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

埼玉県　都市整備部　都市計画課
TEL:048-830-5337　FAX:048-830-4881

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

横浜市　都市整備局　都市交通課
TEL:045-671-4128　FAX:045-663-3415

千葉市　都市局　都市部　交通政策課
TEL:043-245-5351　FAX:043-245-5568

相模原市　都市建設局　まちづくり計画部
都市鉄道・交通政策課
TEL:042-769-8249　FAX:042-757-6859

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

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

茨城県　土木部　都市局　都市計画課
TEL:029-301-4579　FAX:029-301-4599

千葉県　県土整備部　都市計画課
TEL:043-223-3161　FAX:043-222-7844

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　FAX:045-210-8879

川崎市　まちづくり局　交通政策室　鉄道交通対策担当課
TEL:044-200-2717　FAX:044-200-3967

さいたま市　都市局　都市計画部　都市交通課
TEL:048-829-1053　FAX:048-829-1979

独立行政法人　都市再生機構
都市再生企画部　都市再生推進第1チーム
TEL:045-650-0367　FAX:045-650-0366

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

●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。

本アンケート調査についても、協議会にて共同で実施しているものです。

東京都市圏交通計画協議会　ホームページアドレス　**http://www.tokyo-pt.jp/**

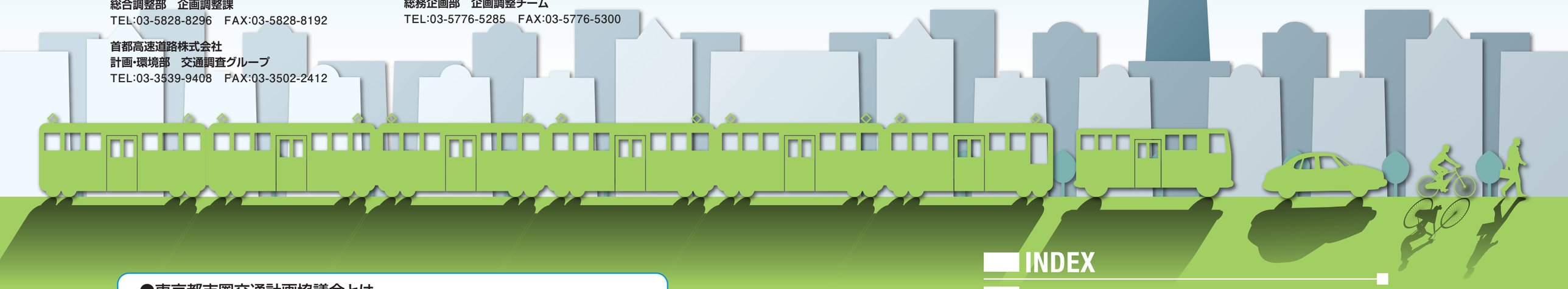
http://www.tokyo-pt.jp/
東京都市圏　検索

都市圏 東京としけん 交通だより　特別号 Vol.23

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

（交通意識調査編）



INDEX

01　はじめに
02　Ⅰ.パーソントリップ調査との関連性は
03　Ⅱ.調査結果の概要
04　Ⅲ.暮らし方（ライフスタイル）と住み替えの最近の動向は？
12　Ⅳ.自転車やクルマの利用意識について

平成22年10月　東京都市圏交通計画協議会

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、その「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）です。

PT調査からは、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月には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。

今号は、その第5回調査を補完するため、平成21年度に行った「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」について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の関連性は

パーソントリップ調査

○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ことを目的としています。

○調査の範囲
東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）

○調査の対象都市数
238市区町村

○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140万世帯の方を調査の対象とさせて頂きました（満5歳以上）。

○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、郵送にて調査票を回収する方法で実施しました。

○回収結果
約34万世帯票を回収（有効回収率　約24%）

都市交通と暮らし方についてのアンケート調査（交通意識調査）

○調査の目的
東京都市圏の将来の都市構造を検討する基礎資料とするために、都市圏内にお住まいの方の将来の暮らし方の意向や、今後の交通施策に対する要請を把握することを目的としています。

○調査の範囲
東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）

○調査の対象都市数
31市区町村※地域特性が偏らないよう通勤率、従業人口割合などの指標から抽出

○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2万世帯の方を調査の対象とさせて頂きました（満15歳以上）。

○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、郵送にて調査票を回収する方法で実施しました。

○回収結果
約8,700世帯票を回収(有効回収率　約37%)

最終的には、この調査データをもとに、東京都市圏の交通の実態を総合的に把握・分析し、東京都市圏の望ましい都市交通体系のあり方を検討します。

◆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。

平成20年度
平成20年度
東京都市圏
パーソントリップ調査の
実施

平成21年度
調査結果の分析・
「都市交通と暮らし方に
ついてのアンケート調査」
実施

平成22年度
望ましい
総合都市交通体系の
あり方を検討

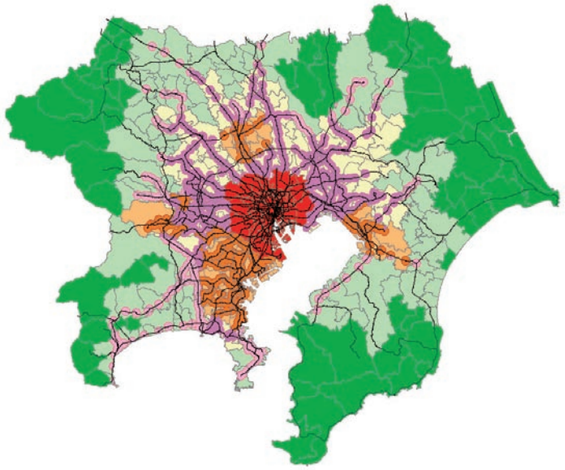
Ⅱ 調査結果の概要

今回の調査では、施策を検討する上で必要な情報となる東京都市圏にお住まいの方の意識を把握することができました。
○勤め先までの距離は約6割の人が概ね満足しています。
○郊外にいくほど「住み替えたい」と思わない人が多い傾向です。
○自転車の利用は、東京都市圏全域で買物、通勤の順に多い傾向です。
○クルマ利用については、約9割の方が環境に配慮することが必要と感じています。

