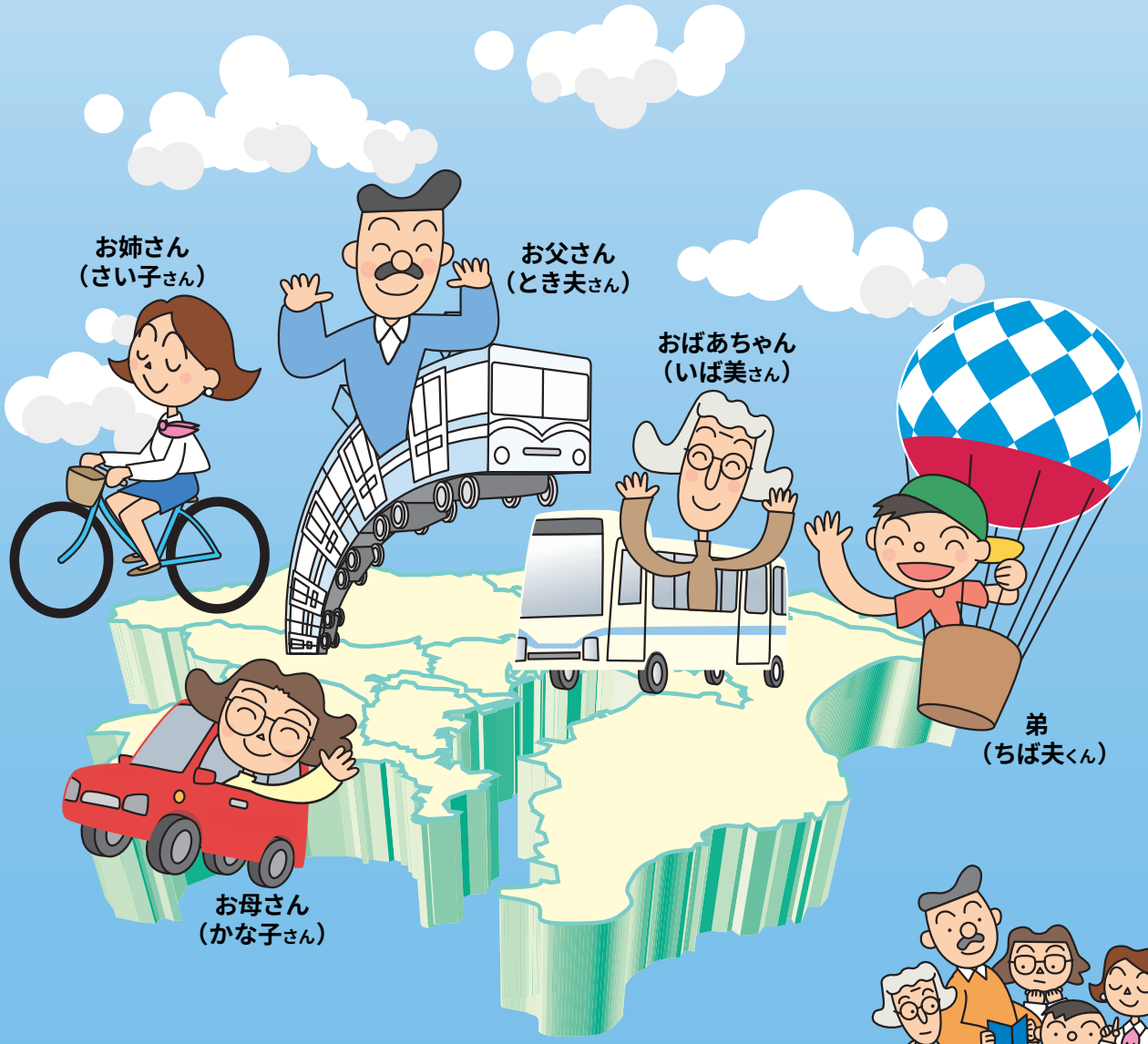
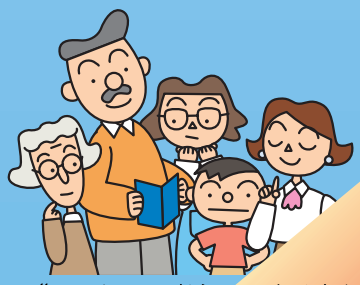
都市圏 東京としけん 交通だより
特別号 Vol.8

第4回
東京都市圏パーソントリップ調査

人の動きからみる東京都市圏のこれから

～「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」策定に向けて～





“いっしょに考えてみませんか？
これからの東京都市圏の交通”

アンケートを添付

みなさんのご意見をお聞かせいただくアンケートを添付しています。
ぜひ、みなさんのご意見をお寄せ下さい!!

平成12年8月
東京都市圏交通計画協議会

このパンフレットについて

このパンフレットは、平成10年度に東京都市圏の約８８万人の人々に協力していただいたパーソントリップ調査の結果をもとに、東京都市圏交通計画協議会が東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方を検討していくにあたって、将来（おおむね20年後）の交通の目標とその方向性などについて整理したものです。

内容については、東京都市圏のみなさまといっしょに考えていくため、「としけん一家」と「交通博士」との会話形式で説明しています。

また、東京都市圏の人々のご意見を広く伺いたく、最後にアンケート調査票を添付しましたので、ご協力をお願いいたします。

平成12年8月

1 東京都市圏のこれから	2ページ	まずはじめに、東京都市圏のこれからの見通しを整理しています。
2 考えられる交通の課題	3ページ	このまま何の取り組みも行わなかった場合に予想される将来の課題を整理しています。
3 将来の目標	5ページ	望ましい将来の交通体系を実現するうえでの3つの目標を整理しています。
4 交通政策の方向性	7ページ	目標を実現するための政策の方向性を整理しています。
5 「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」策定に向けて	15ページ	今後の検討のすすめ方について整理しています。
6 交通に関するアンケート調査票	17ページ	これからの東京都市圏の交通をみなさんといっしょに考えていくために、アンケート調査票を添付しています。みなさんのご意見をお聞かせ下さい!

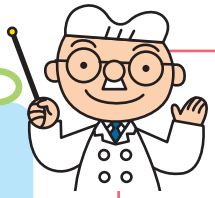
「東京都市圏交通計画協議会」とは･･･

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お互いに協力･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、30年以上にわたって活動してきました。

構成団体は建設省、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、都市基盤整備公団、日本道路公団、首都高速道路公団です。

我々が住む東京都市圏が将来（おおむね２０年後）どうなるのかをみてみよう!!

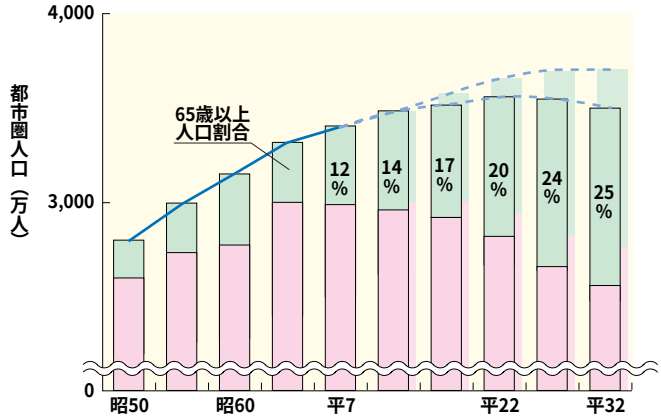
東京都市圏の将来人口はどれくらいになるの？



・これまで人口が増加してきたものの、やがてピークを迎え、その後減少していきそうじゃ!!

