

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します。

東京都市圏交通計画協議会

- 国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課
TEL:048-600-1330 FAX:048-600-1373
- 茨城県 土木部 都市局 都市計画課
TEL:029-301-4579 FAX:029-301-4599
- 埼玉県 都市整備部 都市計画課
TEL:048-830-5343 FAX:048-830-4881
- 千葉県 県土整備部 都市計画課
TEL:043-223-3161 FAX:043-222-7844
- 東京都 都市整備局 都市基盤部 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
TEL:045-210-6182 FAX:045-210-8879
- 横浜市 都市整備局 都市交通課
TEL:045-671-4128 FAX:045-663-3415
- 川崎市 まちづくり局 計画部 交通計画課
TEL:044-200-2717 FAX:044-200-3967
- 千葉市 都市局 都市部 交通政策課
TEL:043-245-5351 FAX:043-245-5568
- さいたま市 都市局 都市計画部 交通企画課
TEL:048-829-1053 FAX:048-829-1979
- 独立行政法人 都市再生機構
業務企画部 都市再生推進第2チーム
TEL:045-650-0367 FAX:045-650-0366
- 東日本高速道路株式会社 関東支社
総合調整部 企画調整課
TEL:03-5828-8296 FAX:03-5828-8192
- 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 FAX:03-5776-5300
- 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 FAX:03-3502-2412

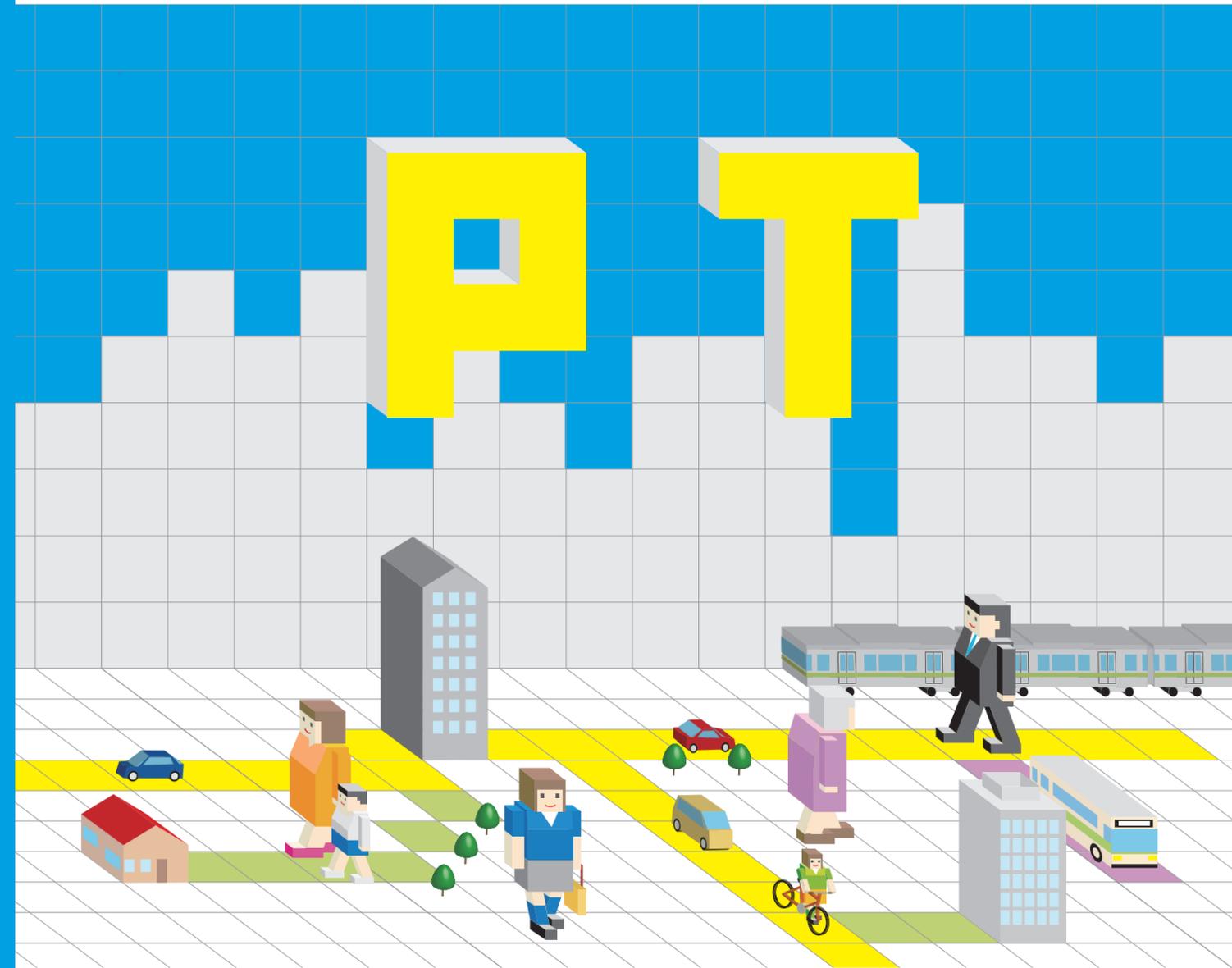
○ 東京都市圏交通計画協議会とは

日本ではじ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。

東京都市圏パーソントリップ調査についても、協議会で共同に実施しているものです。



第5回東京都市圏パーソントリップ調査
人の動きから見える東京都市圏



■INDEX			
はじめに	1	V 鉄道開通地域の変化	11
I パーソントリップ調査とは	1	VI 高齢者の移動実態	13
II 調査結果の概要	2	VII その他の視点	14
III 通勤の実態	7		
IV 自動車利用の実態	9		

はじめに

経済社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、「人」は都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していくのがパーソントリップ調査(以下、PT調査)で、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

昭和30年代以降、自動車交通の増加による道路混雑、環境悪化等が深刻な社会問題となり、各交通機関の相互関係を加味した交通政策の必要性から、昭和42年に日本で初めて、広島都市圏でPT調査が実施されました。

東京都市圏においては、日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域として、東京を中心とした通勤交通圏域を1つのまとまりある都市圏としています。そして、PT調査を、昭和43年以降、10年ごとに実施してきており、平成20年10月～11月にかけて皆さまの御協力を頂き、第5回の調査を実施いたしました。

このたび、調査結果の概要を取りまとめましたので、皆さまにご報告いたします。

I パーソントリップ調査とは

■ パーソントリップ調査の概要

○ 調査の目的

- ・パーソントリップ調査は「どのような人が」「いつ」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。
- ・この調査データをもとに、都市圏の交通の実態を総合的に把握・分析し、都市圏の望ましい都市交通体系のありかたを検討します。

○ 調査の対象者

- ・東京都市圏にお住まいの約1,600万世帯のうち、無作為で選ばれた約140万世帯の構成員(5歳以上)全員を調査の対象とさせていただきます。

○ 調査の方法

- ・調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布し、郵送及びWebによる回答により、調査票を回収しました。

○ 調査の圏域

- ・東京都市圏パーソントリップ調査では、下の図の地域(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部)を調査の対象圏域としています。



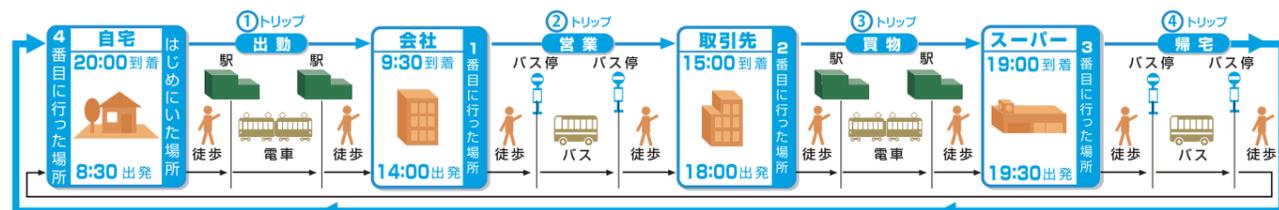
○ 回収の結果

- ・皆さまにご協力していただいた結果、約73万人(約34万世帯分)の方から調査票を回収することができました。

■ “トリップ” って何?

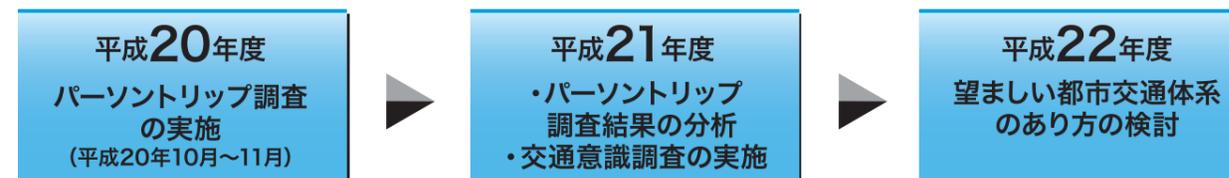
ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとし、そのトリップの詳細を調査しています。

下図は1日の移動の例を示したものです。この例では、自宅を出てから会社へ行く通勤目的のトリップが1回、会社から取引先へ行く業務目的のトリップが1回、取引先からスーパーへ行く買物目的のトリップが1回、スーパーから自宅へ行く帰宅目的のトリップが1回という、4回のトリップからなっています。



■ パーソントリップ調査の全体計画

東京都市圏交通計画協議会では、今回の調査結果を踏まえ、平成22年度末を目途に都市圏の望ましい都市交通体系のあり方を検討する予定です。調査の全体計画は以下のとおりです。



