけるとありがたいと思っております。

対象地区

1 2 地区を対象に調査を実施



出典：東京都市圏交通計画協議会「末端物流対策の手引き【本編】」

図 第5回東京都市圏物資流動調査(末端物流調査)の概要

附置義務緩和と地域ルール適用

私が最近関わらせていただいている地域の交通政策のひとつに、地域ルールの適用により、附置義務駐車スペースを緩和するといったものがあります。今までは乗用車用の駐車スペースの附置が義務づけられていて、高い建物が建てばそれだけ乗用車用の駐車スペースが必要になってくるわけですが、実は都心部では乗用車用の駐車スペースというのは余り始めているところがあって、そのような場所においては、乗用車の附置義務駐車スペースを緩和する代わりに、荷さばき用の駐車スペースを増やすという対策もあっていいのではと考えています。ただ、これはなかなか時間のかかる政策だと思いますが、10年先20年先を見たときにこのような取り組みが進んでいけば、荷さばきスペースの不足も改善してくるのではと思います。

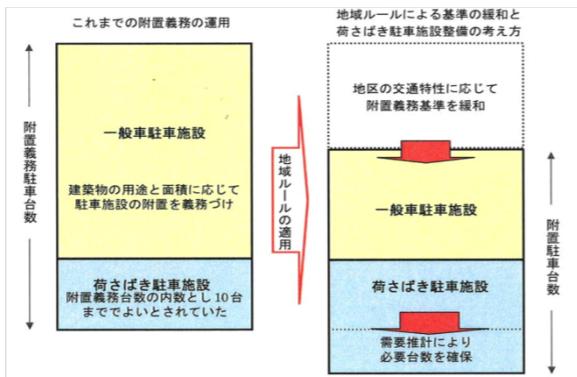


図 附置義務緩和の地域ルール用のイメージ

最後に

末端物流対策は地域特性や地区特性が非常に効いてしまうので、このような地区ではこのような対策を行えば良いというような画一的な対策は非常に難しいと感じています。したがって、地域の交通状況を把握するための交通実態調査をしっかりと行う必要があります。その際に、今回我々が作成した末端駐車対策の手引きを活用していただくと大変ありがたいと思っております。また、実態調査をしたうえでどのような対策をしていけばいいのかは、地域住民の方々の認識を共有化しながら検討していく必要があると思っています。

物流調査データについて

第5回東京都市圏物流調査結果について

■概要

東京都市圏交通計画協議会では、総合的な都市交通計画を検討するため、平成25年度から平成に26年度にかけて、「第5回東京都市圏物資流動調査」を実施しました。

調査結果に基づき、東京都市圏が今後取り組むべき物流施策を取りまとめた「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」を平成27年12月に公表いたしました。

■調査結果に基づく提案施策

- ①臨海部や郊外部における大規模で広域的な物流施設の立地支援
- ②居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置を促進
- ③物流輸送の効率化と都市環境の改善の両立
- ④まちづくりと一体となった末端物流対策の推進
- ⑤大規模災害時も機能する物流システムの構築

■まとめ

今後は、協議会の構成団体それぞれが、地域の状況に応じて、関係部局と連携しながらこれらの施策に取り組んでいくこととなります。提言の詳細な内容は、「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」に掲載しており、東京都市圏交通計画協議会のホームページからダウンロードできますので、ぜひご覧ください。また、今回の物資流動調査の基礎的な集計データについても、東京都市圏交通計画協議会ホームページからダウンロードすることができます。自治体のみなさまにおける都市計画・交通計画の検討にご活用ください。

東京都市圏交通計画協議会ホームページ：<http://www.tokyo-pt.jp/>

末端物流対策の手引きについて

■概要

第5回東京都市圏物資流動調査の末端物流調査の分析結果等をもとに、末端物流対策の立案やその実施のための体制・組織作りなどの方法を示した「末端物流対策の手引き」を作成しました。

■末端物流対策の手引きの内容

末端物流対策の手引きは、「本編」「調査分析編」「荷さばき施策事例編」の3編から構成されています。

【本編】

- 第1章：「まちづくりの課題と末端物流との関係」を整理
- 第2章：「末端物流の問題・課題をどのように把握していくのか」という調査手法を整理
- 第3章：調査後に「どのような施策が有効か」という対策・立案の方法を整理
- 第4章：検討した対策を「どのように実現させていくのか」を整理

【調査分析編】

実態調査を行っていくうえでより詳細な内容を整理

【荷さばき施策事例編】

本編第3章、第4章で整理している施策のメニューや取組事例を整理

■まとめ

各自治体のみなさまにおける末端物流対策の検討の際に、本手引きを参考にしてください。

※「末端物流対策の手引き」は東京都市圏交通計画協議会のホームページからダウンロードすることができます。

東京都市圏交通計画協議会ホームページ：<http://www.tokyo-pt.jp/>

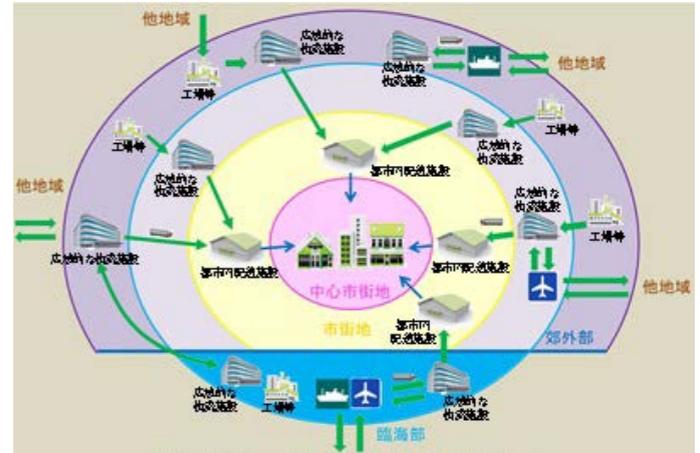


図 物資流動調査から把握された東京都市圏の者の流れのイメージ

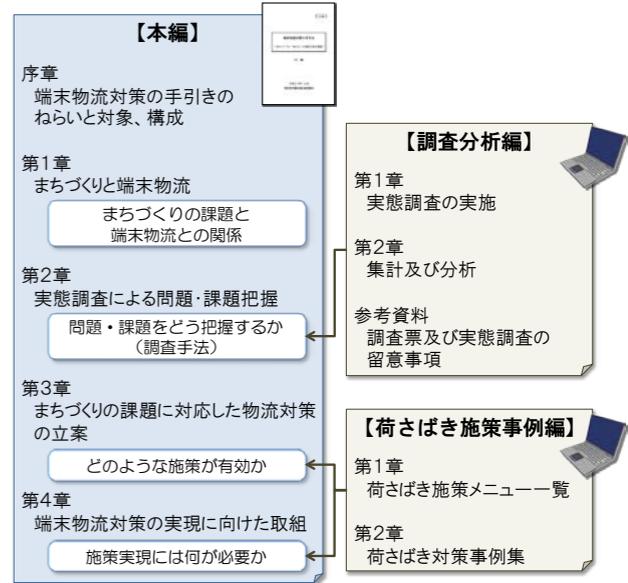


図 「末端物流対策の手引き」の全体構成