調査票回収結果

	H17国勢調査		アンケート調査回収サンプル数				
	人口（人）	構成率（%）	男性	女性	不明	計	構成率（%）
地域1	8,489,653	23.5	1,674	1,884	2	3,560	22.8
地域2	7,739,850	21.5	1,689	1,734	6	3,429	22.0
地域3	11,110,677	30.8	2,288	2,204	7	4,499	28.8
地域4	6,851,639	19.0	1,438	1,437	7	2,882	18.5
地域5	1,892,404	5.2	619	601	6	1,226	7.9
合計	36,084,223	100.0	7,708	7,860	28	15,596	100.0

地域区分図



地域区分表（凡例）

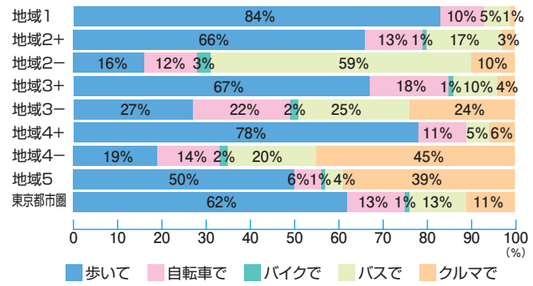
区分 駅勢圏内	区分 駅勢圏外	条件
地域1		東京区部
地域2+	地域2−	第1期業務核都市 横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、立川市、八王子市（東京区部に通勤する就業者割合10%未満の土浦市・つくば市を除く）
地域3+	地域3−	東京区部への通勤率15%以上の市町村
地域4+	地域4−	東京区部への通勤率3〜15%、又は業務核都市（地域2）への通勤率10%以上の市町村
地域5		東京区部への通勤率3%未満、かつ業務核都市への通勤率10%未満の市町村

●「+」は駅勢圏内、「−」は駅勢圏外　●駅勢圏とは 駅を利用する旅客の住居地域を含めた範囲
●駅勢圏（駅を中心とした半径1.5km圏）内の定め方
・運行本数が平日往復130本以上の鉄道駅の駅勢圏を基準とした。
・運行本数は、交通新聞社発行「東京時刻表」から算定（有料特急列車等は除き、有料通勤ライナーは含む）
・ここでは駅勢圏を1.5kmとした。
平成10年の東京都市圏パーソントリップ調査において、鉄道利用者の徒歩・自転車での乗車する駅まで移動（または降車した駅から目的地までの移動）の約90%が1.5km以内であるため（距離は徒歩4km/h、自転車12km/hで算定）。

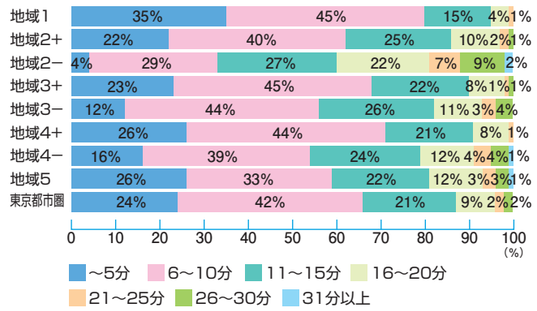
Ⅲ 暮らし方（ライフスタイル）と住み替えの最近の動向は？

①現在の最寄り駅へのアクセス

■最寄り駅までの交通手段

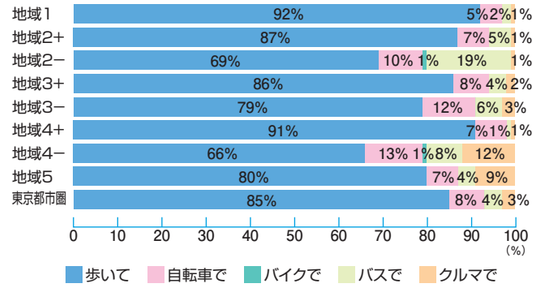


■最寄り駅までの平均所要時間

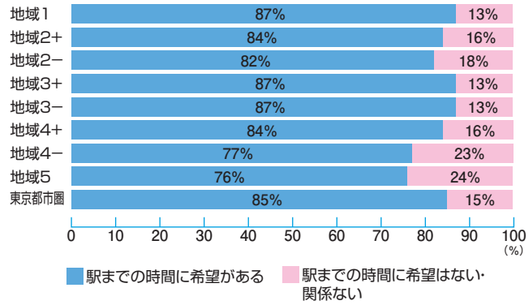


②最寄り駅へのアクセスの希望

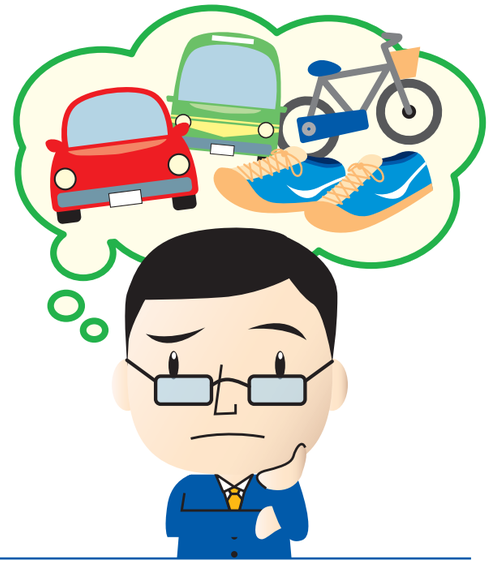
■最寄り駅までの交通手段



■最寄り駅までの時間の希望



○駅勢圏内（地域2+、3+、4+）居住者の多くは現在、最寄り駅まで「徒歩」による移動が多くなっている傾向にあります。また、東京都市圏の郊外部である地域5でも同様の結果が得られましたが、地域5については、クルマの利用も多くなっています。一方、駅勢圏外の地域2−では、バスの比率が他より高くなっています。
○最寄り駅までの平均所要時間が11分以上の比率は、地域2−で高くなっています。
○最寄り駅までの交通手段の希望は「徒歩」がどの地域でも多く、駅までの時間にも希望があるようです。その中でも、駅勢圏内にお住まいの方のほうが若干、駅までの時間にこだわりがあるようです。