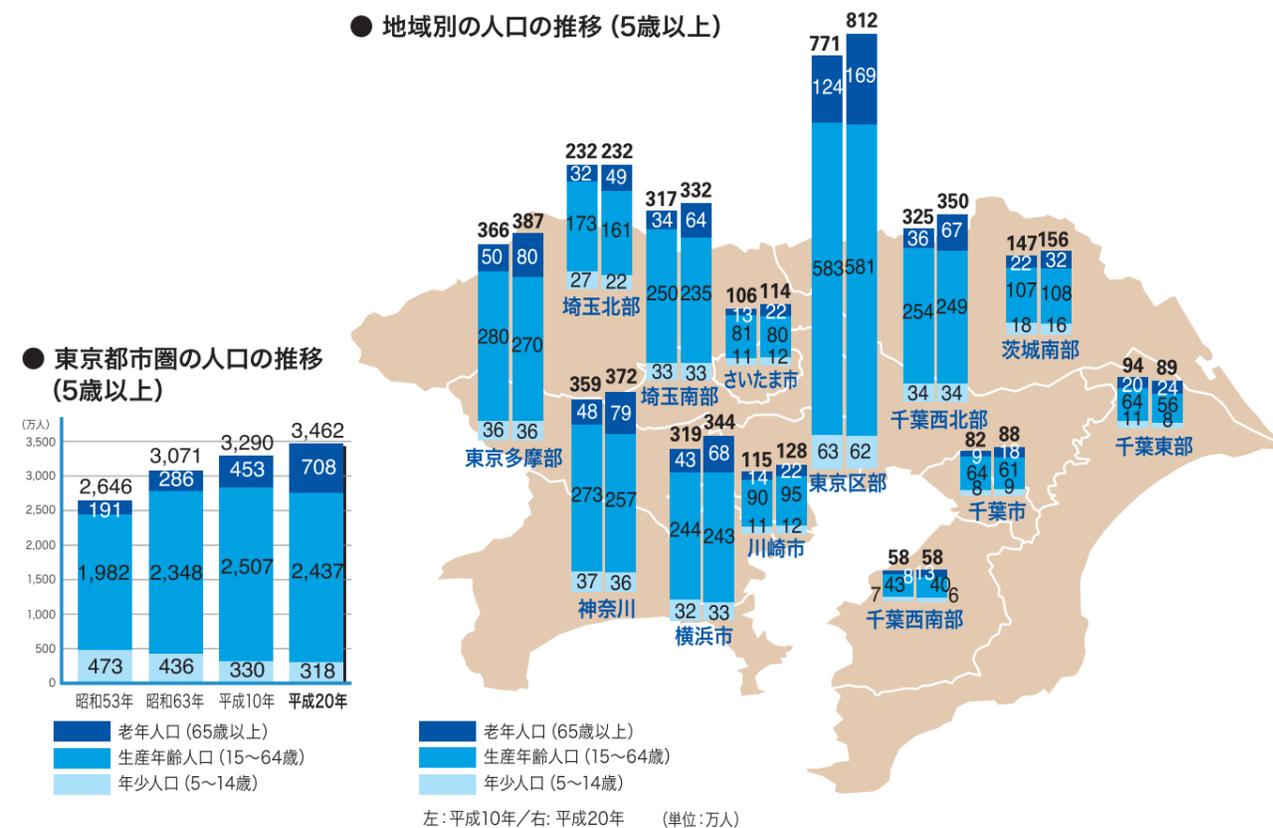
II 調査結果の概要

1 東京都市圏の人口

- ・東京都市圏には、約3,500万人の人々が住んでおり、過去10年間で150万人以上の増加がみられます。中でも東京区部において人口の伸びが、都市圏全体の20%強を占めています。
- ・高齢化が急速に進んでおり、高齢者の割合は東京都市圏全体で約20%となっています。



● 地域別の人口の推移 (5歳以上)



◆ 用語の解説

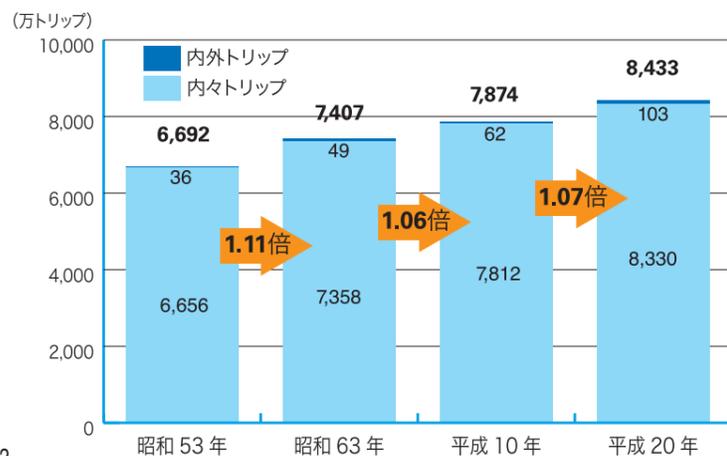
- 【トリップ】…… 人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する一単位のことをいいます。
- 【内々トリップ】…… ある同じ地域の中に出発地と目的地を持つ移動をいいます。
- 【内外トリップ】…… ある地域に出発地(目的地)を持ち、その地域以外に目的地(出発地)を持つ移動をいいます。
- 【私事目的】…… 買物、外食、観光、通院などの通勤、通学、業務を除いた目的のことをいいます。
- 【分担率】…… 移動するときのような交通手段を使用しているかを示す割合のことをいいます。
- 【発生集中量】…… ある地域において、出発する移動と到着する移動を合計した量のことをいいます。

