

協議会のホームページで手軽にPTデータを集計できるようになりました！

東京都市圏交通計画協議会のホームページを平成31年1月31日にリニューアルしました。リニューアルにより、必要な情報に素早くアクセスできるようになりました。また、「データ集計システム」で手軽に集計ができるようになりました。ここでは、その内容についてご紹介します。

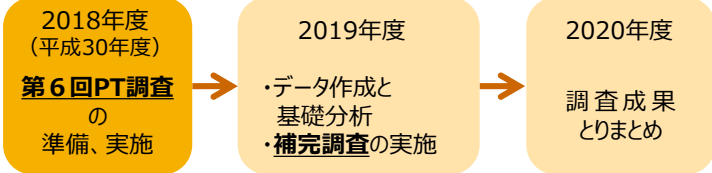
■さまざまな分析が手軽にできるようになりました
これまでは、あらかじめ用意されている基礎集計以外のカテゴリー分類でデータが必要になった場合、協議会へ申請していただき、協議会からご提供する形式となっていました。
今回「データ集計システム」は、ゾーン区分をはじめとする様々な属性を任意の分類でHP上で集計し、ダウンロードできるシステムとなりました。

■過去のデータが増えました
これまでは、第3回PT調査結果から公開していましたがデータ集計システムでは、第2回PT調査結果を追加しました。
データのダウンロードをまとめてできるため、より長い期間の経年的な変化を簡単に集計できます。

■小ゾーン別施設種類別発生集中量を追加しました
これまで大規模開発マニュアルに基づく検討を行う時に必要であった最小ゾーンにおける発着施設別の交通手段分担率を手軽に確認することができます。

今後のスケジュール

第6回東京都市圏パーソントリップ調査の調査結果は、2019年度以降にデータの作成と基礎分析を行い、2020年度には、調査結果をとりまとめ、ご報告する予定です。



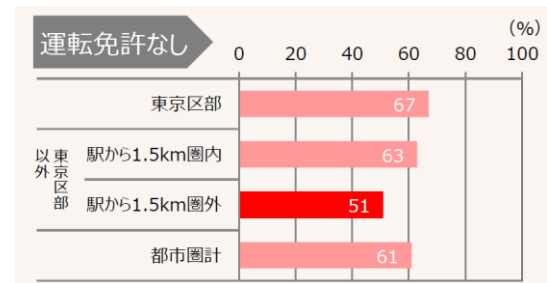
「東京都市圏交通計画協議会」とは・・・

東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的に、複数の都県市関係機関がお互いに協力・調整し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、日本で初めて1968年(昭和43年)に発足し(発足当時の名称は東京都市群交通計画委員会)、50年にわたって活動しています。

東京都市圏交通計画協議会の構成団体

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 都市局 都市計画課	都市整備部 都市計画課	県土整備部 都市整備局 都市計画課	都市整備局 都市基盤部 交通企画課	県土整備局 都市部 交通企画課
TEL:048-600-1330	TEL:029-301-4588	TEL:048-830-5337	TEL:043-223-3161	TEL:03-5388-3283	TEL:045-210-6182
横浜市	川崎市	千葉市	さいたま市	相模原市	(独)都市再生機構
都市整備局 都市交通部 都市交通課	まちづくり局 交通政策室	都市局 都市部 交通政策課	都市局 都市計画部 交通政策課	都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課	東日本都市再生本部 事業企画部 事業企画統括課
TEL:045-671-2021	TEL:044-200-2034	TEL:043-245-5351	TEL:048-829-1053	TEL:042-769-8249	TEL:03-5323-0720
東日本高速道路(株)	中日本高速道路(株)	首都高速道路(株)			
関東支社 総合企画部 総合企画課	東京支社 総務企画部 企画調整チーム	計画・環境部 交通調査課			
TEL:048-631-0049	TEL:03-5776-5600	TEL:03-3539-9408			

■居住地と免許有無による外出率の差 (外出率と居住地・年齢をクロス)