スペシャル TOPICS

パーソントリップ調査で鉄道駅、バス停サービス圏（徒歩）を各地域別に解析してみるとどうなるだろう?

鉄道駅、バス停サービス圏域とは：駅及びバス停を利用する旅客の住居地域を含めた範囲。

■鉄道駅への平均所要時間

（乗車・降車計）鉄道駅サービス圏域

	14地域	平均所要時間(分)	距離(m)
1	東京区部	7.9	530
2	東京多摩部	9.7	647
3	横浜市	9.5	636
4	川崎市	9.0	598
5	神奈川	10.0	669
6	埼玉南部	10.1	673
7	埼玉北部	10.7	711
8	千葉市	9.7	644
9	千葉西北部	9.5	635
10	千葉西南部	10.9	728
11	千葉東部	10.8	719
12	茨城南部	10.5	697
13	さいたま市	9.8	652
14	相模原市	9.7	649
	都市圏計	8.7	582

14地域図

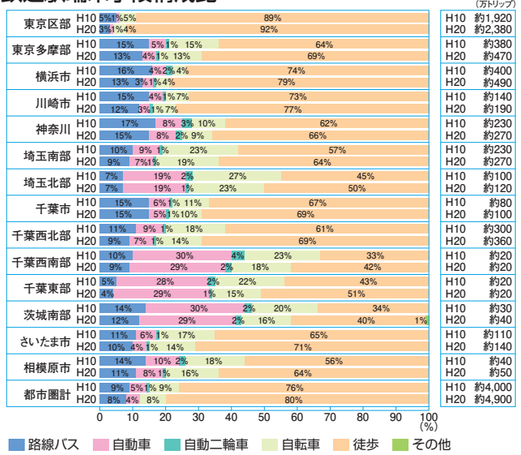
■バス停への平均所要時間

（乗車・降車計）バス停サービス圏域

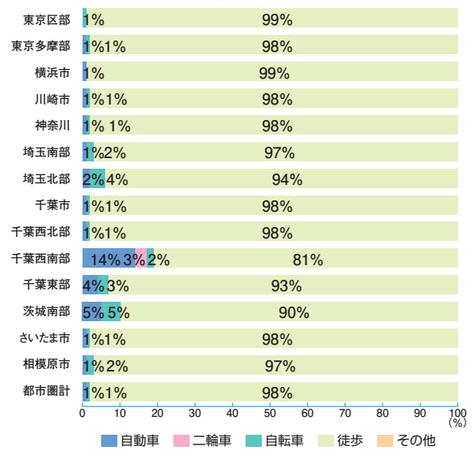
	14地域	平均所要時間(分)	距離(m)
1	東京区部	5.4	361
2	東京多摩部	5.4	359
3	横浜市	5.1	343
4	川崎市	4.3	287
5	神奈川	4.6	309
6	埼玉南部	5.5	364
7	埼玉北部	5.3	354
8	千葉市	4.6	306
9	千葉西北部	6.4	426
10	千葉西南部	6.7	449
11	千葉東部	8.4	562
12	茨城南部	4.9	325
13	さいたま市	4.9	328
14	相模原市	4.8	321
	都市圏計	5.2	350

※時速4km/h（徒歩）として平均所要時間（元データ）より距離を算出

■鉄道駅端末手段構成比



■バス停端末手段構成比



パーソントリップ調査の結果を用いて、鉄道駅やバス停までの歩く距離（および鉄道駅やバス停からの目的地までの歩く距離）の平均値をみると、鉄道駅まで歩く距離はバス停まで歩く距離の2倍程度であることがわかりました。（バス停まで歩く距離は約300mから400m、鉄道駅まで歩く距離は約550mから750m）

また、平成10年からの10年間で、東京都市圏のどの地域においても、トリップ数は増加（鉄道利用者数は増加）し、鉄道駅端末手段構成比では徒歩の構成比が上昇しています。

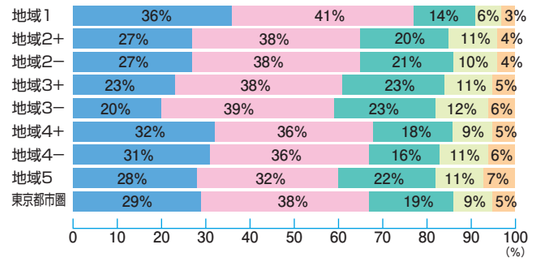
バス停端末手段構成比では、圧倒的に徒歩が多いようですが、千葉西南部、千葉東部、茨城南部では他の地域と比較して自動車の構成比が多くなる傾向が見受けられました。

今後も皆様方にニューズレターを通じて色々な分析方法をご紹介していきたいと思います。

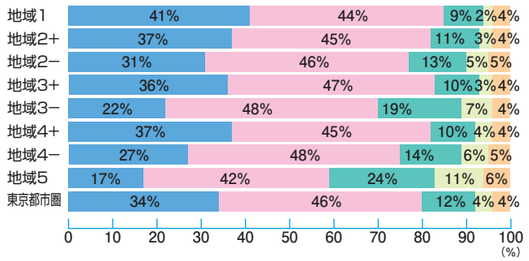
【トリップ】人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動する1単位のことをいいます。
【端末手段構成比】その場所へ移動するときどのような交通手段を利用しているかを示す割合のことをいいます。