2 東京都市圏居住者の1日の動き

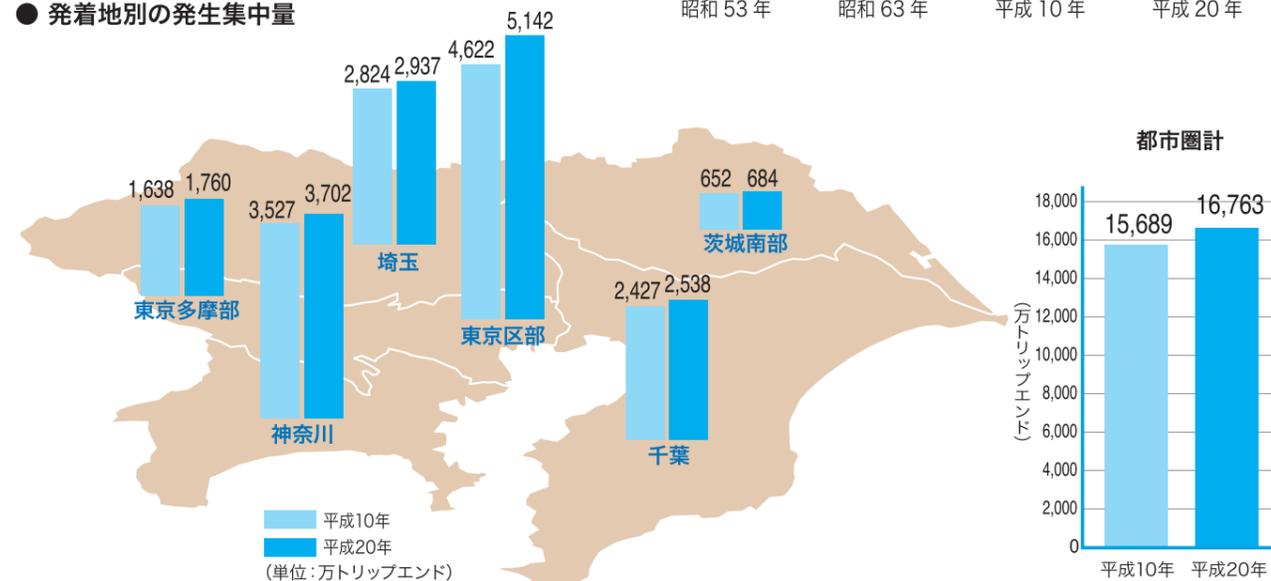
● 都市圏居住者によるトリップ数



・全体的なトリップ数は都市圏の人口増加に伴い、約7ポイント増加しています。
・特に東京区部での増加が顕著に現れています。



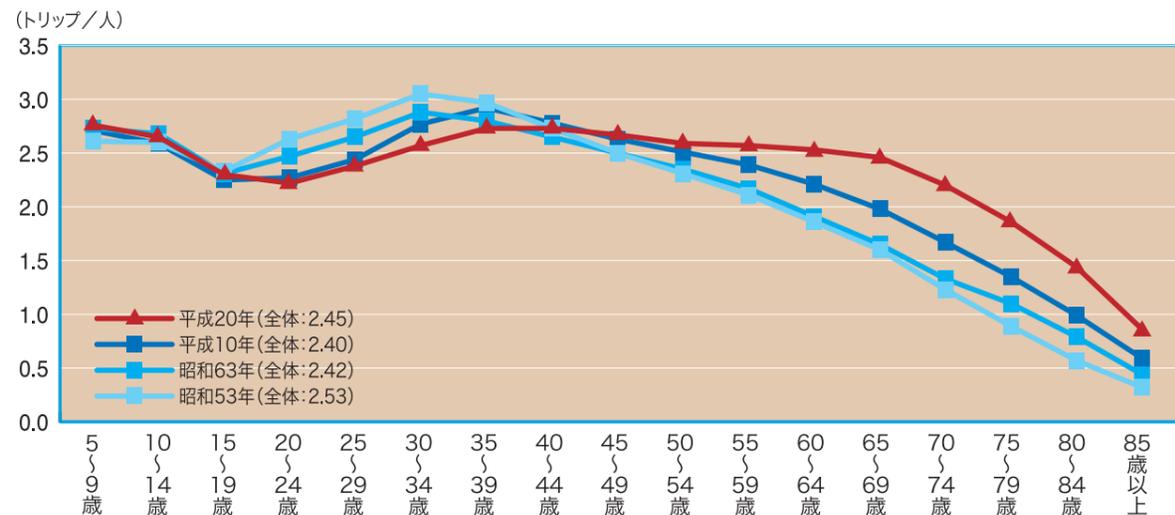
● 発着地別の発生集中量



● 年齢別1人当たりトリップの推移



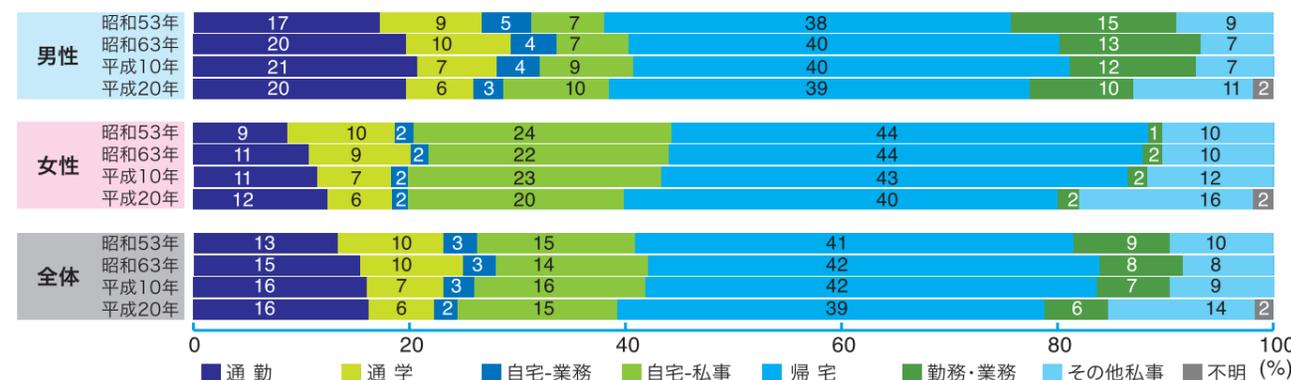
・平成10年と比較して全体的に1人1日当たりのトリップ数が増えています。
・特に65歳以上の高齢者において増加しています。



● 性別目的種類別構成比の推移



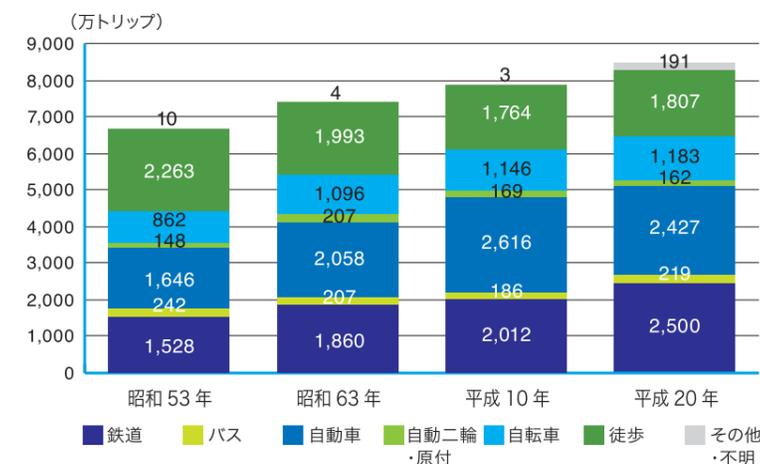
・ほとんどの目的でほぼ横ばいですが、その他私事(外出先からの私事目的移動)の割合が増加しています。



● 代表交通手段の推移



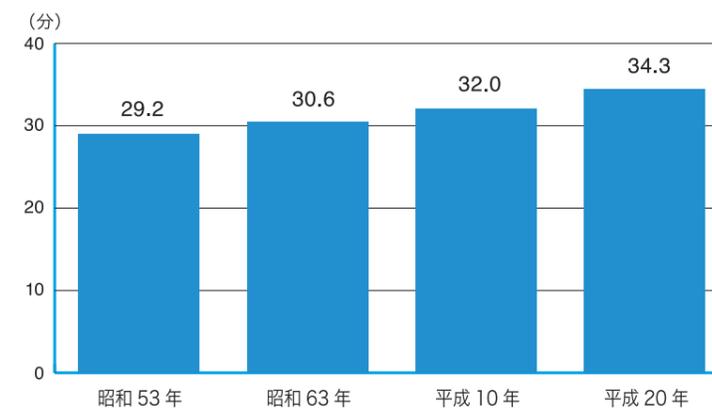
・過去に増加していた自動車を利用したトリップが減少しました。
・鉄道を利用したトリップが増加しました。
・バス及び自転車を利用したトリップはほぼ横ばいです。



● 平均移動時間



・平均移動時間は、昭和53年以降増加しています。



◆用語の解説

【平均移動時間】… 出発地から目的地へ至るまでに掛る所要時間の平均値をいいます。

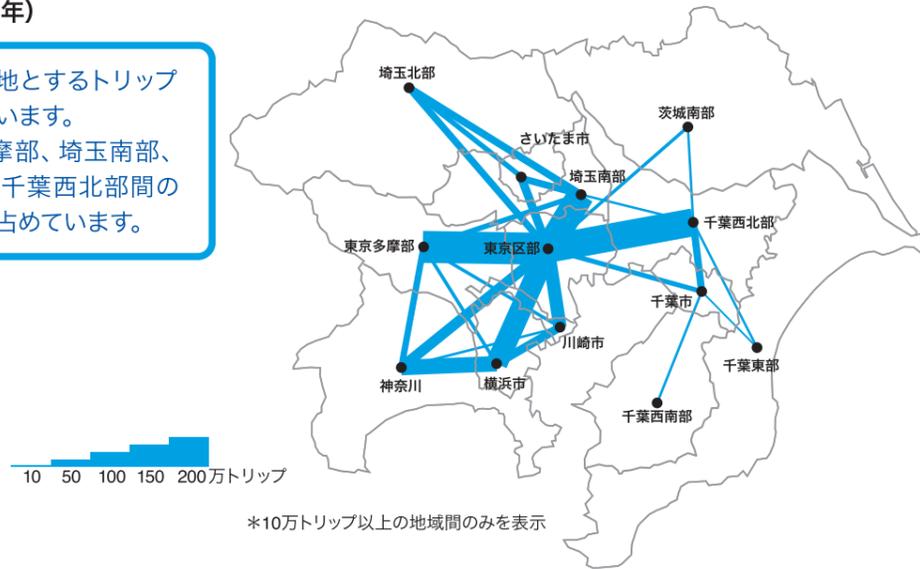
【代表交通手段】… 一回のトリップで複数の交通手段を使用した場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といいます。集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

3 地域間の移動

● 地域間のトリップ数 (平成20年)



・東京区部を発着地とするトリップが最も多くなっています。
 ・なかでも東京多摩部、埼玉南部、横浜市、川崎市、千葉西北部間のトリップが大半を占めています。



● 地域別内々トリップ数の伸び (平成10年からの増減比)



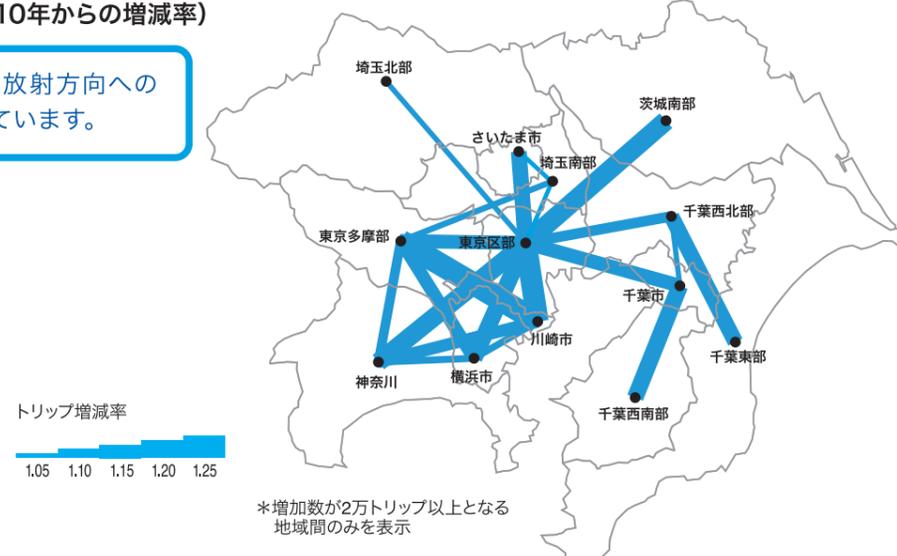
・都市圏全域では、内々トリップは増加傾向です。
 ・東京区部を中心に増加傾向がありますが、郊外では減少した地域もあります。



● 地域間トリップ数の伸び (平成10年からの増減率)