集計例 高齢者の居住地域別免許有無別外出率

今後の公表予定

1. PT調査結果（現況データ）
・基礎集計結果の公表（2019年秋頃予定）
（基礎集計エクセルデータ）
・データ集計システムにおける第6回PT調査結果の公開（2019年度予定）
2. 政策検討成果の公表
・今後の都市交通のあり方などを「政策検討成果」としてとりまとめ公表（2020年度予定）



<https://www.tokyo-pt.jp/>

東京PT

 検索



Vol.33 2019年3月
東京都市圏交通計画協議会



都市圏
東京としけん交通だより
～ 多様なライフスタイルに対応した都市交通の姿とは ～

第6回 東京都市圏パーソントリップ調査へのご協力ありがとうございました。

平成30年度は、第6回東京都市圏パーソントリップ調査(以下、PT調査)を実施しました。調査にご協力いただいたみなさまに改めてお礼申し上げます。

東京都市圏交通計画協議会(以下、協議会)では、少子高齢社会に対応した交通施策の検討、交通不便地域の解消など、交通施策へのPT調査の活用ニーズの高まりを受け、平成29年度と平成30年度に市区町村セミナーを実施しました。

本東京としけん交通だよりでは、平成31年2月に実施しました、市区町村セミナー「多様なライフスタイルに対応した都市交通の姿とは」の内容について詳しくご報告させていただきます。

また、市区町村セミナーには、多数の方々にご参加頂きました。改めてお礼を申し上げます。

平成30年度 東京都市圏交通計画協議会市区町村セミナー 「～多様なライフスタイルに対応した都市交通の姿とは～」

日時 平成31年2月26日(火)13:30～17:20

場所 AP秋葉原 4F HIJ会議室

プログラム

●事務局報告
「第6回東京都市圏パーソントリップ調査及びデータ集計システムについて」
横山 聡之（神奈川県(事務局)）

●基調講演
「少子高齢社会におけるライフスタイルの変化と交通」
大森 宣暁（宇都宮大学地域デザイン科学部 教授）

●パネルディスカッション
「多様なライフスタイルに対応した都市交通の姿とは」
コーディネーター / 森本 章倫（早稲田大学理工学術院 教授）
パネリスト / 大森 宣暁(宇都宮大学地域デザイン科学部 教授)
大沢 昌玄(日本大学理工学部 教授)
谷口 綾子(筑波大学大学院 准教授)
柳沼 秀樹(東京理科大学理工学部 講師)
越智 健吾(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査 室長)

参加者: 86名(50団体)



基調講演

「少子高齢化社会におけるライフスタイルの変化と交通」

宇都宮大学地域デザイン科学部 教授 大森 宣暁

●「本源需要」と「派生需要」

移動自身に価値がある散歩やドライブなどは「本源需要」である。

移動の結果に価値がある通勤や買い物などは「派生需要」である。

●「交通」は「移動」の派生需要

人の活動は「必需活動（睡眠、食事など）」「拘束活動（家事、買い物など）」「自由活動（趣味、休息など）」の3つに分けて考えることができる。

これらの場が空間的に離れているため、「交通」が必要となっている。

つまり、交通システムが「本源需要」である”外出”活動への参加を可能とする。

●「交通」の発生

目的地で行う効用が(+)で、移動の効用は(－)なので、なるべく時間を掛けずに移動する傾向にある。

●昔と今の移動の違い

昔の「移動」は早く目的地に着くことよりも、景色を楽しみながら「移動」していた。つまり、「移動」自体が「本源需要」であった。

●人は移動(外出)しなくても生活できるのか

必ずしも全員がどこでもドアを使って、移動時間が0分になることを望んでいないわけではない。(右表)