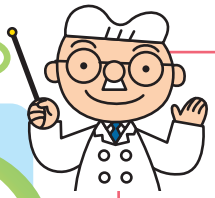
・６５歳以上の高齢者の割合は、平成7年では約12%であったものが、おおむね２０年後には約２５%になり、4人に1人が高齢者という高齢社会となりそうじゃ!!

都市圏人口と高齢者人口の推移



出典：平成7年までは国勢調査、平成7年以降は協議会推計値

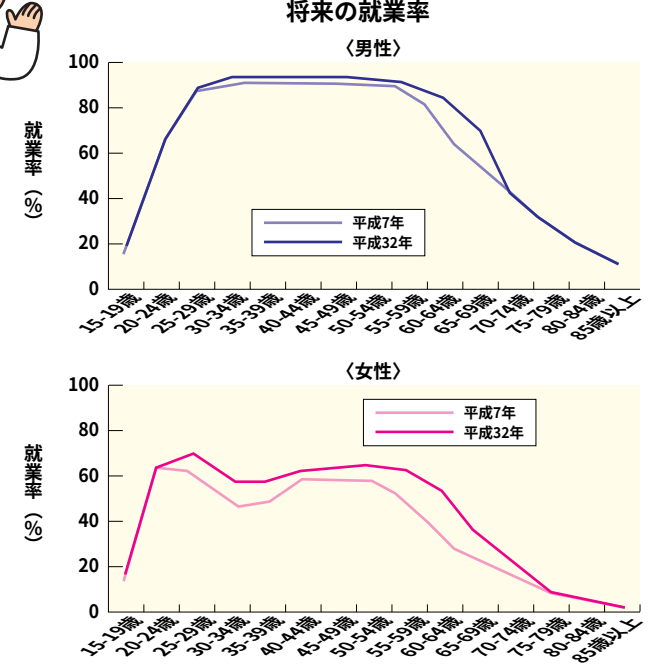
東京都市圏での仕事や働き方はどうなるの？



・インターネットに代表される情報化の進展によって、働く場所や時間帯にとらわれない新しい働き方をする人たちが増えてきそうじゃ。また、定年の延長や高齢者の再就職など、様々な人たちが働くようになりそうじゃ!!

・例えば、６５歳以上で働いている人の割合は、平成7年の約6%から、おおむね２０年後には約１３%まで増加しそうじゃ!!

将来の就業率



出典：平成7年までは国勢調査、平成7年以降は協議会推計値

これからもし、道路や鉄道を新しくつくることや、交通需要を抑制したり、自動車の排気ガスを減らすような取り組みを何も行わなかったとしたら、将来の交通の状況はどうなるのかな？

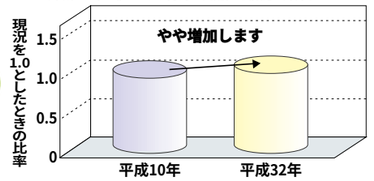
（※下に整理したデータは、主に平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査データを活用して試算した結果です。）

通勤の状況について

・このままいくと、鉄道の混雑は解消しないんじゃないかな。これから、在宅勤務や自宅の近くでの勤務が増えれば、ずいぶん、通勤が楽になると思うんだが。

東京区部断面のピーク時鉄道混雑率

（平成32年の値は、すう勢的人口配置を前提に計算したものです）



注）東京区部断面を通過する鉄道のなかには、ピーク時の混雑率が200%を超える路線があります（平成10年）。
例）JR常磐線快速（松戸→北千住）　混雑率：202%
JR東海道線（川崎→品川）　混雑率：209%

＜出典:運輸政策審議会資料＞

＜鉄道混雑率とは＞

１００%：座席に着くか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができ、ゆったりと乗車できる（定員乗車）

１５０%：肩が触れ合う程度で新聞は楽に読める

１８０%：体がふれあう程度で新聞は読める

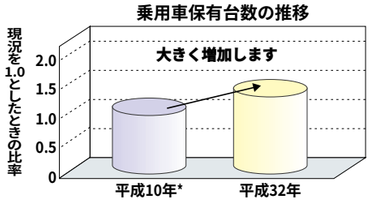
２００%：体がふれあい相当圧迫感がある週刊誌程度なら何とか読める

もし、何もしなかったら‥
・東京区部への通勤の7割は鉄道を利用しており、このまま郊外から東京区部に通勤する人が依然多いと、東京近辺の鉄道の混雑はあまり解消されないのじゃ。

道路の状況について

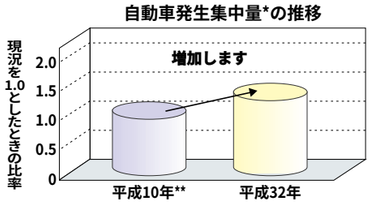
・自動車をもつ人が増えて、今のまま、みんなが利用すると、将来交通渋滞はより深刻なものになるかもね。

乗用車保有台数の推移



＊「市区町村別自動車保有車両数」及び「市区町村別軽自動車車両数」による。

自動車発生集中量*の推移



＊発生集中量とは、ある地域内に出発地又は到着地を持つ人の移動の合計です。
＊＊パーソントリップ調査データの集計値

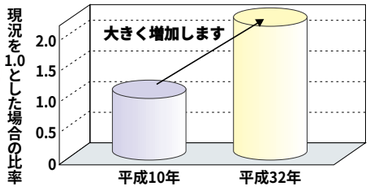
もし、何もしなかったら‥
・自動車の保有台数が大きく増加し、さらに自動車の発生集中量も大きく増加し、交通渋滞は解消されないのじゃ。

グラフについては、戦略モデル（p8参照）で推計された結果にはある程度の幅があるため、以下のような表現を用いています。目安としては、現況を１.０として、比率が１.０５未満の場合、「やや増加します」、１.０５～１.２５未満の場合、「増加します」、比率が１.２５以上の場合は、「大きく増加します」として表現しています。

高齢者の移動について

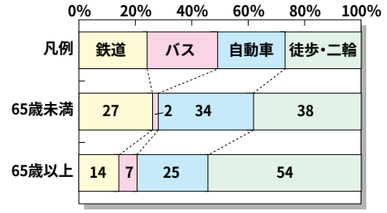
・これから高齢者が増えるといわれているけど、私たちでも楽に移動できるようになるのかしら。

高齢者の発生集中量*の推移



＊発生集中量とは、ある地域内に出発地又は到着地を持つ人の移動の合計です。

現況の高齢者の交通手段別構成比



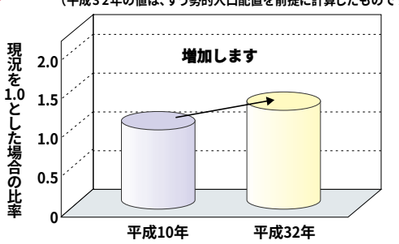
もし、何もしなかったら‥
・歩道の段差や階段の昇り降りなどによって移動を制約される高齢者が増えるのじゃ。