③身近な施設までの距離の満足度

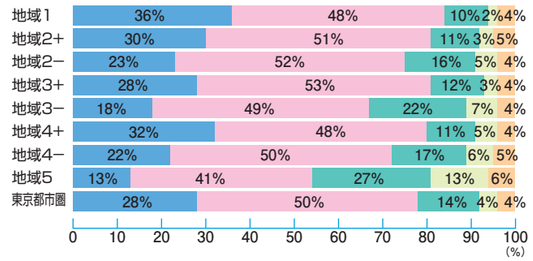
■仕事先・パート先や通学先までの距離の満足度



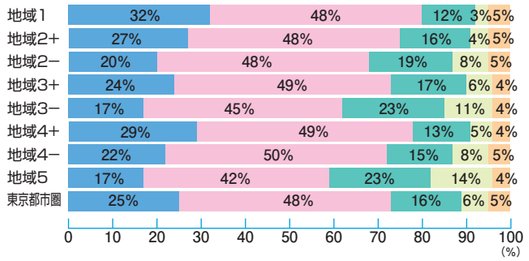
■平日の買物先までの距離の満足度



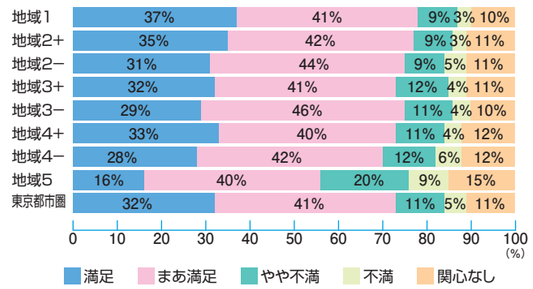
■休日の買物先までの距離の満足度



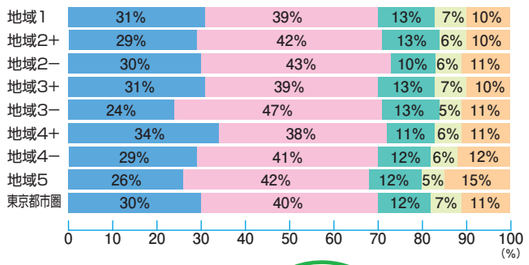
■病院・医院・福祉施設までの距離の満足度



■公園までの距離の満足度



■水辺や豊かな緑までの距離の満足度

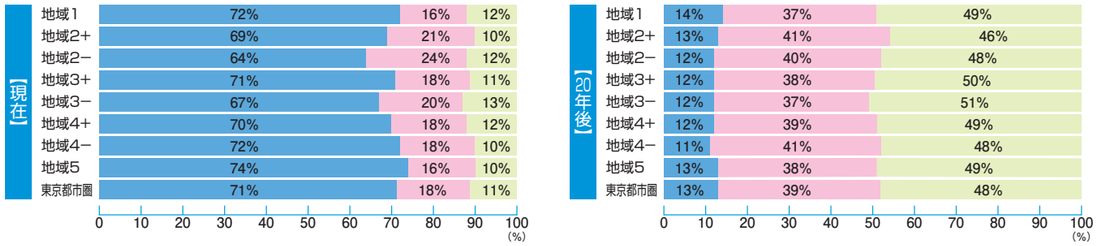


○身近な施設までの距離は、現状、地域1では概ね7から8割満足している傾向にあります。また、地域5では、買物先、病院・福祉施設等、公園までの距離にそれぞれ不満を抱いている傾向があり、地域3−では、病院・福祉施設までの距離について地域5と同様な不満を抱いていることがわかりました。

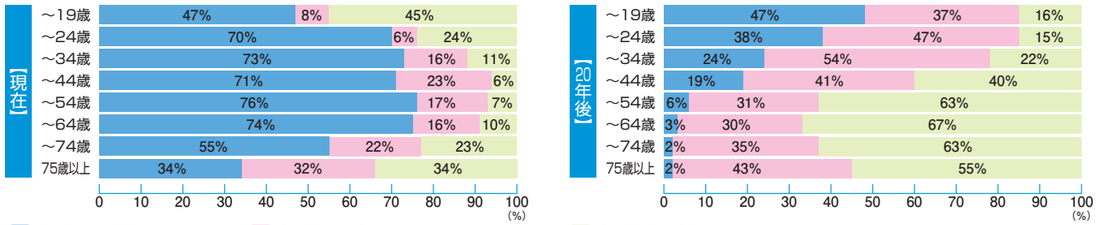
④20年後のライフステージの想定

○暮らし方の意向については、地域別には大きな違いは見られません。年齢別にみると、高齢ほど趣味娯楽に費やす時間を大切にしたいとの意向があります。また、全体的に20年後は「家事や家族と過ごす時間を大切にしている」と回答する方が多いようです。
○20年後希望する居住地については現在とくらべて、駅勢圏内では「のどかな郊外に住んでいる」と回答する方が多く、駅勢圏外では、「便利な街なかに住んでいる」と回答する方が多いようです。
○住宅指向　建物については、駅勢圏内では、20年後「戸建て住宅に住んでいる」と回答する方が多く、年齢階層別では、25から44歳までの層において20年後「戸建て住宅に住んでいる」と回答する傾向が強くなっています。
○住宅指向　所有については、どの地域、どの年齢層においても住宅の所有意向は強くなっています。
○余暇の過ごし方については、どの地域、どの年齢層においても現在とくらべて、20年後「休日はどちらかというと自然の中で過ごしている」と回答する方が多いようです。