・東京区部を中心に放射方向への増加率が高くなっています。

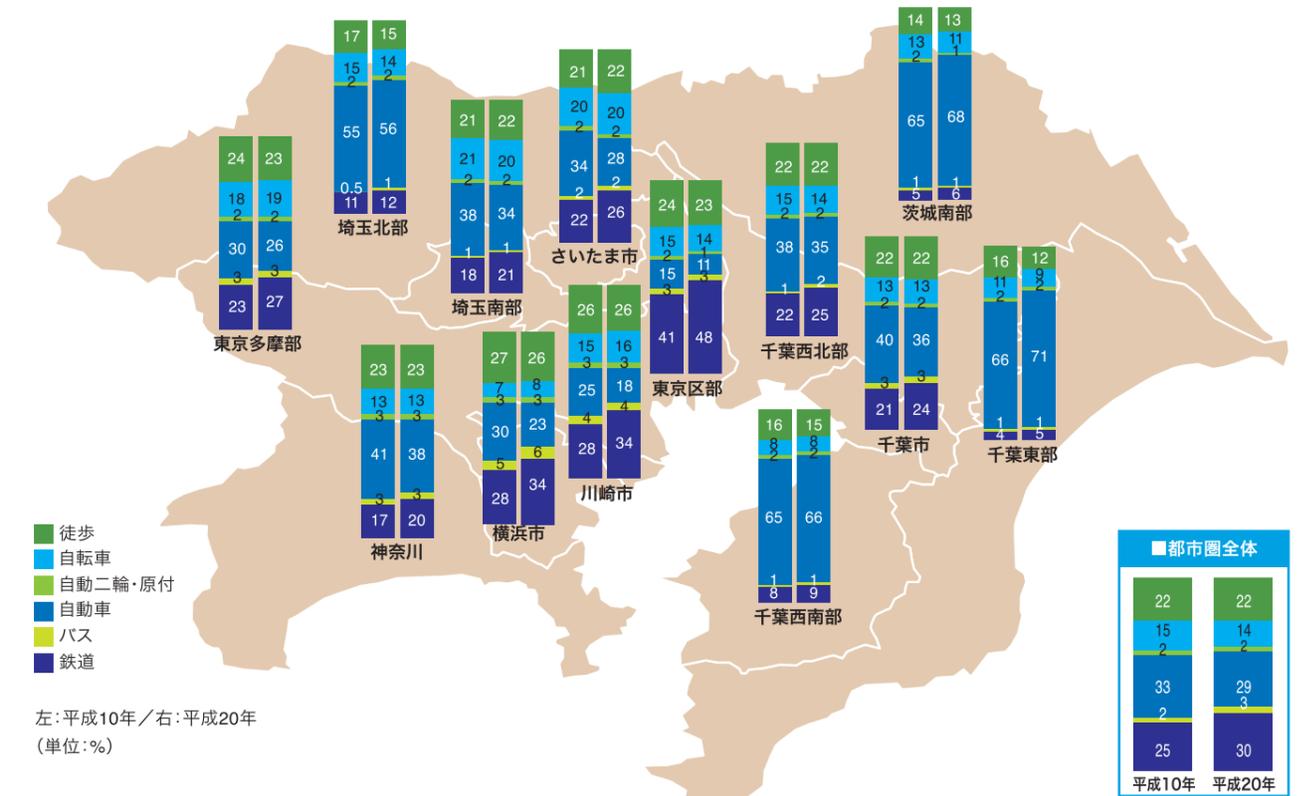


4 地域の移動の特徴

● 地域別代表交通手段分担率



・東京区部や政令市などで鉄道分担率が増加し、自動車分担率が減少しています。
 ・一方、都市圏の郊外部にあたる埼玉北部、千葉西南部、千葉東部、茨城南部などでは自動車分担率は増加しています。

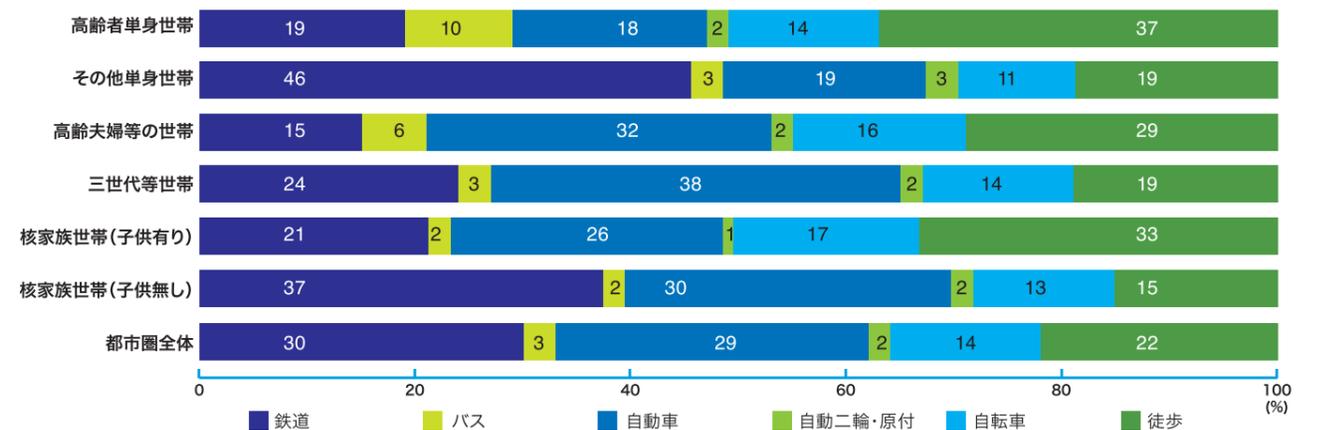


5 世帯構成による違い

● 世帯構成別代表交通手段の構成比



・高齢者単身世帯では、都市圏全体に対して、バス利用と徒歩の割合が高く、自動車利用の割合は低くなっています。
 ・核家族世帯でも、子供を持つ世帯では徒歩の割合が高く、子供がいない世帯では鉄道利用の割合が高くなっています。

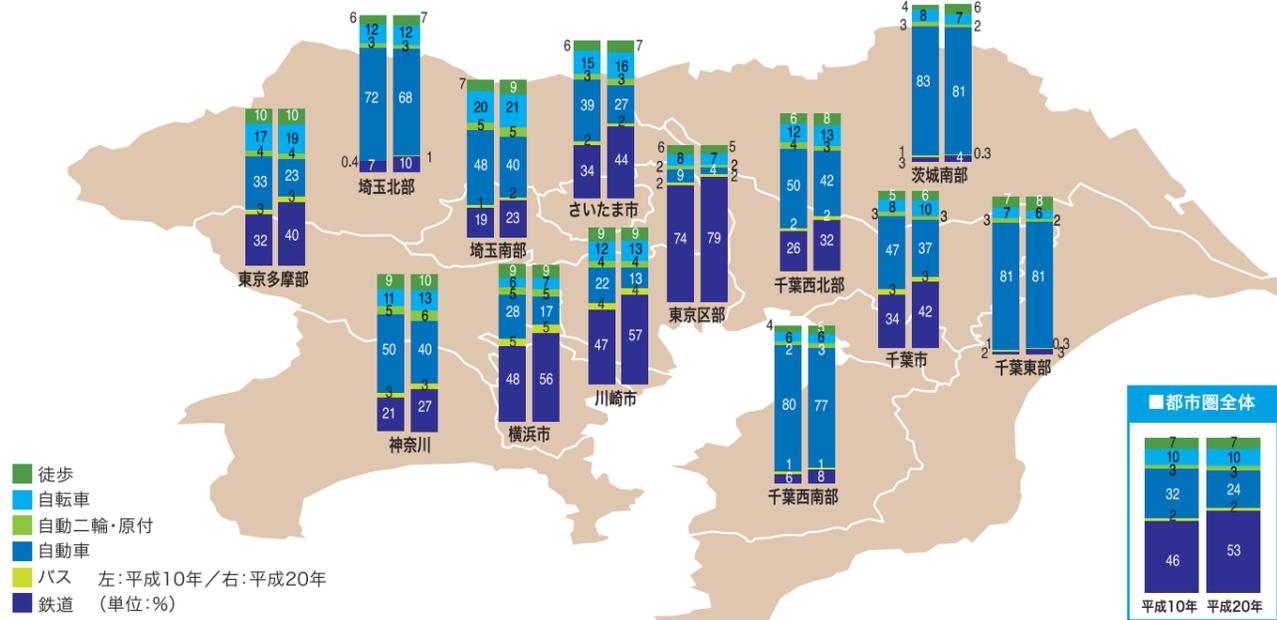


III 通勤の実態

● 通勤先への代表交通手段の構成比



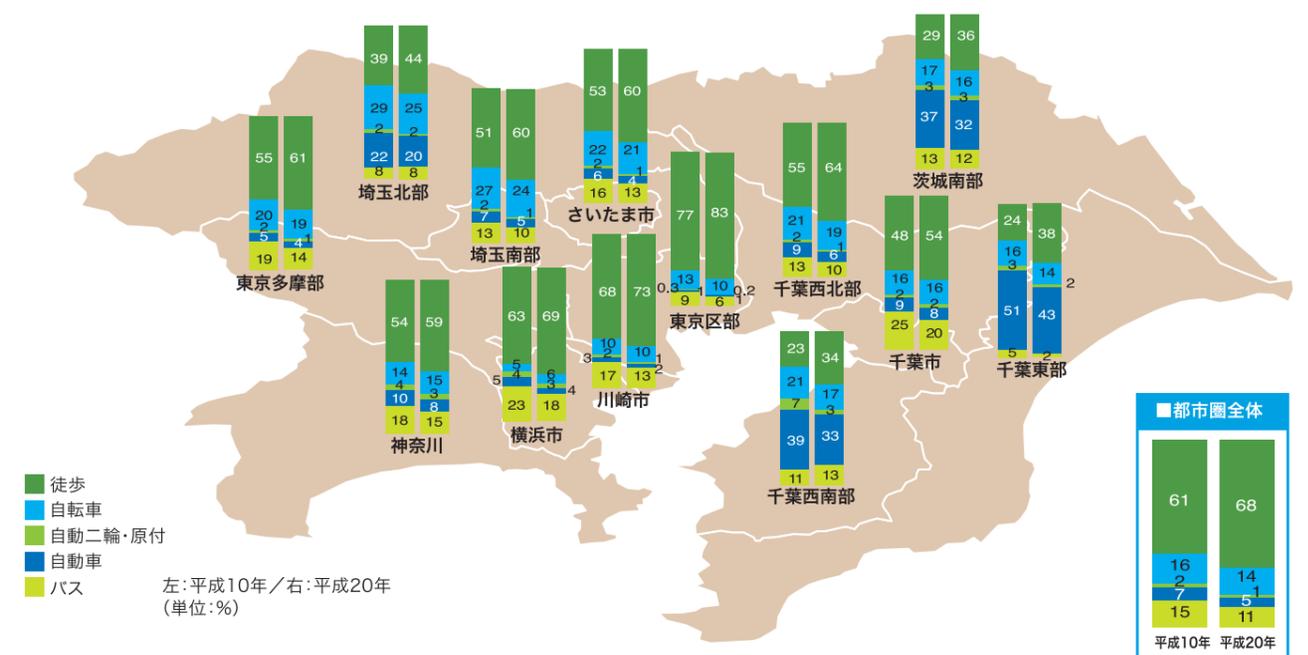
・東京区部、政令市へ通勤する人の多くは鉄道を利用していています。特に、東京区部では、通勤する人の8割が鉄道を利用していています。
 ・一方、「埼玉北部」「千葉西南部」「千葉東部」「茨城南部」といった地域では、自動車通勤する人の割合が多く、特に「千葉東部」「茨城南部」では8割以上の人が自動車通勤しています。