交通と環境について

・みんながこのまま、どんどん自動車を使えば、環境への影響が心配だね。

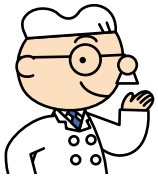
年間二酸化炭素排出量*（自動車分）の推移

（平成32年の値は、すう勢的人口配置を前提に計算したものです）



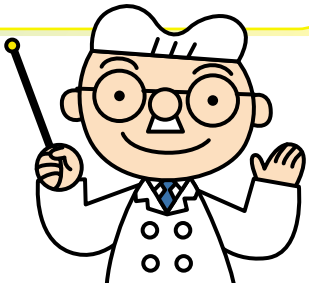
＊二酸化炭素排出量は、自動車によるもののみです。

もし、何もしなかったら‥
・例えば、自動車からの二酸化炭素の排出量が増加して、環境への負荷が大きくなるのじゃ。



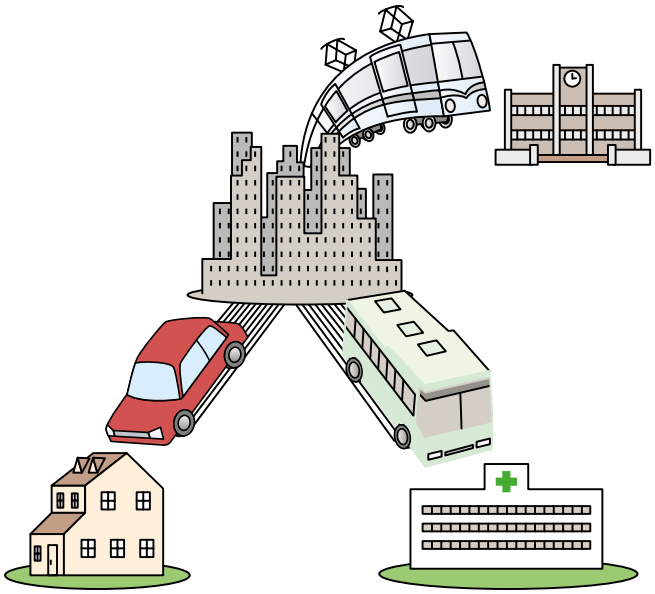
ふむふむ！！　「としけん一家」が考えていることはもっともじゃ。
「としけん一家」が考えているような課題を解決して、
望ましい将来像を実現するための
都市交通の**「3つの目標」**について整理しておこう！！

目標①：東京都市圏の活力を支えるモビリティの向上



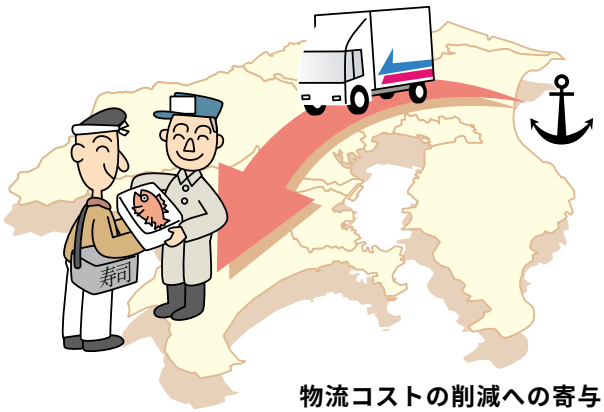
みんなが住むまちでのくらしや産業に関わる人や物の移動が、巨大な東京都市圏の活力の源になっているのじゃ。

この活力を将来にわたって増進していくため、移動時間を短縮したり、約束の時間に間違いなく荷物が届くような信頼性をより高めていくことが重要じゃ!!



毎日の移動に関わる混雑解消や時間の短縮

毎日の通勤や買い物の際の交通渋滞等の混雑解消やいつでもどこにでもより速い移動の実現。

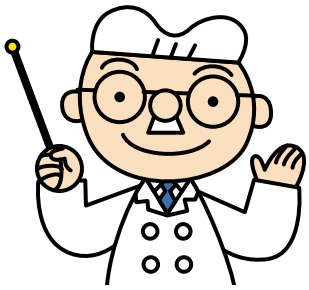


産業や経済活動を支える都市間移動の円滑化・信頼性の実現

物流コストの削減への寄与など、持続的な経済活動・産業活動の成長に資するような交通事業や対策。

目標②：安全で快適なくらしと交通の実現

あらゆる人々が、安全で快適にくらせる交通環境にすることが大切じゃ。
今後、ますます増えるお年寄りを含め、誰もが容易に移動できるようにしていくことが重要なのじゃ!!
それに加えて、安心してくらせる生活を実現するために、万一火災が発生した場合、燃えひろがるのを防ぐための幅の広い道路づくりや、避難路、緊急時の輸送路の確保など交通の観点からも災害に強いまちづくりを行っていかなければならないぞ。
また、交通事故の危険性を小さくしていくことも、もちろん重要なのじゃ。



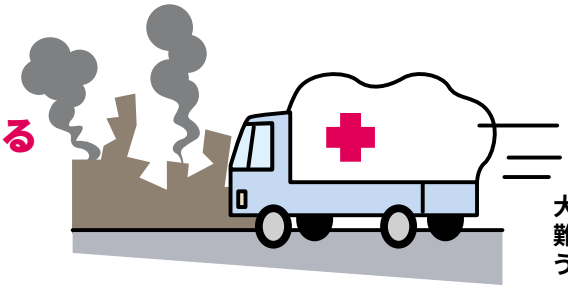
高齢者を含めた誰でも移動しやすい交通環境の実現

お年寄りや体の不自由な方も含めて誰もが快適に移動できるような交通環境の実現。

交通事故がすくない安全な交通環境の実現

生活道路への通過交通の排除や安全な歩道の整備などによる交通事故をなくすための交通安全対策。

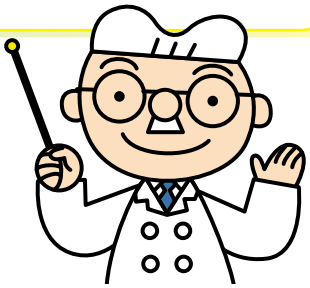
災害に強い安心できる交通環境の実現



大震災時においても、安全な避難や迅速な救援活動が行えるような道路整備。

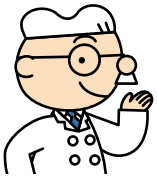
目標③：環境にやさしい交通体系の構築

東京都市圏が今後さらに発展し続けるためには、環境の問題も充分に考えていく必要があるぞ。
大気汚染など身近な環境問題について考えるのはもちろんだが、これからは、さらに地球レベルでの自然環境にも配慮した、環境にやさしい交通体系を構築する必要があるのじゃ。



排気ガスの削減や騒音の低減といった環境への配慮

排気ガスや騒音・振動の低減など、身近な環境問題から地球環境問題にまで十分な配慮。



さて、3つの目標を掲げたが、これらの目標を達成するためには、交通施設を整備していくとともに、交通の需要を抑制していく政策にも本格的に取り組んでいく必要があるのじゃ!!