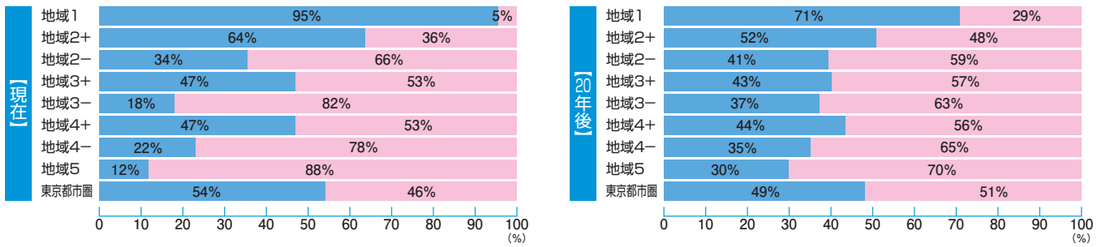
■暮らし方の意向（地域別）



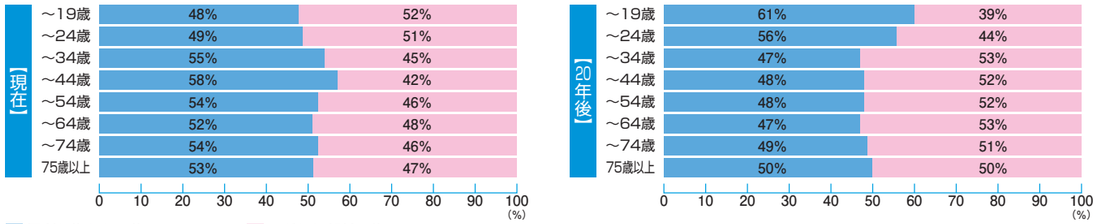
（年齢階層別）



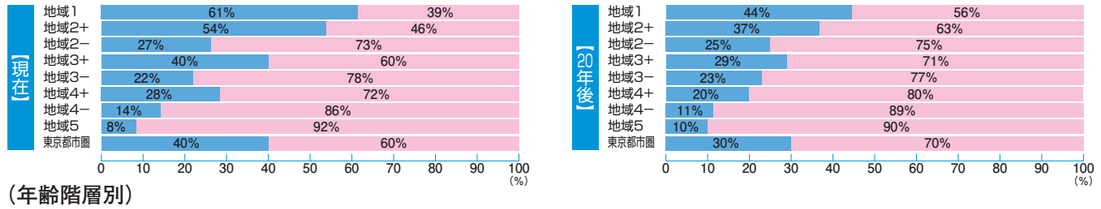
■希望する居住地（地域別）



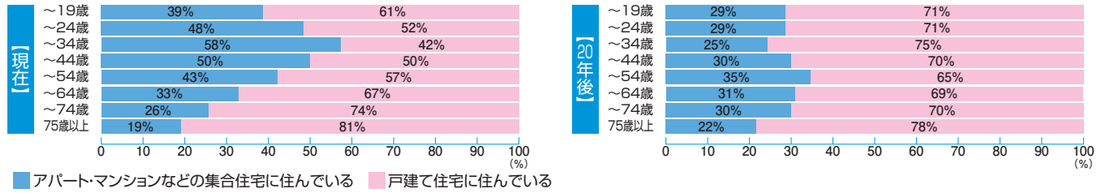
（年齢階層別）



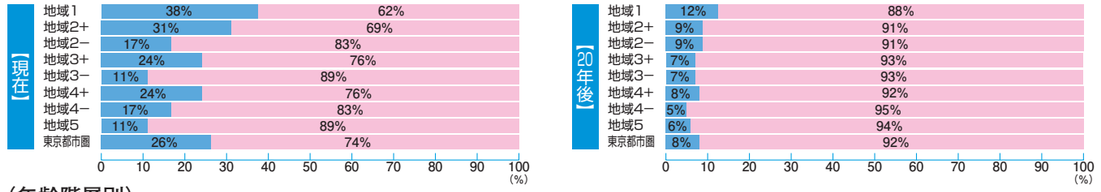
■住宅指向 建物（地域別）



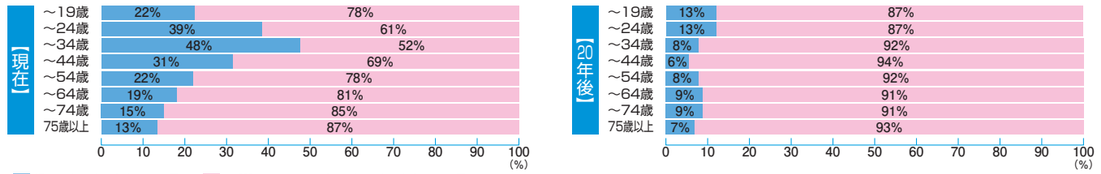
（年齢階層別）



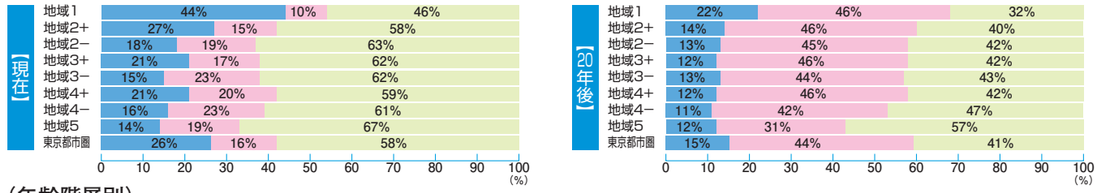
■住宅指向 所有（地域別）



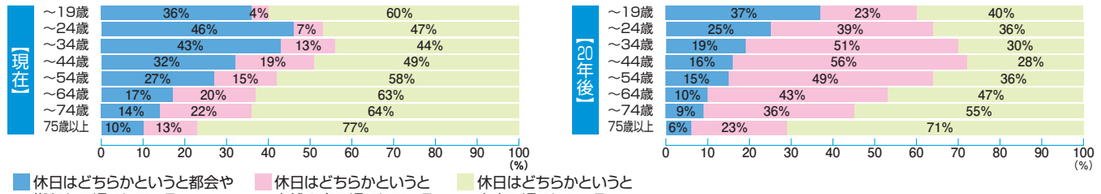
（年齢階層別）



■余暇の過ごし方（地域別）



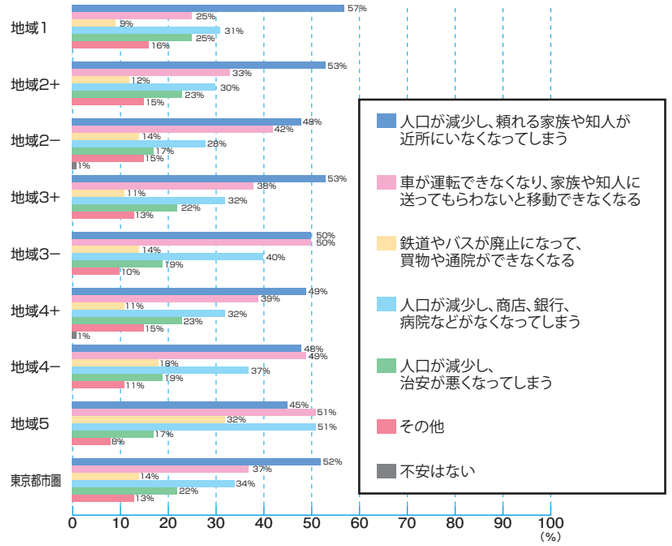
（年齢階層別）



⑤20年後の暮らしへの不安

○全体的には、「人口が減少し、頼れる家族や知人が近所にいなくなってしまう」ことを不安に感じる方が多くなっています。
○駅勢圏外の地域3ーや地域5においては、「クルマが運転できなくなり、家族や知人に送ってもらわないと移動できなくなる」との回答が多く、特に地域5では、「人口が減少し、商店、銀行、病院などがなくなってしまう」との懸念も多いようです。