東京23区では、通勤や子供の送迎時の理想の交通手段は「どこでもドア」の分担率よりも「徒歩」の方が高い。

●「自動運転」と「どこでもドア」が実現した社会では？

移動時間が活動時間に変わる。また、派生需要としての移動はなくなり、本源需要としての移動が増加するかもしれない。

人々の価値観やライフスタイルの変化を受け入れる交通政策の立案と、交通政策が生活の質の向上に与える影響の評価が必要。

表 現在と理想の移動手段と移動時間

	北関東		東京23区	
	交通手段分担率	移動時間(平均)	交通手段分担率	移動時間(平均)
現在の移動手段(通勤)	1.自動車(74.0%) 2.鉄道(9.7%) 3.自転車(8.2%)	30.6分	1.鉄道(60.6%) 2.徒歩(13.1%) 3.自転車(13.1%)	38.2分
理想の移動時間(通勤)	1.どこでもドア(29.3%) 2.自動車(25.0%) 3.徒歩(24.0%)	10.7分	1.徒歩(36.2%) 2.どこでもドア(27.9%) 3.鉄道(13.1%)	13.8分
現在の移動手段(子どもの送迎)	1.自動車(87.5%) 2.徒歩(3.3%) 3.自転車(2.6%)	10.7分	1.自転車(28.8%) 2.徒歩(23.1%) 3.自動車(21.8%)	12.2分
理想の移動手段(子どもの送迎)	1.自動車(31.8%) 2.どこでもドア(28.0%) 3.徒歩(20.5%)	4.8分	1.徒歩(34.0%) 2.どこでもドア(23.1%) 3.自転車(17.6%)	11.3分

平成29年度 東京都市圏交通計画協議会 市区町村セミナー ～第6回東京都市圏パーソントリップ調査の実施に向けて～

日時:平成30年3月13日(火)14:00～17:40

場所:秋葉原UDX 4F UDXギャラリー

プログラム

- 講演:変容する都市、交通は今 ～新たなパーソントリップ調査と都市交通計画の挑戦～
羽藤 英二 東京大学大学院工学系研究科 教授
- 話題提供:都市交通調査の方向性について 一求められていること及びそれへの対応～
越智 健吾 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長
- 話題提供:第6回東京都市圏パーソントリップ調査の実施について
皆川 智子 東京都市圏交通計画協議会(関東地方整備局 広域計画課)
- 話題提供:パーソントリップ調査データから見えること
石神 孝裕 一般財団法人 計量計画研究所 都市・地域計画研究室 室長
- 話題提供:モバイル空間統計の概要と活用事例について
鈴木 俊博 株式会社ドコモ・インサイトマーケティングエリアマーケティング部 副部長
- パネルディスカッション:都市計画の現場から実践型都市交通調査を議論する(コーディネーター) 羽藤 英二 東京大学大学院工学系研究科 教授(パネリスト)
石神 孝裕 一般財団法人計量計画研究所都市・地域計画研究室 室長
越智 健吾 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室 室長
鈴木 俊博 株式会社ドコモ・インサイトマーケティングエリアマーケティング部 副部長
肥田 利弘 さいたま市都市局都市計画部交通政策課 主査



※:役職は当時

パネルディスカッション

「多様なライフスタイルに対応した都市交通の姿とは」



森本 章倫
早稲田大学理工学術院 教授



大森 宣暁
宇都宮大学地域デザイン科学部 教授



大沢 昌玄
日本大学理工学部 教授

PT調査から見た「ライフスタイル」・「交通」の変化

●ライフスタイル・交通はどう変化してきた？

越智:全国PTで60・70代より20代の移動が減ってしまったことが分かった。生活の仕方が相当変わってきている。

大沢:ゼロトリップが拡大している点をどう解決していくか。都市と交通、土地利用と交通は互いに関係しあっている。都市の中でうまく交通を使っていくことが重要。

谷口:未就学児は大人より自動車の分担率が高い。乗せられ移動が多いため、交通事故は減っている。傲慢性に関係する項目は幼少期の車移動だけだった。車にばかり乗せていると肥満になって傲慢になるということ。

柳沼:今はひとり10色の社会。サイバー空間、活動の選択肢が増えており、若い人は選択肢の多さゆえに変わってきている。ただ、活動パターンは実は多様化していない。

大森:駅ナカがどんどん便利になっている。若者の移動の低下と関係があるのではないかと。地方都市では送迎をせざるを得ない。東京都市圏も郊外では地方都市と同じ問題がある。