● 地域別最寄り駅までの交通手段構成比（通勤目的）



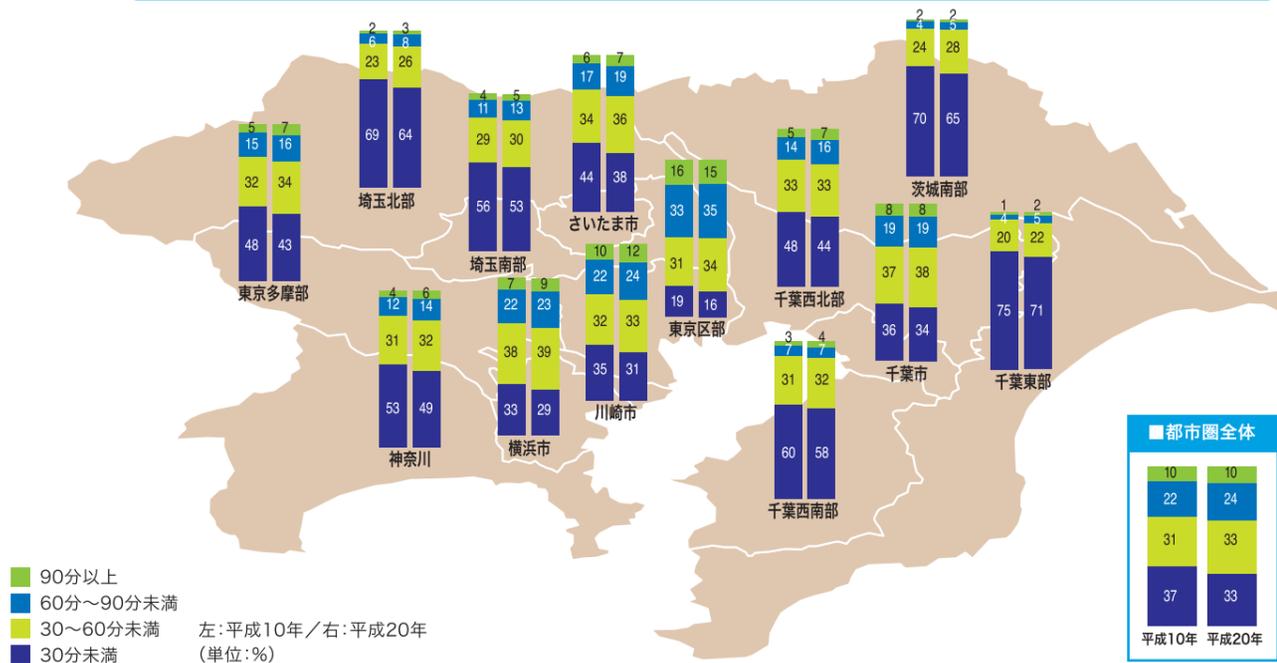
・都市圏全ての地域において、この10年の間に徒歩で駅まで行く人の割合が増加しています。
 ・地域別にみると千葉東部では4割の人が、千葉西南部及び茨城南部では3割の人が駅まで自動車を利用していています。また、東京区部では自動車を利用する人は少なく、8割以上の人が徒歩で駅まで移動しています。



● 通勤先への地域別通勤時間構成比



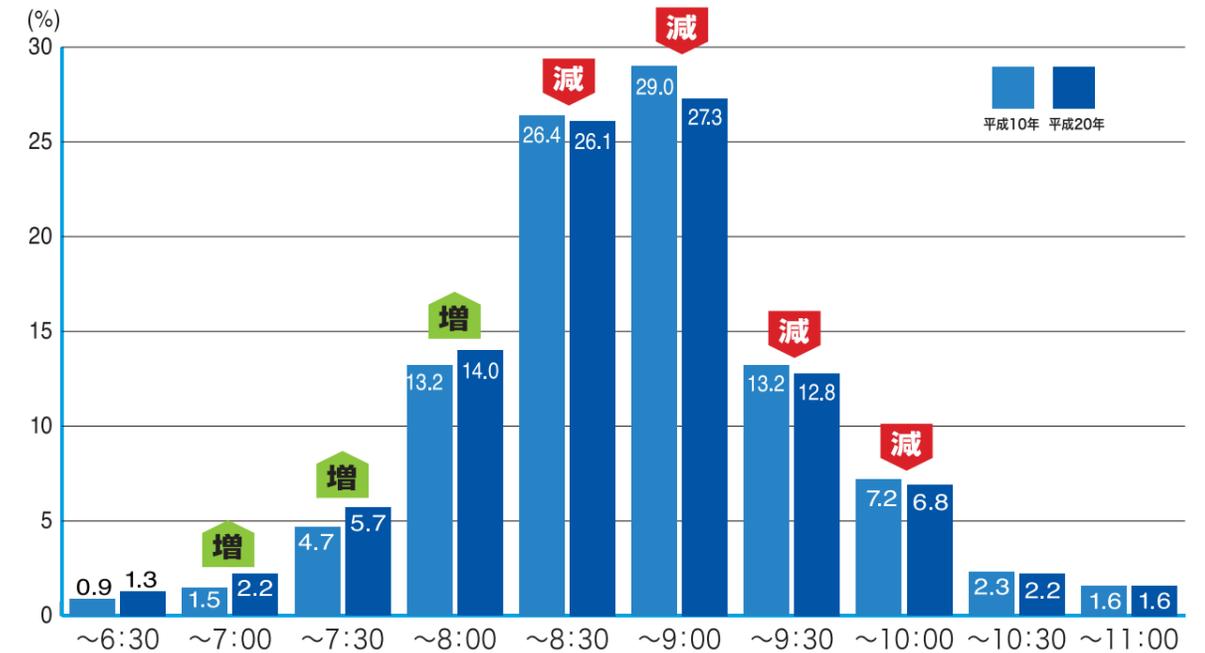
・東京都市圏全体では、30分以上かけて通勤している割合が、この10年間で4ポイント増加しています。
 ・地域別にみても、すべての地域で30分以上の割合が増加しています。
 ・特に東京区部へは、60分以上かけて通勤している割合が約50%となっています。



● 鉄道利用者の着時間帯集中度



・東京都市圏の鉄道を利用した通勤トリップのうち、約半数が8時～9時に集中しています。
 ・ただし、この10年間でこの割合は減少しており、8時以前の時間帯で増加しています。