目標達成に向けた交通政策の6つの方向性

＜政策方向性①＞
○都市圏構造や土地利用の誘導

交通の便利な地域に住む人を増やしたり、住む場所と働く場所を近くするなど、人々が活動する場所を適切に誘導することで、長距離通勤を減らし、環境への負荷を小さくする。

＜政策方向性②＞
○交通負荷や環境負荷の軽減に資する生活・行動への誘導

必要性の少ない自動車利用を控えたり、混雑時間を避けて通勤するなど、個人の生活や企業の活動を変えてもらうことで、道路や鉄道の混雑を緩和し、環境への負荷を小さくする。

＜政策方向性③＞
○骨格的な交通施設の整備と交通サービスの提供

骨格的な道路や鉄道などを整備し、鉄道やバスのサービスを高めることによって、移動を便利で快適にし、経済的な活力を高め、人々の様々な活動をしやすくする。

＜政策方向性④＞
○複数の交通手段を組み合わせた連続性の高い交通サービスの提供

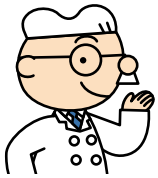
個々の交通機関を便利にするだけでなく、鉄道とバス、自動車、自転車など複数の交通手段の間の乗換えをしやすくすることで、交通を便利にする。

＜政策方向性⑤＞
○既存交通施設を有効活用した交通サービスの提供

バスレーンや自転車用レーンを設けたり、IT（情報技術）を活用することにより、道路や鉄道などの使い方を工夫して、効率よく交通サービスを改善する。

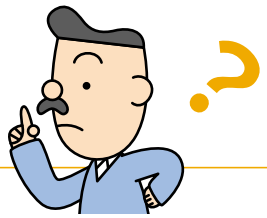
＜政策方向性⑥＞
○多様なニーズに応える質の高いサービスの提供

バリアフリー化、震災時の延焼の防止、憩いの空間の提供など、速く移動すること以外に多様な機能を持った道路などの交通施設・サービスを提供する。



**「交通政策の６つの方向性」それぞれについて、
いろいろな取り組みが考えられるのじゃ。
まずは単独で、これらの取り組みを行った場合の効果を、
戦略モデルを使って把握してみるとしよう。**

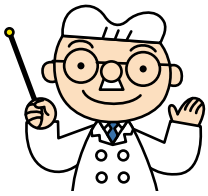
戦略モデルってどんなものなんだろう？



戦略モデル（戦略的政策評価モデル）とは

これからの交通政策は、道路や公共交通などの施設整備をすすめていくほか、交通需要マネジメントを含むソフト施策など、多様な施策を組み合わせて実施していく必要がある。また、モビリティ、環境などさまざまな目標について、政策の効果をあらかじめ評価していくことが重要なのじゃ。

戦略モデルは、これらのニーズに応えるために今回開発したモデルで、広い地域を対象として交通政策を評価するものなのじゃ。ソフト施策を含む多くの施策の組み合わせをモビリティ、環境や安全性、快適性など、多様な指標を使って客観的に評価できることに特徴があるのじゃ。



★取り組みの効果の把握について

ここからの、取り組みの効果の把握は、以下の考え方で行っています。

＜基本的な条件（おおむね２０年後を想定）＞
人口が増え、すう勢的な状況よりも東京区部周辺での住居や職場が増加した分散的人口配置となり、自動車の保有も増加した（P.3参照）概ね２０年後を想定しています。道路や鉄道は、２０年後の想定路線（放射方向と環状方向の道路網や鉄道網、まちの骨格となる道路網）が整備された状況を前提にしています。

＋

「交通政策の６つの方向性」それぞれの具体的な取り組みを単独で実施することを前提としています。

●ここでの分析では、それぞれの具体的な取り組みについて「取り組みをした場合」と「取り組みをしなかった場合」の結果の相対的な比較をグラフに表しています。「取り組みをしなかった場合」に対し、「取り組みをした場合」の変化の割合が５％未満の場合「やや良く(多く)なります」、５％以上の場合「良く(多く)なります」として表現しています。

●グラフには、モデル計算に基づく現況（平成１０年値）を1.0とした比率を示しています。

●ただし、モデルによる推計ですので、いずれの推計もいくつかの前提条件に基づく数値です。

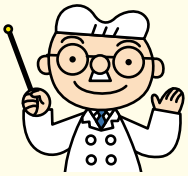
政策方向性①：都市圏構造や土地利用の誘導

○現状では、東京区部へ通勤する人のおよそ5割の人が、60分以上かけて通勤しています。
○交通計画と土地利用計画（人口等の配置計画）を一体的に考えないと、交通渋滞が発生しやすくなります。

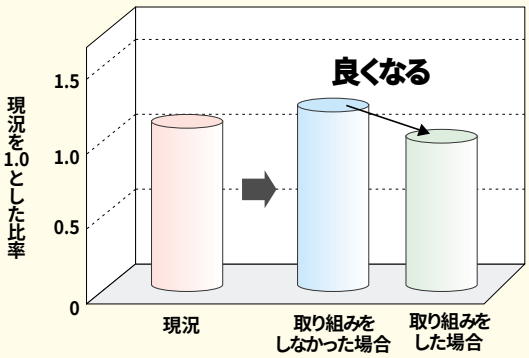
住む場所と働く場所を近づけたり、交通の便利なところに居住者などを増やすと・・・

- 東京区部の外側の鉄道利用が便利なところへの居住をすすめ、併せて、職場も増やし、住む場所と働く場所を近づけます。
- ここでの「取り組みをしなかった場合」とは、上記の取り組みもせず、基本的な条件（P.8参照）として掲げた分散的人口配置にもしない場合です。

鉄道を利用して60分以上かけて通勤する人の割合が減少するのじゃ!!

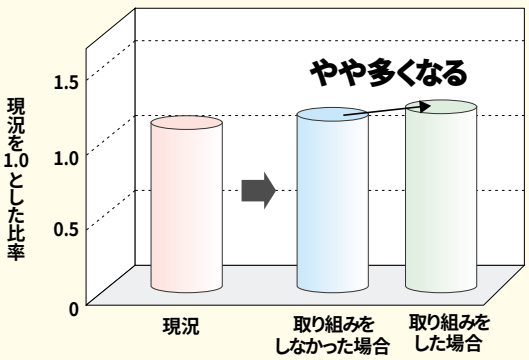


長時間*通勤（鉄道）の構成比の変化

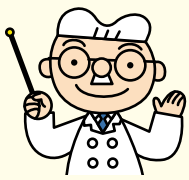


＊長時間とは60分以上としています。

公共交通（鉄道とバス）利用者の変化



公共交通（鉄道やバス）を利用して移動する人が増加するのじゃ!!