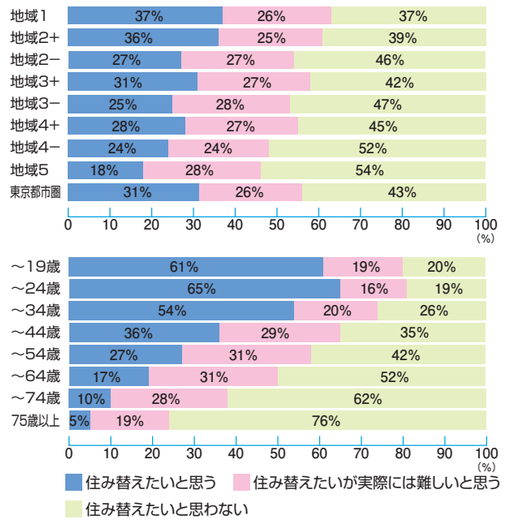
■少子高齢化に伴う将来的な不安要素（複数回答）



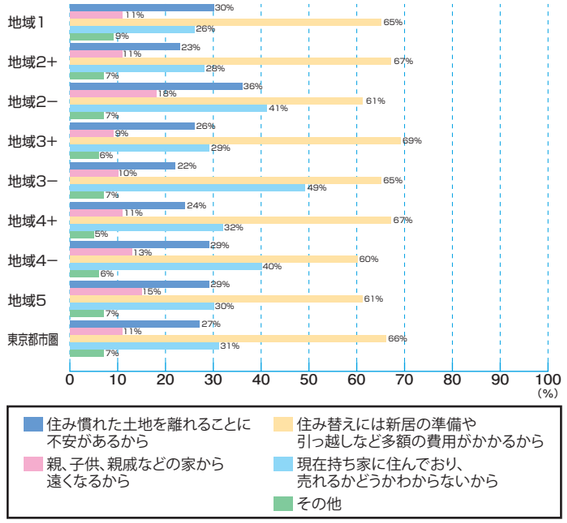
⑥20年後の住み替え意向

○年齢が上がるにつれて、「住み替えたくない」との意向が強くなっていますが、若年層や駅勢圏内（地域1、2+、3+、4+）居住者については、住み替え意向が強くなっています。
○住み替えが難しい理由としては、「引越しに要する費用や持ち家が売れるかどうかわからない」との経済的な理由をあげる方が多いようです。

■将来的な住み替え意向（上:地域別、下:年齢階層別）



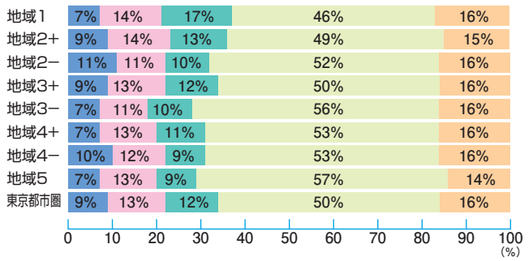
■住み替えが難しい理由（複数回答）



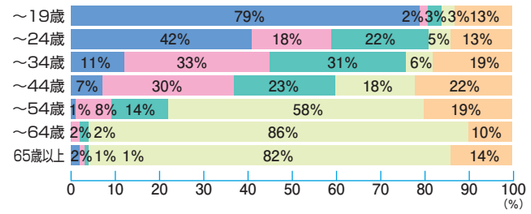
⑦20年後の働き方に関する意向

○将来就業意向について、20年後働き盛りとなる現在20歳から44歳の層では、2割強の方に転職意向があることがわかりました。
○将来の就業場所に対する意向では、地域別では、「自分が住んでいるであろう市区町村内外」でほぼ均等であるのに対して、年齢別では25歳から64歳までの層で「自分が住んでいるであろう市区町村内」での就業を希望する意向が多いようです。
○通勤で利用したい交通手段としては、地域別の駅勢圏外（地域2ー、3ー、4ー、5）ではクルマの意向が強く、年齢別では65歳以上の層でのバイクの利用意向がないことが特徴的です。