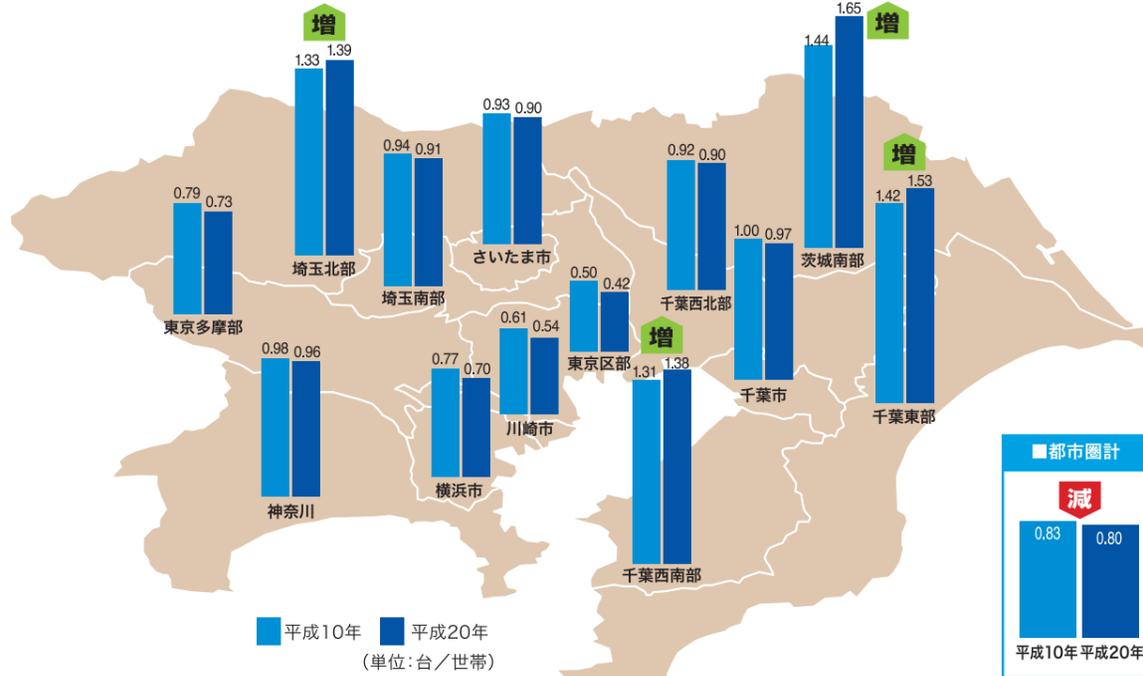


IV 自動車利用の実態

● 地域別世帯あたり自動車保有台数



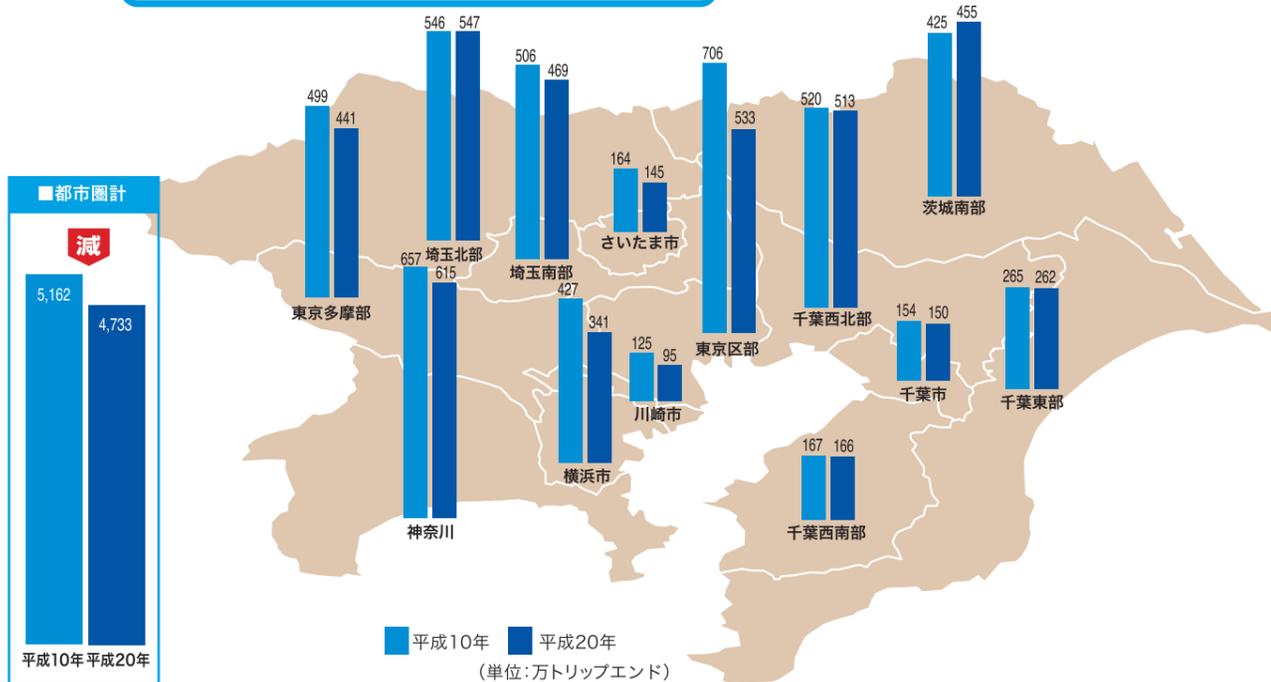
・都市圏全体で見ると、この10年で世帯あたりの自動車保有台数は減少しています。
 ・地域別にみても茨城南部、埼玉北部、千葉東部及び千葉西南部において世帯あたりの保有台数は増加しており、他の地域では、いずれも世帯あたりの自動車保有台数は減少しています。



● 地域別自動車利用トリップ発生集中量



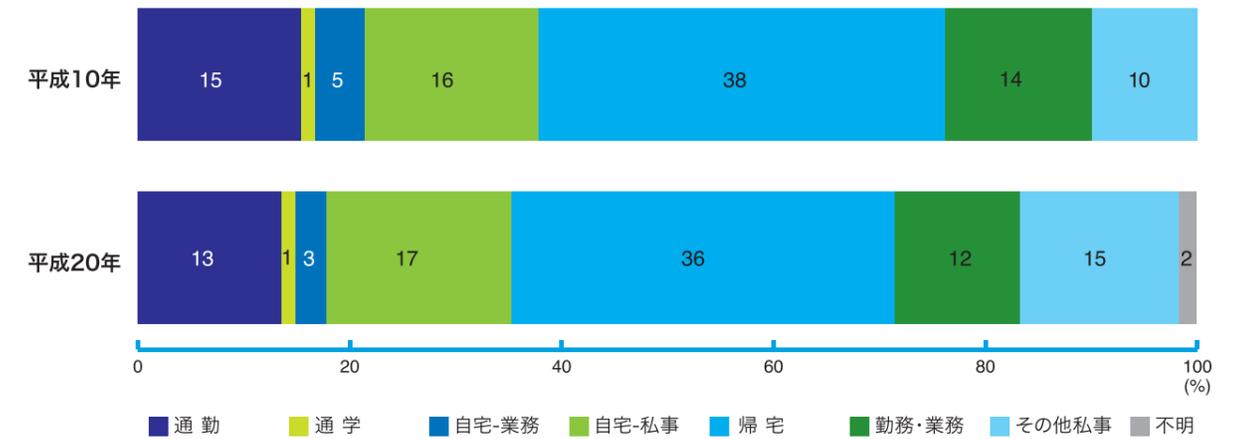
・茨城南部及び埼玉北部を除く全域で減少しています。
 ・特に東京区部において大幅に減少しています。



● 自動車利用者の目的別構成比



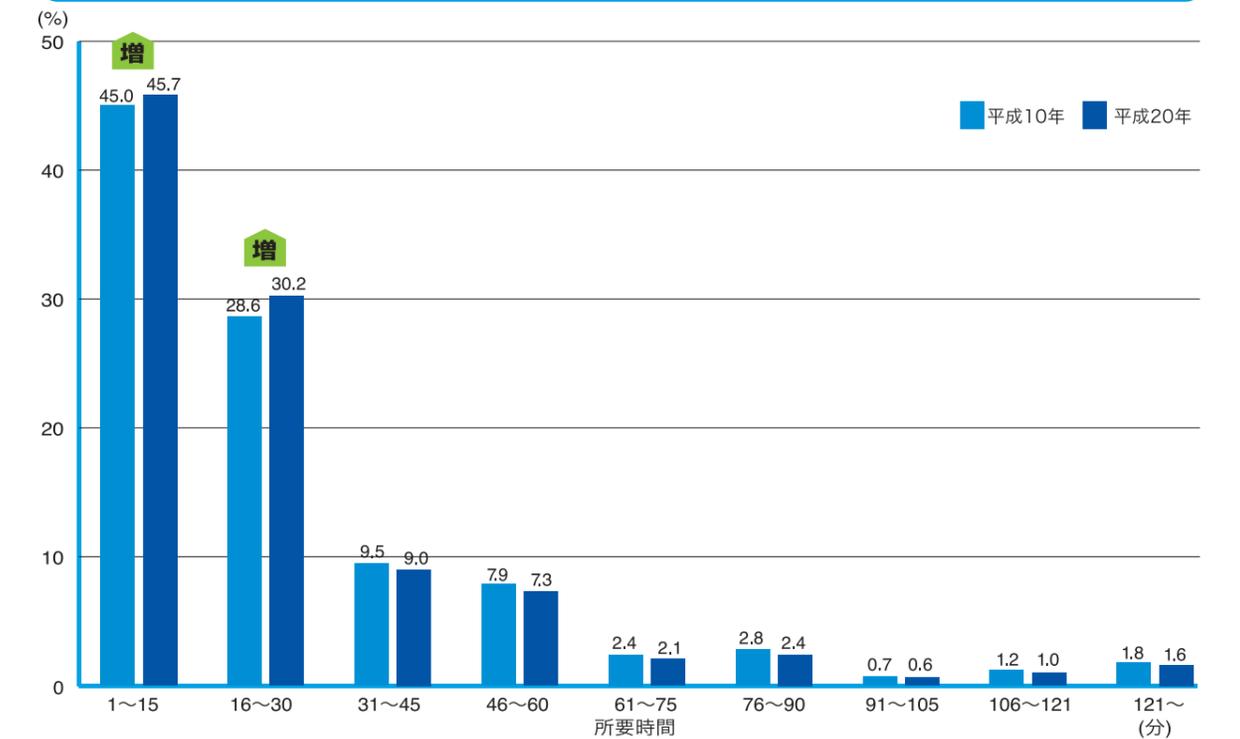
・通勤および業務目的で減少しています。
 ・私事目的での利用は多くなっています。



● 自動車利用トリップの時間別構成比



・自動車を利用した移動の約半数は15分以内となっています。
 ・10年前と比較した傾向はほぼ同様ですが、長距離移動の割合が減少し、近距離の移動の割合が増加しています。