※上記は、戦略モデルによるシミュレーション結果です

【具体的な取り組みメニュー例】

○交通の便利なところに積極的に住宅地・業務地を配置する
○住む場所と働く場所が近づくよう、土地利用計画、市街地開発、税制による誘導を行う
○交通施設の整備といっしょに周辺のまちづくりを行う

通勤時間が短くなるのはうれしいな

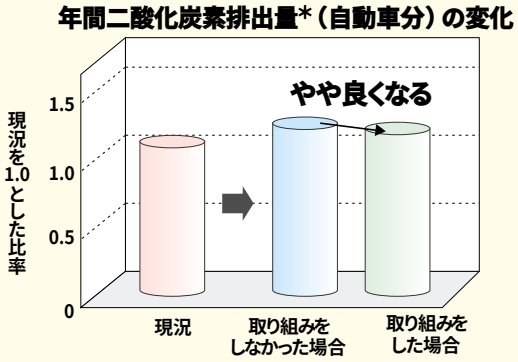
住む場所や働く場所を変えることで公共交通が使いやすくなるんだね

政策方向性②：交通負荷や環境負荷の軽減に資する生活・行動への誘導

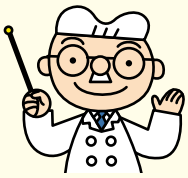
○現状では、東京都市圏のすべての移動のうち3割以上が自動車利用の移動で、この割合は増加傾向にあります。
○二酸化炭素の排出量については、1997年に開催された地球温暖化防止京都会議では、1990年と比べて2010年までに6%の削減が目標として宣言されています。

自転車の利用を促進したり、会社の業務用自動車での通勤をひかえたりすると・・・

・短距離での自動車利用に対して自転車利用への転換をすすめます。
・会社の業務用の自動車を持ち帰り、その自動車で通勤する人の制限をすすめます。



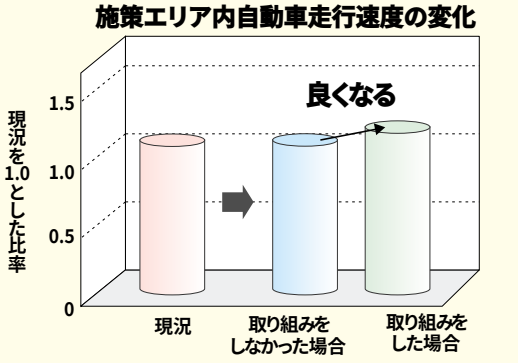
自動車利用者が減少して、二酸化炭素（CO_2）が減少し、環境への負荷が小さくなるのじゃ!!



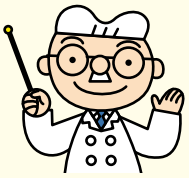
＊二酸化炭素排出量は、自動車によるもののみです。

自動車が多く集まるような都心部で、自動車の利用を抑制すると・・

・都心部へ流入する自動車に課金するなどの自動車利用の制限を行う場合です。(ロードプライシング等)



都心部に集まる自動車や通過する自動車が少なくなることで、都心部の自動車走行速度が向上するのじゃ!!



※上記は、戦略モデルによるシミュレーション結果です

【具体的な取り組みメニュー例】

○徒歩や自転車で無理なく移動できる距離での自動車の利用をひかえ、自転車等の利用をすすめる
○営業先などから自宅に帰宅するときに、会社の車を使って帰り、そのままその車で出勤するのをひかえる
○都心部へ流入する自動車に課金するなどの自動車利用の制限を行う（ロードプライシング等）
○ピーク時間での通勤混雑を緩和するために、フレックスタイム・時差出勤やSOHOをすすめる
○税制面での優遇などにより、低公害車などの利用や買い換えをすすめる

自動車の速度の向上や混雑の解消が期待できるんだな

自動車の利用が減ることで環境への負荷は小さくなるんだ

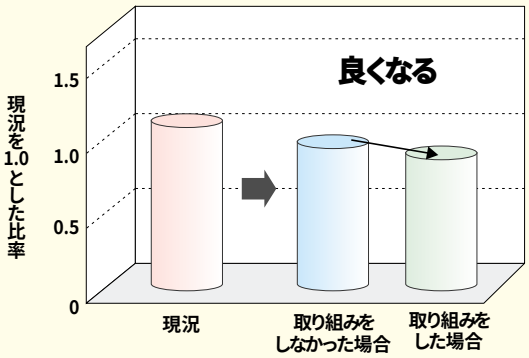
政策方向性③：骨格的な交通施設の整備と交通サービスの提供

◯現状では、東京区部断面を通過する鉄道の中には、ピーク時で定員の約2倍の人が乗っている路線があります。

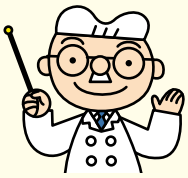
放射方向と環状方向の道路網や鉄道網、まちの骨格となる道路網を整備すると・・・

・ここでの「取り組みをしなかった場合」とは、基本的な条件（P.8参照）として掲げた道路や鉄道の20年後の想定路線が仮にまったく整備できなかったとした場合です。

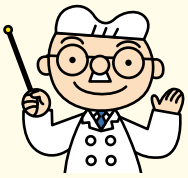
東京区部断面のピーク時鉄道混雑率



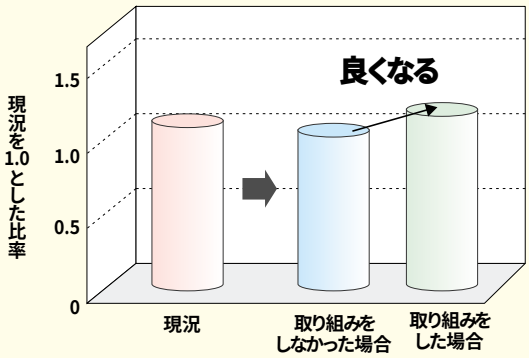
通勤時間帯での鉄道車内の混雑が解消され、より快適に通勤できるようになるのじゃ!!



自動車の走行速度が向上し、今まで行くのに時間がかかって不便だったようなところにも、比較的楽に行けるようになるのじゃ!!



自動車走行速度の変化



※上記は、戦略モデルによるシミュレーション結果です

【具体的な取り組みメニュー例】

◯自動車専用道路など、複数の都県を連絡して東京区部方面へ向かう放射方向と、環状方向の骨格的な道路を整備する
◯街のなかの骨格となる道路の拡幅や新たな整備、適切な駐車場の整備をすすめる
◯複数の都県を連絡する放射や環状方向の鉄道を整備し、輸送力の向上をすすめる
◯モノレールやLRTなど、都市内の拠点的な地区を連絡する公共交通を整備する
◯鉄道での移動が不便な主要都市間を連絡するような高速バス路線を導入する
◯バス路線や運行頻度を増やしたり、定時性を向上させたりして、バスサービスを改善する