■将来の就業意向（地域別）

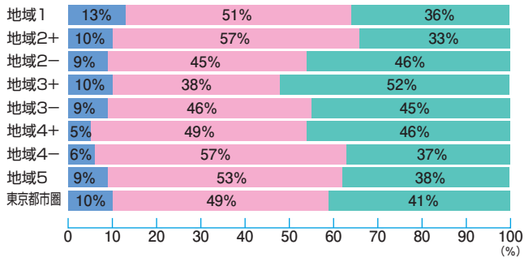


■（年齢別）

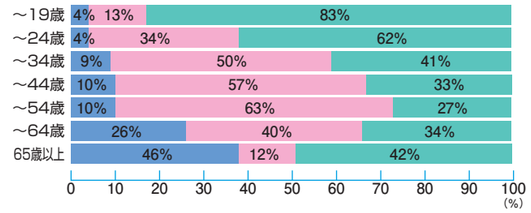


現在働いていない。もしくはまだ就職していないが、20年後は働いている
現在も働いており、20年後も今と同じ会社・職場で働いている
今の職場は辞め、別の職場で働いている
働いてない
わからない

■将来の就業場所に対する意向（地域別）

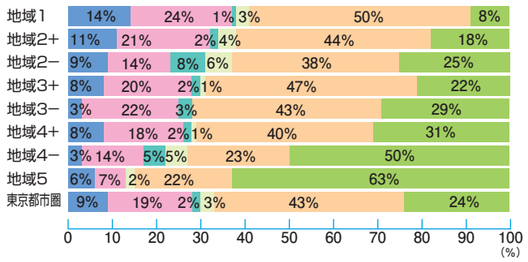


■（年齢別）

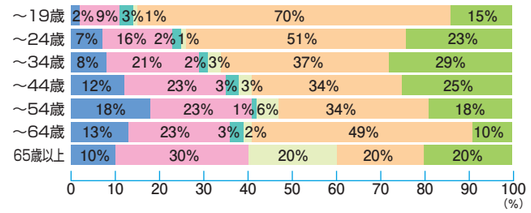


自宅
自分が住んでいるであろう市区町村内
自分が住んでいるであろう市区町村外

■通勤で利用したい交通手段（地域別）



■（年齢階層別）

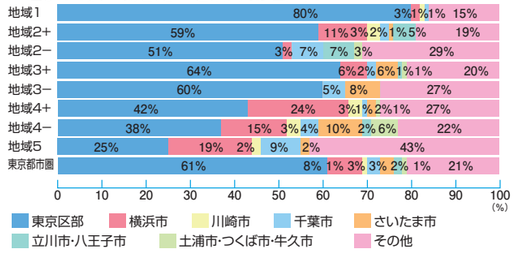


歩いて
自転車で
バイクで
バスで
鉄道で
クルマで

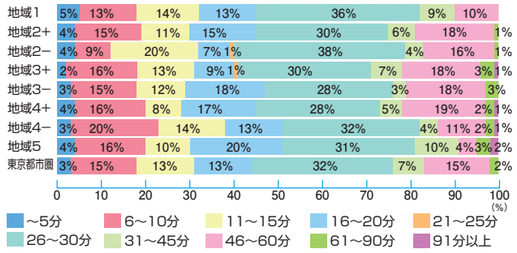
⑧20年後に働きたいと思う市区町村

○東京都市圏全体で20年後に東京都区部で働きたいと6割強の方が希望しています。
○居住地から従業地までの希望する所要時間は7割強の方が30分以内を希望しています。
○将来希望する勤務地は、ほぼどの区域にお住まいの方も自宅勤務より自分の住んでいる市区町村での勤務を選ぶ傾向にあるようです。

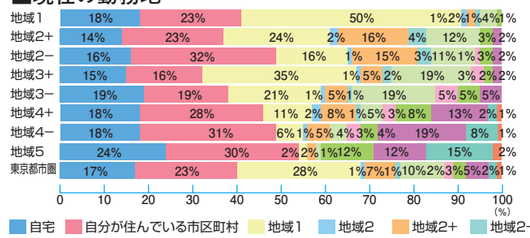
■20年後に働きたいと思う市区町村



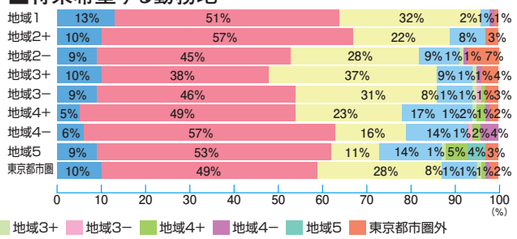
■居住地から従業地までの希望する所要時間



■現在の勤務地



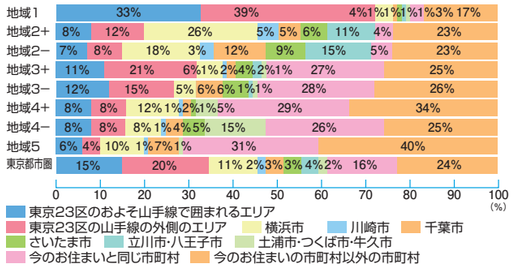
■将来希望する勤務地



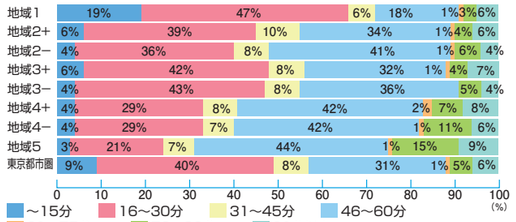
⑨住み替えるときに重視する身近な場所・利便性

○東京都区内にお住まいの方の7割は、東京都区内の住み替えを希望しています。
○住み替えたい場所から東京都心までの鉄道の所要時間に関しては郊外に行くほど都心までの所要時間が長くなる傾向にあります。
○住み替えるときに重視する身近な場所としては、地域2−および地域3−で病院・医院・福祉施設を重視する傾向にあるようです。
○住み替えるときに重視する交通手段の利便性については、鉄道及び徒歩で、ほぼ同じ程度の比率となっていることがわかりました。