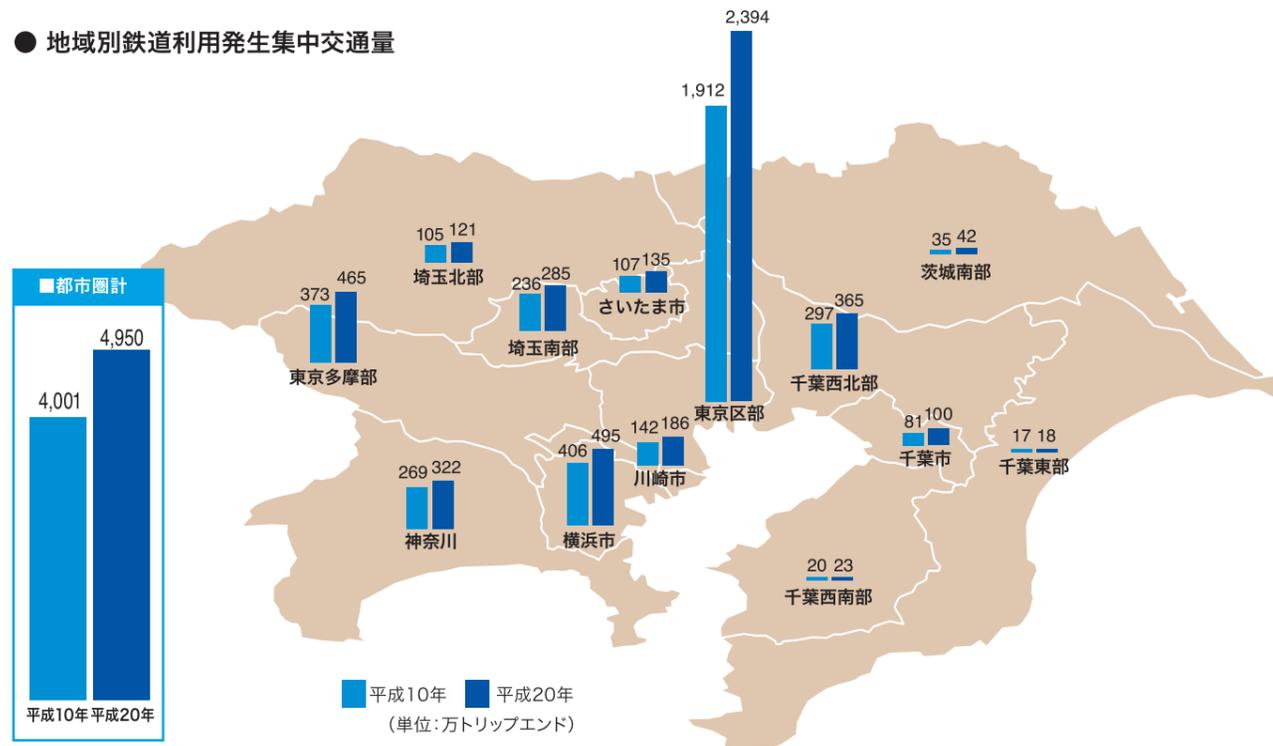


V 鉄道開通地域の変化

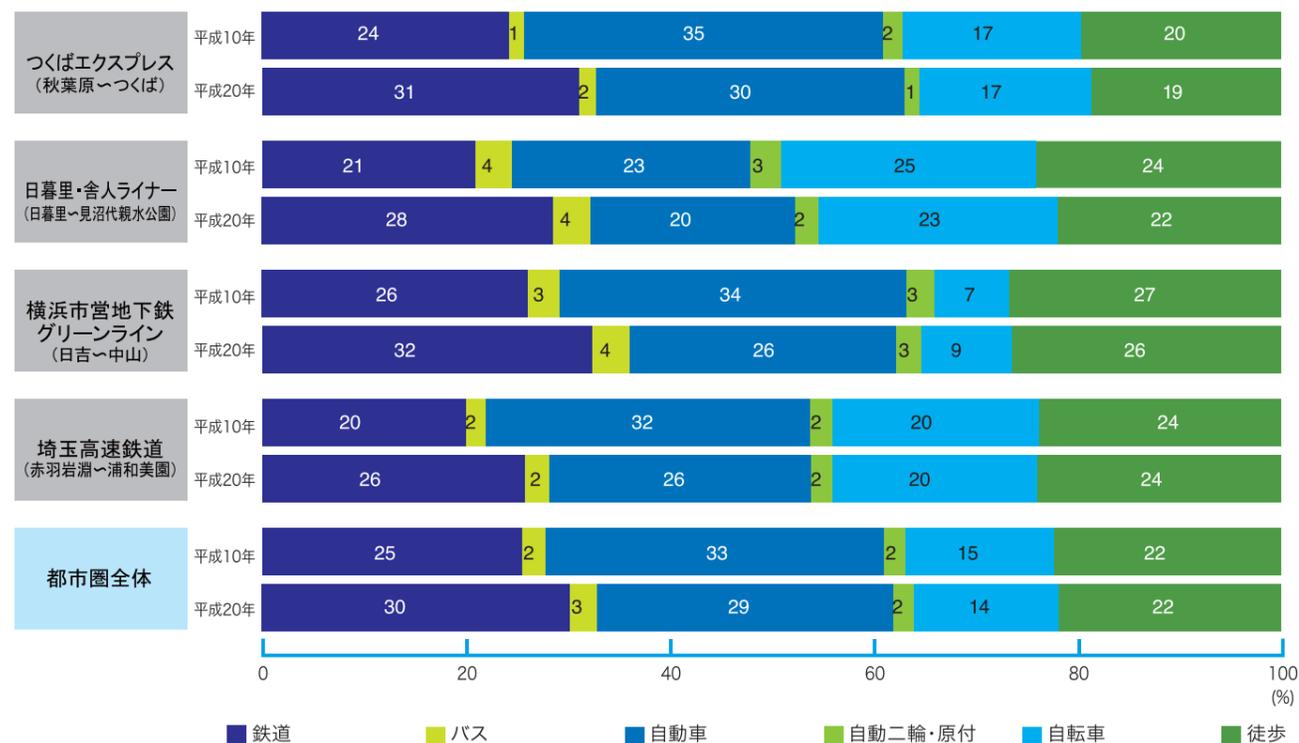


・東京区部において、鉄道トリップ数の増加が顕著です。
 ・平成10年以降に開業した路線の周辺地域における鉄道の分担率は、全体に比べ、上昇幅が大きくなっています。

● 地域別鉄道利用発生集中交通量



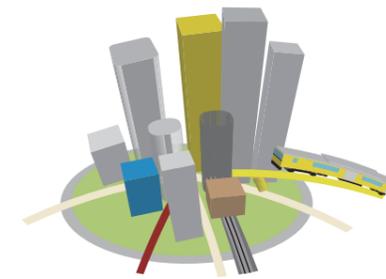
● 鉄道新線駅立地ゾーンにおける分担率の推移



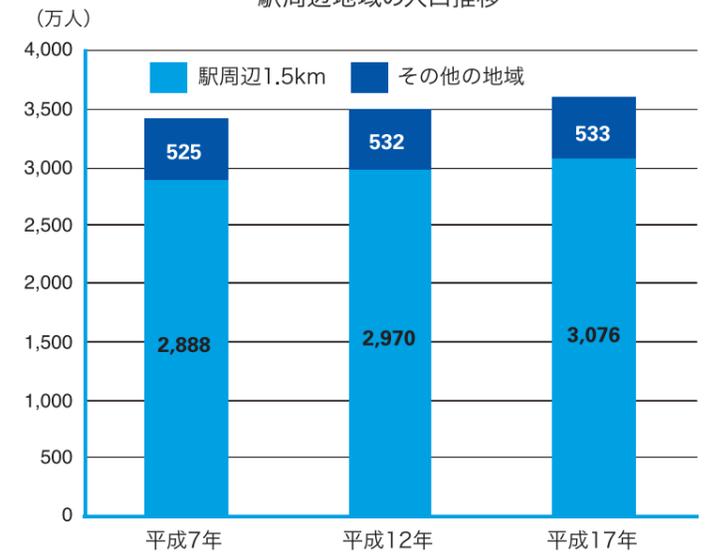
● 駅周辺の人口増加



・東京都市圏における平成7年から平成17年までの10年間の人口変化をみると、鉄道駅周辺1.5kmで約188万人増、それ以外の地域で約8万人増となっており、駅周辺での人口増加が顕著です。