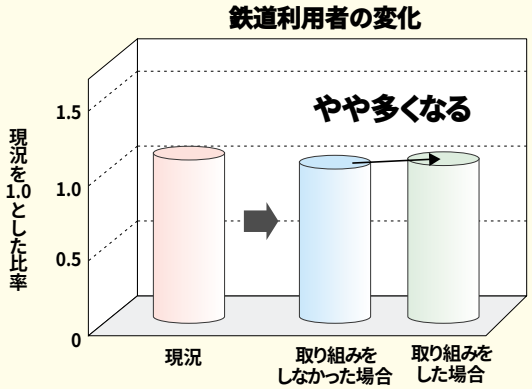
混雑は解消されてスムーズに移動できそうね

政策方向性④：複数の交通手段を組み合わせた連続性の高い交通サービスの提供

◯現状では、鉄道路線の乗り換えに時間がかかるところがあります。
◯現状では、鉄道駅周辺の駐輪場や駐車場が不足しているところがあります。

異なる路線間の相互直通化を図るとともに、ターミナル駅での乗り換え時間の短縮や、ダイヤ調整による待ち時間の短縮を進めると・・・

・ターミナル駅の改修や、エスカレーターなどの整備により、乗り換え時間(移動時間)の短縮をすすめます。

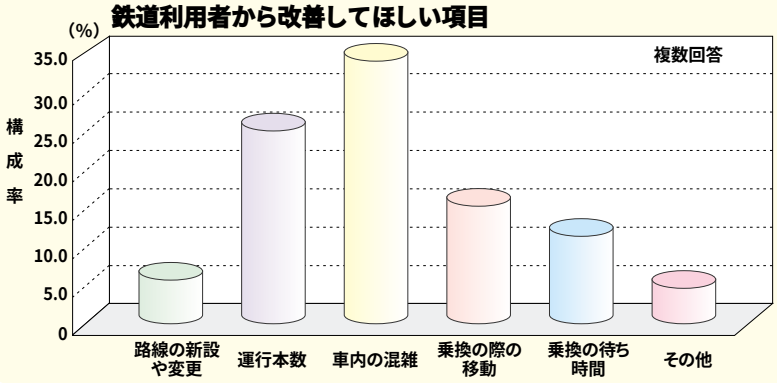


鉄道のモビリティが向上（移動時間の短縮）し、鉄道利用が増加するのじゃ!!

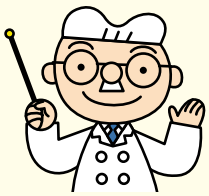
※上記は、戦略モデルによるシミュレーション結果です

また、このような取り組みはみなさんがどの程度望んでいるのでしょうか？

（前回アンケートでみる取り組みへの要望）



車内の混雑や運行本数の改善だけではなく、鉄道の乗り換えに関する改善の要望も高くなっているのじゃ!!



注）平成11年に協議会が実施した「交通に関する意識調査」に基づき集計

【具体的な取り組みメニュー例】

◯乗り換え人員の多い主要なターミナル駅での乗り換えをスムーズにする
◯異なる鉄道会社どうしで、郊外からの鉄道を都心の地下鉄などに乗り換えなしで直接乗り入れさせるような路線を増やす
◯異なる会社の列車やバスなどを乗り継げる共通乗車券を発行する
◯駅前広場を整備して鉄道とバスの乗り継ぎを便利にしたり、駅周辺に鉄道利用者のための駐輪場・駐車場を整備して鉄道駅までの移動を容易にする

朝の通勤にかかる時間はちょっとでも短くなるといいな

鉄道駅は上下の移動が多いから、エレベーターは本当にありがたいわね

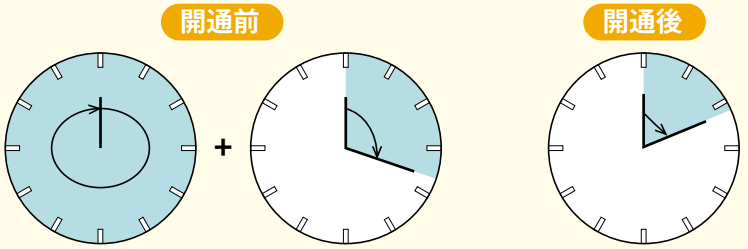
政策方向性⑤：既存交通施設を有効活用した交通サービスの提供

○信号や踏切などが渋滞の原因となっているところがあります。
○今ある交通施設が、その有効性を十分に発揮していないところがあります。

交差点や踏切を立体交差化すると・・・

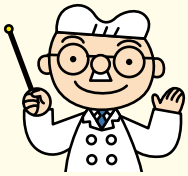
東京都・環状8号線井荻地区立体化事業の効果（環状8号線と西武新宿線の立体交差）

■立体交差化前後の最長旅行時間の比較
谷原交差点～四面道交差点間：約4.6km（外回り）



77分53秒 － 11分05秒 ＝ **短縮時間66分48秒**

自動車でスムーズに移動できるようになるのじゃ!!

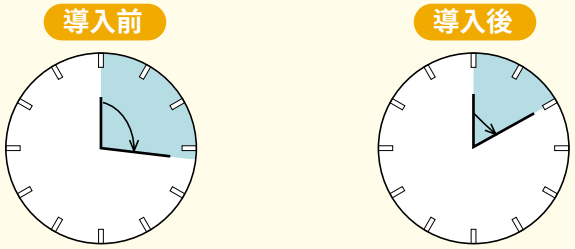


【出典】東京都建設局パンフレット

朝の一定時間に道路のセンターラインを変更し、上り方向の車線数を増やすようにすると・・・

センターライン変移（リバーシブルレーン）の効果（蔵前橋通り・亀戸四丁目交差点周辺 約340mの区間）

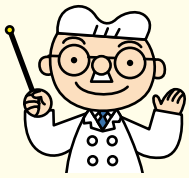
■リバーシブルレーン導入前後の旅行時間の比較
巽橋交差点～大平四丁目交差点間：約4.6km



16分09秒 － 10分13秒 ＝ **短縮時間5分56秒**

注）朝7時30分に通過した場合の時間

これも自動車でスムーズに移動できるようになるのじゃ!!



【出典】警視庁交通規制課資料

【具体的な取り組みメニュー例】

○渋滞する交差点などを立体化して信号を無くしたり、鉄道との踏切をなくすような整備を進める
○バスが専用に走れるレーンの設置、道路のセンターラインを時間帯によってずらすことで朝夕での道路の上り下りの車線数を変更する（リバーシブルレーン）
○渋滞など、道路情報の提供を充実させる
○高速道路の料金所をノンストップで通れるようにする

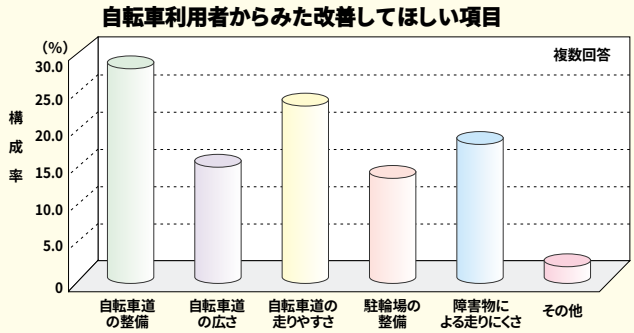
今の施設でもちょっとした改良でかなり便利になるのね

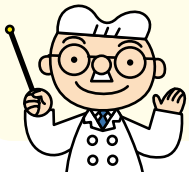
政策方向性⑥：多様なニーズに応える質の高いサービスの提供

○自転車や徒歩による快適な移動が望まれています。
○道路が狭い既成市街地では、消防活動・救助活動に支障となるところがあります。

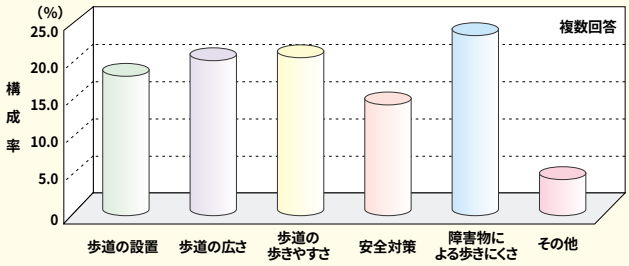
自転車や徒歩での移動を快適に行えるような取り組みは、どの程度望まれているのでしょうか？

（前回アンケートでみる
取り組みへの要望）



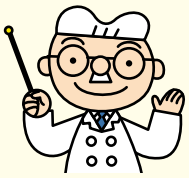


自転車や徒歩の快適な移動に対する要望は非常に高くなっているのじゃ!!