森本:高齢者の交通行動を変えさせるのは大変で、一度身についたものはなかなか変わらない。若い人のこと、未来の街づくりも考えた方がよい。ポタリング[※]も増加してきている。

※「ぶらつく、のんびりする、ほったき歩く」といった意味の英語potterが語源の和製英語。自転車を用いた散歩や散策、散歩的な「サイクリング」のこと

●多様性・まちの魅力をどう高めていくか？

森本:多様性について議論したい。自宅にいるのも自分の権利の多様性。そういう社会が果たして良いのか。

谷口:個人の利益増大を追及していくと、個人と個人の利益の相反が生じる、そこまでの多様性を求めるべきではないのではないかと。

森本:大型ショッピングセンターではすぐく歩いているが、同じ施設内の移動としてカウントされてしまう。

谷口:ショッピングセンターは歩行環境に車が無く安全だが、車でそこにみんなが集まると街が衰退する。

大森:多様な交通手段の選択肢が準備されることが重要。

柳沼:東京は歩かせる面白さを持った街。地方でも点として魅力を高めてどう動かしていくか。

森本:大都市はモードも多様化しているが、地方はそれが欠けている。

越智:街は多様であるべきだが、行政としては難しい問題である。

森本:望ましい街の在り方について、こういう社会、こういう未来でありたい。プランナーとしてどんな街をつくりたいかを持っていなければならない。



谷口 綾子
筑波大学大学院 准教授



柳沼 秀樹
東京理科大学理工学部 講師



越智 健吾
国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

理想とする未来社会像とその実現のために

必要な都市システム

柳沼:高齢者の分析では、家・病院・家で終わる。それ以外の外出機会を増やす施設配置も必要。その検討のために行政の方に使っていただけるツールとして実務レベルを目指している。

大森:時刻制約に縛られない生活になるといい。

谷口:社会的ジレンマを何とかしなければならない。利己的メリットか社会的・長期的メリットか。節度ある行動を目指すのがモビリティマネジメント。都市システムを使う人の行動が重要。



第6回PT調査に期待すること

越智:手法も高度化されているので、ぜひ自治体のみなさんの身近な問題に積極的に使ってもらいたい。

柳沼:みなさまの普段からの問題意識を教えてもらい、寄与できるようにデータの高度化に対応したい。

谷口:データをこんなにきちんととっている国に住んでいることが素晴らしい。交通の部署だけでなく教育・福祉の部署と一緒にぜひ使っていただきたい。

大沢:原点回帰、最後は人と思っている、最終的な判断は人がする。データを見てどうしたいのか、データと問題意識の両方からアプローチしていきたい。

大沢:トラフィック・アクセス・滞留。これからは滞留をどう考えていくか。待つことを楽しむ。日本の場合は駅前には交通結節点。ここからはもっと駅で楽しんでもらうという行動ができればいい。

越智:国交省では科学技術、データを活用して都市課題を解決していくスマートシティに取り組んでいる。

●土木部署以外と連携を！

越智:現在流山市等で子育て世代が増えている。福祉施策だが交通データ使った分析を試みている。

谷口:土木部署だけで解決できる問題ではない。厚労省、文科省、国交省と一緒にやろうというのは難しい。複数部署の連携という意味では、自治体の方がやりやすいのではないかと。連携して課題解決に取り組んで欲しい。

大森:PTは貴重なデータだが、データの特徴を理解したうえで計画につなげることが重要。

森本:交通はこれまですべて派生的需要で計算していた。これから高齢者増、インバウンド増であり本源的需要にも着目しなければならない。ライフスタイルが変われば交通行動も変わり、土地利用も変わる。そうするとまたライフスタイルも変わるといった循環となり、次の世代の街づくりにつながっていく。PT調査をベースにしながら街づくりを考えていただければ、このシンポジウムの意義があると思う。