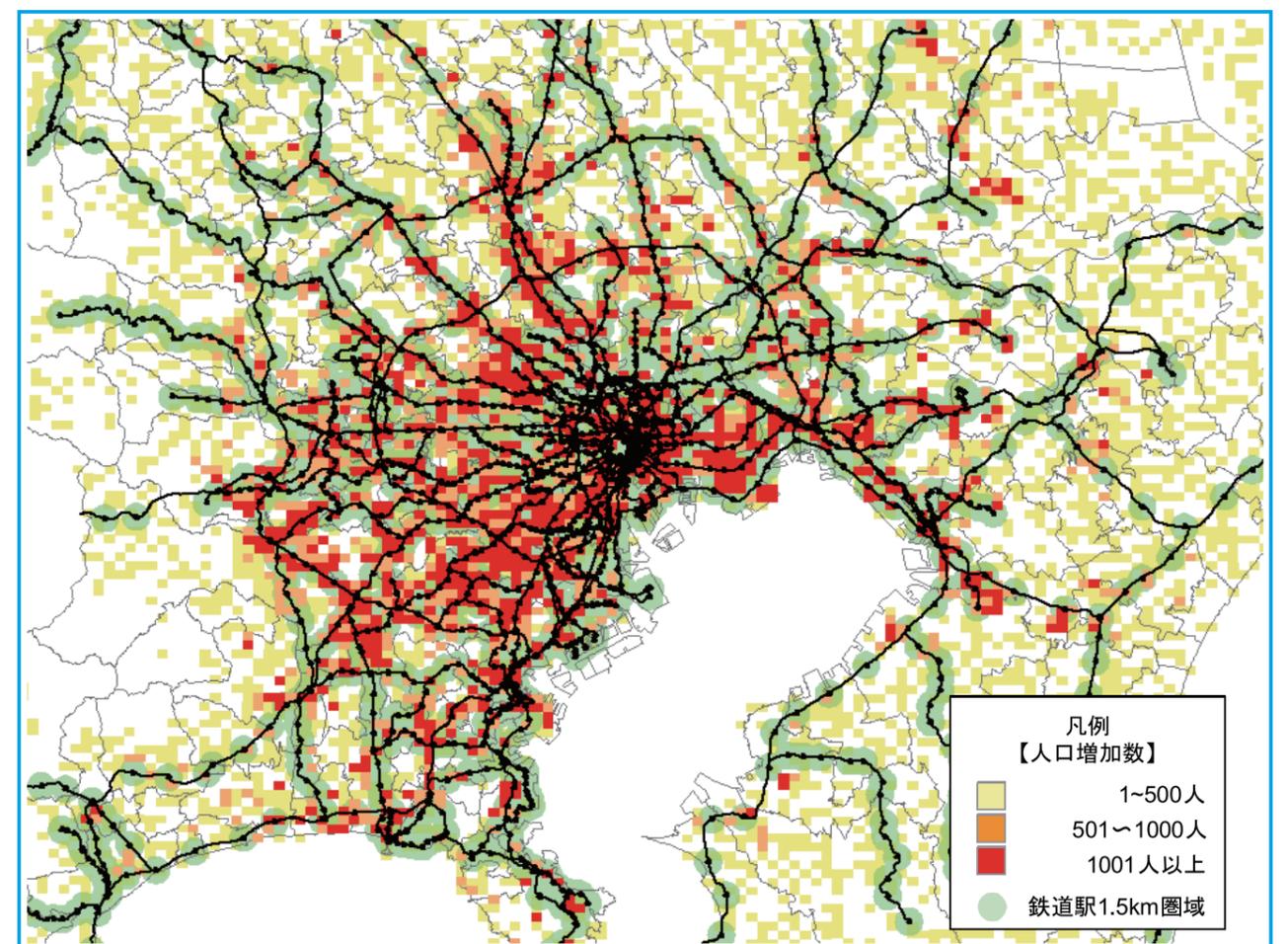


駅周辺地域の人口推移 (万人)



※鉄道駅周辺1.5km人口・・・駅1.5km圏域と交差する4次(500m×500m)メッシュの人口
 (出典) 国勢調査に関する地域メッシュ統計

平成7年から平成17年の人口増加の状況



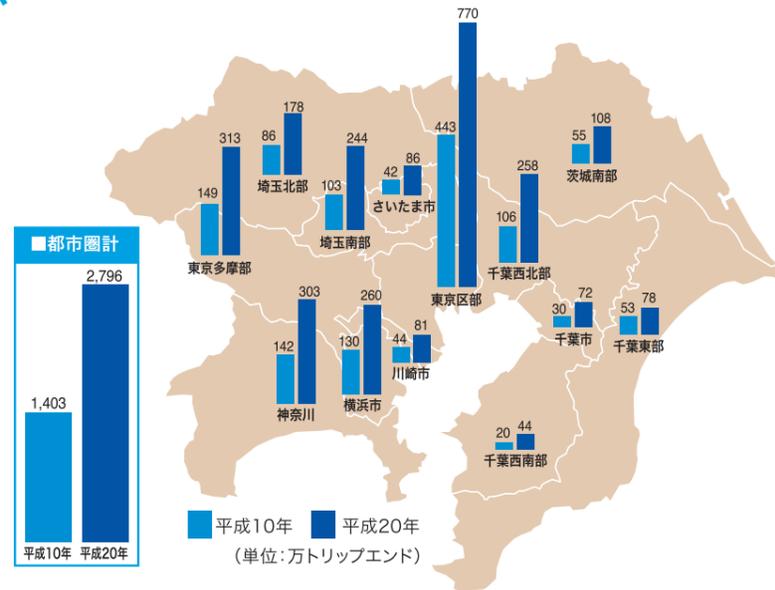
(出典) 国勢調査に関する地域メッシュ統計

VI 高齢者の移動実態

● 高齢者の地域別発生集中量



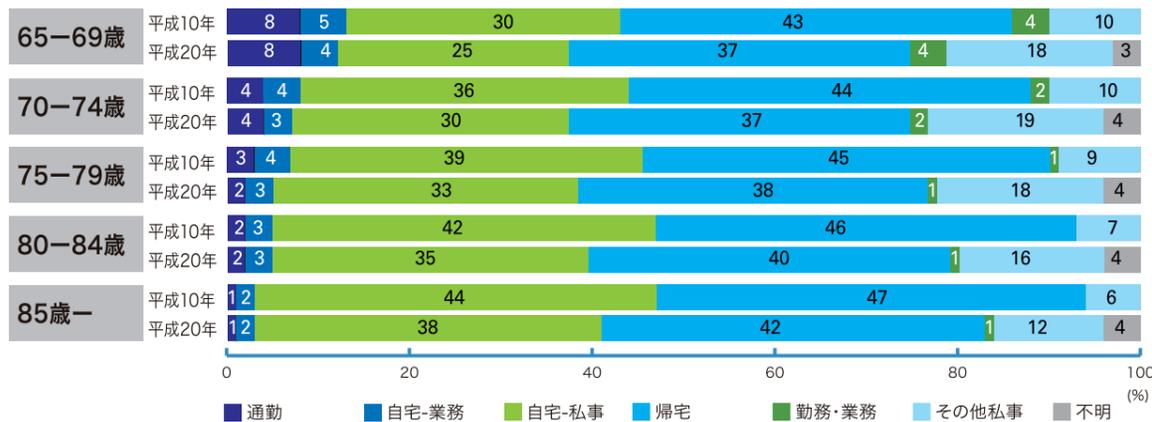
・全地域で大幅な増加傾向にあります。
・高齢者の1人当たりトリップ数と人口の増加により、各地域とも約2倍に増加しています。



● 高齢者の目的別構成比



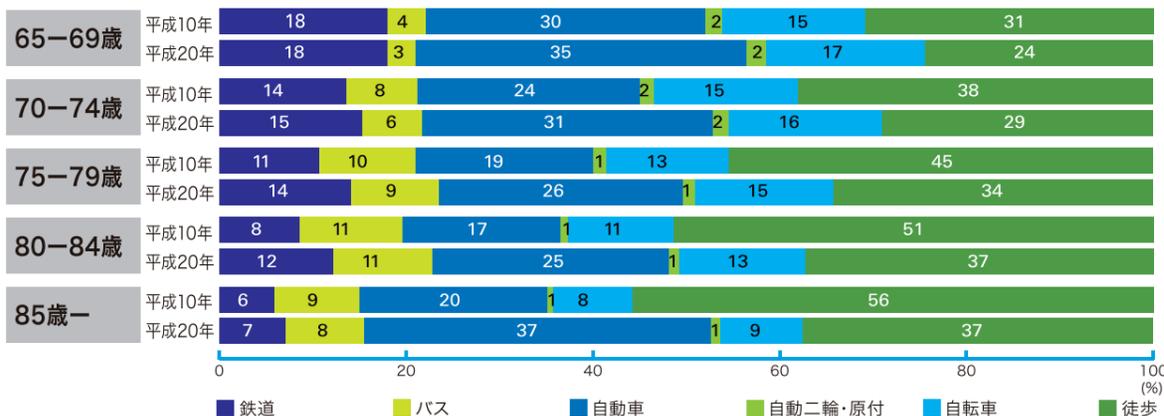
・自宅発のトリップ割合が減少しています。
・外出先からの私事目的移動が増加しています。



● 高齢者の代表交通手段別構成比



・全体の傾向と異なり、自動車を利用する割合が増加しています。
・いずれの年齢層でも徒歩の割合が減少し、自転車・自動車の利用が増加しています。



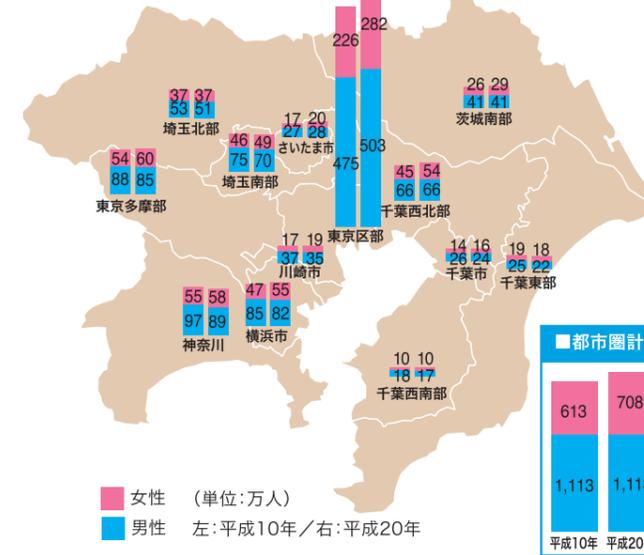
VII その他の視点

1 女性の社会進出

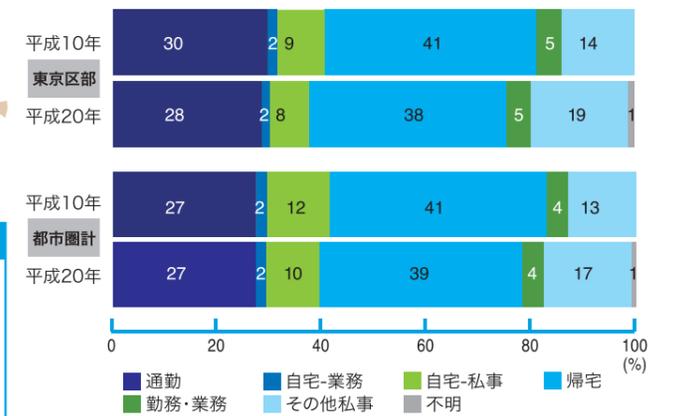


・女性の従業者が大幅に増加しています。
・東京区部でのその他私事が特に増加しています。

● 地域別の従業人口



● 従業地別に見た女性の目的構成比



2 ガソリン価格と自動車利用の関係

● ガソリン価格と輸送人キロ (12ヶ月移動平均値) の推移



・調査を実施した平成20年10月~11月は過去10年の中ではガソリン価格が高い時期でした。
・ガソリン価格と自動車利用との間には一定の相関関係があります。