注）平成１１年に協議会が実施した「交通に関する意識調査」に基づき集計

道路の防災空間としての役割は？



阪神・淡路大震災の際には、幅員の広い道路がライフラインの確保とともに、延焼の防止に大きな効果を発揮したのじゃ!!

阪神・淡路大震災における延焼防止率：幅員１２m以上は１００％
４m未満は２０％弱

【出典】建設白書・平成11年版

【具体的な取り組みメニュー例】

○お年寄りや身体が不自由な方も含めて、だれもが快適に移動できるように、歩道での段差を無くしたり、エレベーターの設置などを進める
○歩道を広げたり、歩道の連続性を確保するなど徒歩での移動をしやすくするとともに、自転車の専用走行帯を整備して自転車も走りやすくする
○道路の狭い住宅街でのバス路線の整備やバス停以外でも乗り降りできるようにするなど、利用者の様々なニーズに柔軟に対応できるようなサービスを提供する
○火災の燃えひろがりを抑えたり、消防活動・救助活動の車両の通行がスムーズに行えるように、ある程度幅の広い道路を計画的に整備する

ただ歩くだけではなくて、
もっと快適に歩きたいわね

今から準備しておかないと、
大地震はいつ来るか
わからないしね

「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」策定に向けて

これまで6つの方向性をみてきたけれども、施策の中には単独で実施しても効果があまり大きくならないものもある。しかし、そういう施策も、組み合わせることによって効果が大きくなるのじゃ。
そして、将来の望ましい総合都市交通体系を検討していくときに、その施策の組み合わせはいろいろ考えられるのじゃ。

例　え　ば

モビリティを、
より優先して向上させる施策の組み合わせを考えてみると・・・

自動車やバスの速度の向上、公共交通の乗り換えの利便性の向上が特にすすみます。

安全性・快適性を、
より優先して向上させる施策の組み合わせを考えてみると・・・

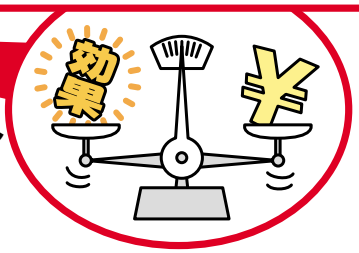
公共交通を中心に交通サービスが向上し、安全性・快適性の向上が特にすすみます。

環境を、
より優先して向上させる施策の組み合わせを考えてみると・・・

CO_2やNOxといった環境負荷の軽減とエネルギー消費量の抑制が特にすすみます。

3つの目標のより良いバランス

効果的・効率的な組み合わせ



3つの目標をバランスよく達成させることが重要じゃ。
また、費用の問題もあるから、目標達成のために、何にお金を使えばいちばん効果的か考えなければならんのじゃ。
それから、みんなの協力や合意がないと実施できない取り組みも多いのじゃ。

～望ましい総合都市交通体系のあり方～

わたしたちは、今後、「6つの方向性」を総合的、効果的・効率的に組み合わせ、将来の望ましい総合都市交通体系のあり方を検討していきます。
実現にあたっては、みなさんの協力が必要であり、検討の段階から、みなさんと一緒に考えていくことが重要だと考えています。

一人ひとりが「くらしと交通」の問題を自分の問題として考え、行動することが必要では？

アンケート調査にご協力を！

次ページに、それぞれの交通政策の方向性に応じた具体的な取り組みについて、みなさんのご意見を伺うためのアンケート調査票を添付しています。
ぜひ、みなさんのご意見をお寄せ下さい。

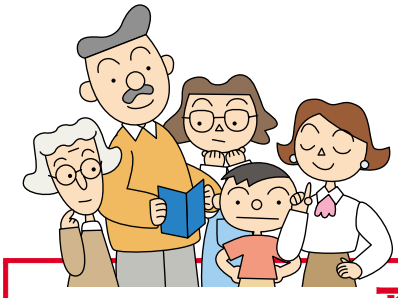
「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」の検討フロー

これからの東京都市圏の交通をみなさんといっしょに考えていくために

東京都市圏交通計画協議会

- 東京都市圏の交通(人の動き)の実態調査（1998年）
- 実態の分析、課題・論点の整理（1999年）
- 今回 交通政策の方向性の提案（2000年）
- 東京都市圏の総合都市交通体系のあり方
- 交通計画・施策への反映

市民のみなさん



アンケートの記入にあたって

1）アンケートの回答は、次ページの＜回答はがき＞にご記入のうえ、きりとり線で切り取ってから、ポストに投函してください。
※切手を貼っていただく必要はありません。

2）**2000年9月30日まで** にポストに投函してください。

3）アンケート結果については、とりまとめたうえで、12月ごろに公表する予定です。
（「東京としけん交通だより」及び「東京都市圏交通計画協議会ホームページ」にて）

4）このアンケートについて、ご不明な点などがございましたら、下記までお問い合わせください。

「交通に関するアンケート調査」実施本部
東京都市圏交通調査推進本部内
TEL：03（3266）0971
FAX：03（3266）0225

※なお、同様のアンケート調査を「東京都市圏交通計画協議会ホームページ」でも行っています。
＞http://www.iijnet.or.jp/tokyopt/

みなさんのご意見をお聞かせ下さい

～交通に関するアンケート調査（第２回）～

※回答欄は右すみのはがきにありますので、そのはがきに回答をご記入ください。

問1

望ましい将来像の実現に向け、下のような取り組みが考えられます。
（1）から（6）の取り組みそれぞれについてお答え下さい。（取り組みによっては、みなさんに費用の負担や移動の制約が生じることがあります）
また、「その他」の場合は、その内容を回答欄に具体的に記入してください。

（1）

将来的には、東京都心部やそれ以外の地域の都市に就業の機会が多くなっていくことが考えられます。その時、あなたが望む生活を1つ選んでください。

1. 東京都心部に住んで、東京都心部で働きたい。
2. 東京都心部以外の地域に住んで、東京都心部で働きたい。
3. 東京都心部以外の地域に住んで、東京都心部以外の都市で働きたい。
4. インターネットなどを活用して、郊外の自宅で働きたい（在宅勤務）。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。
   ※働く予定のない方は、住みたいところについて記入して下さい。

（2）

スムーズで環境にやさしい交通体系の実現のために、あなたが行動してもよい、または賛同するものをすべて選んでください。

1. 自宅から徒歩や自転車で出かけられる範囲では、自動車を使わないようにする。
2. 自家用車を電気自動車などの低公害車に買い換える。
3. ラッシュアワーを避けて通勤するようにする。
4. 都心部へ流入する自動車に課金するなどの自動車利用の制限を行う。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。

（3）

都市の基本的な交通サービスの充実のために、あなたがすすめてほしいものをすべて選んでください。

1. 国道や高速道路等の広域的な幹線道路の整備をすすめる。
2. 新たな鉄道、モノレール等の整備、今ある鉄道の複々線化等をすすめる。
3. 街のなかの幹線道路や駐車場を整備する。
4. バスの時間を正確にして、本数も増やす。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。

（4）

乗り換えや乗り継ぎを便利にするために、あなたがすすめてほしいと思うものをすべて選んでください。

1. 駅の改良によって、鉄道どうしの乗り換えを便利にしたり、相互直通運転を増やす。
2. 駅周辺に鉄道利用者のための駐輪場や駐車場を増やす。
3. 徒歩やバス利用者のために、駅と駅前広場の整備をすすめる。
4. 異なる鉄道会社の列車を乗り継げる共通乗車券を発券する。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。

（5）

今ある交通施設をより有効に使うために、あなたがすすめてほしいと思うものをすべて選んでください。

1. 踏切や交差点を立体交差にする。
2. 朝夕時、一時的に道路のセンターラインの位置を動かして、混んでいる方向の車線数を増やす。
3. 最新の情報技術によって、渋滞情報や駐車場情報などを提供する。
4. 高速道路の料金所で、止まらずに支払いができるようにする。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。

（6）

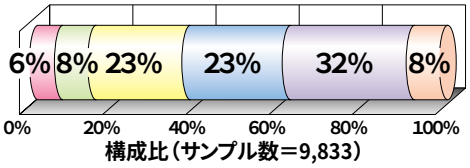
様々なニーズに応えるために、あなたがすすめてほしいと思うものをすべて選んでください。

1. 駅や歩道橋等にエスカレーターやエレベーターを設置する
2. 歩行者と自動車を分離するための歩道を整備する。
3. 災害時に役立つ幅の広い道路を整備する。
4. 地域住民の足となるコミュニティバスを運行する。
5. その他 ➡ 回答欄に具体的に記入してください。

問2

われわれ協議会が行った前回の調査によると、みなさんが住んでいる地域における、このパンフレットで検討しているような広域的な総合交通計画への参加意向は以下のようになりました。
下の前回調査の結果をご覧いただき、（1）から（3）のそれぞれにお答えください。

《前回のアンケート調査の結果》



（1）

前回の調査では上のような結果になりましたが、広域的な総合交通計画の検討について、あなたはどうしてほしいと思いますか？

1. 計画について議論をする意見交換会などで意見を述べたい（自分が参加する）。
2. 住民の代表者が意見交換会などに参加して意見を述べれば良い（自分は参加しない）。
3. 計画についてのアンケート調査などを通して意見を述べたい。
4. 特に意見を述べたいとは思わないが、説明会や資料で計画の内容については詳しく知りたい。
5. 行政が責任をもって考えた方が良い。
6. 興味がない。

（2）

このパンフレットで行っているような、広域的な総合交通計画の内容を知らせたり、意見を聞いたりする取り組みについて、あなたはどう思いますか。

1. 積極的にすすめてほしい。
2. どちらかといえばすすめてほしい。
3. 特にすすめてほしいとは思わない。
4. すすめる必要はない。
5. わからない。

（3）

このパンフレットで紹介した内容は、わかりやすかったですか。
また、これからのあなたの生活や交通を考えるときに役立ち、興味をもてる内容でしたか？

1. わかりやすく、興味をもって読めた。
2. わかりやすかったが、興味はもてなかった。
3. わかりづらかったが、興味をもって読めた。
4. わかりづらく、興味ももてなかった。

問3

このパンフレットや日ごろの交通に関する意見、また、今後知りたいことがありましたら、ご自由にお書きください。

～ご協力ありがとうございました～

きりとり線

〈回答欄〉

問1

	○は１つだけ				具体的に記入して下さい
（1）	1	2	3	4	5（　　）

	○はいくつでも				具体的に記入して下さい
（2）	1	2	3	4	5（　　）
（3）	1	2	3	4	5（　　）
（4）	1	2	3	4	5（　　）
（5）	1	2	3	4	5（　　）
（6）	1	2	3	4	5（　　）

問2

（1）	（2）	（3）
1～6の中から1つ	1～5の中から1つ	1～4の中から1つ

問3

……

……

……

……

東京都市圏パーソントリップ調査

PT TOKYO

Tokyo Metropolitan Region Person Trip Survey

建設省	横浜市
茨城県	川崎市
埼玉県	千葉市
千葉県	都市基盤整備公団
東京都	日本道路公団
神奈川県	首都高速道路公団

きりとり線

郵便はがき

料金受取人払

牛込局
承認
6569

差出有効期間
平成13年
1月31日まで
（切手不要）

1 6 2 - 8 7 9 0

（受取人）

東京都新宿区市ヶ谷本村町2-9
東京多聞ビルB1
「東京都市圏交通調査推進本部」内

『交通に関するアンケート調査』実施本部 行

きりとり線

アンケートに記入された方について

1つに○をつけて下さい	1.男性　2.女性	年齢 ＿＿＿＿才
職業 1つに○をつけて下さい	1.会社員　2.公務員　3.自営業 4.学生　5.主婦　6.その他　7.無職	
ご住所 ＿＿＿＿＿＿ 都・県 ＿＿＿＿＿＿ 市・区・町・村		

このアンケート結果の送付を希望される方は下記にご記入下さい

ご住所	〒□□□-□□□□ ＿＿＿＿＿＿ 都・県 ＿＿＿＿＿＿ 市・区・町・村 ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿
お名前	

■問い合わせ先

このパンフレットについてのお問い合わせは、下記までお願い致します。

建設省関東地方建設局企画部広域計画調査課
（TEL 048-600-1330, FAX 048-600-1373）
茨城県土木部都市局都市計画課
（TEL 029-301-4592, FAX 029-301-4599）
埼玉県住宅都市部都市計画課
（TEL 048-830-5343, FAX 048-830-4881）
千葉県都市部都市政策課政策室
（TEL 043-223-3166, FAX 043-225-4012）
東京都都市計画局施設計画部交通企画課
（TEL 03-5388-3283, FAX 03-5388-1354）
神奈川県県土整備部都市計画課交通企画班
（TEL 045-210-6182, FAX 045-210-8879）
横浜市企画局企画調整部総合交通計画課
（TEL 045-671-4086, FAX 045-662-7362）
川崎市まちづくり局計画部交通計画課
（TEL 044-200-2034, FAX 044-211-7353）
千葉市都市局都市部都市計画課
（TEL 043-245-5306, FAX 043-245-5627）
都市基盤整備公団都市整備部事業計画課
（TEL 03-3263-8392, FAX 03-3263-8188）
日本道路公団東京建設局建設第一部企画調査課
（TEL 03-5418-2001, FAX 03-5418-2050）
首都高速道路公団計画部調査課
（TEL 03-3539-9408, FAX 03-3502-2412）

東京都市圏交通計画協議会　ホームページアドレス

http://www.iijnet.or.jp/tokyopt/

R100
古紙配合率100%再生紙を使用しています