■住み替えたい地域

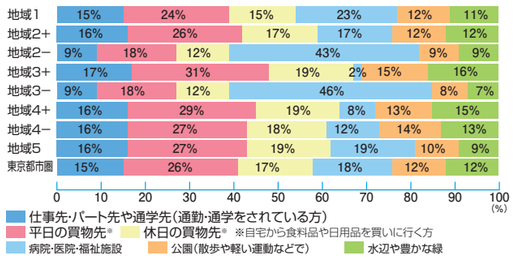


■住み替えたい場所から東京都心までの鉄道の所要時間

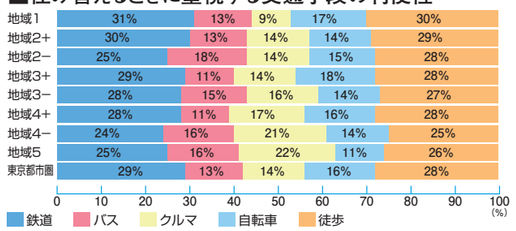


※東京都心は、山手線のターミナル駅（東京、秋葉原、上野、池袋、新宿、渋谷、品川のいずれか）とし、所要時間は自宅最寄駅から鉄道に乗っている時間（乗り換え時間を含む）としています。

■住み替えるときに重視する身近な場所



■住み替えるときに重視する交通手段の利便性

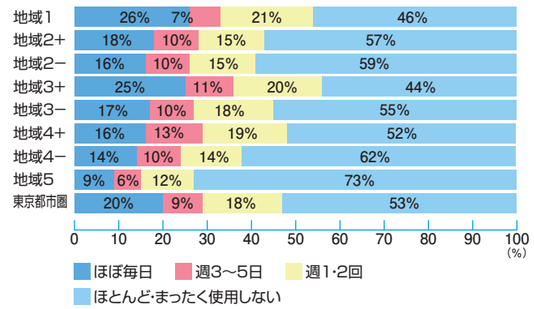


Ⅳ 自転車やクルマの利用意識について

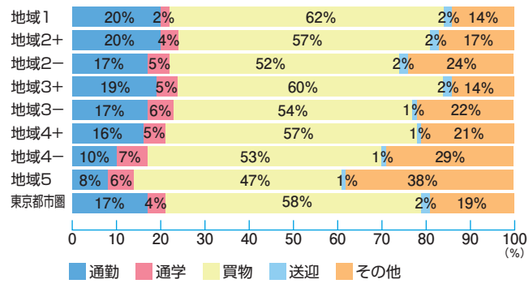
①自転車の利用について

○自転車の利用について、全地域で約5割の方が、まったく利用しないようです。また、自転車の利用目的で最も多いものは買物であり、通勤通学の利用は約20%と低い水準となっています。
○自転車で走行する際の問題点としては、「車道はクルマの走行もあり、安全に走れる場所が少ないこと」や「歩道を走行してよい場合、歩行者の通行もあり、安全に走れる場所が少ないこと」など、安全性の問題について懸念している傾向にあります。

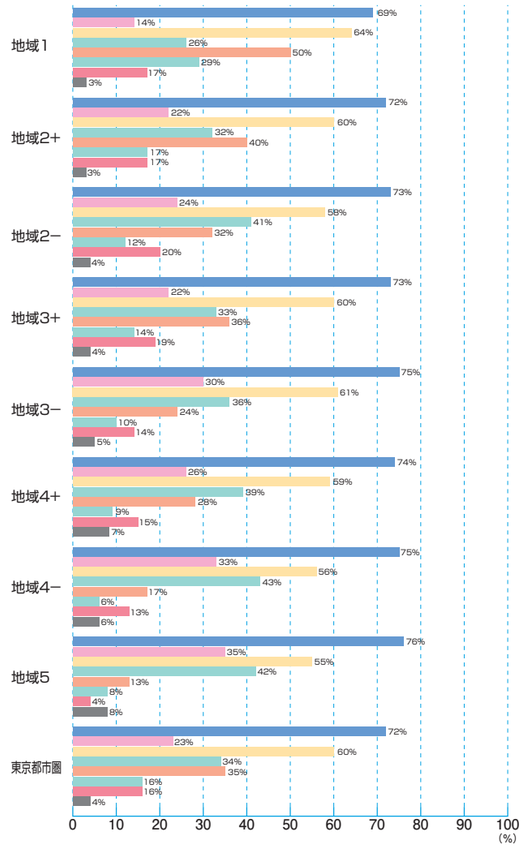
■自転車の利用頻度



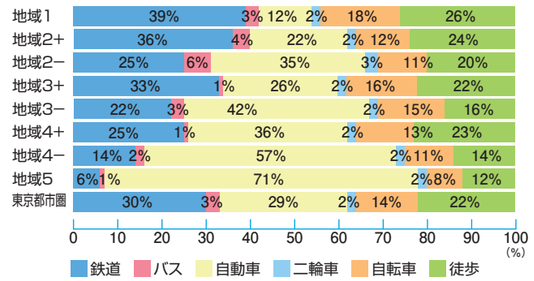
■自転車の主な利用目的



■自転車で走行する際の問題点（複数回答）



■代表交通手段分担率



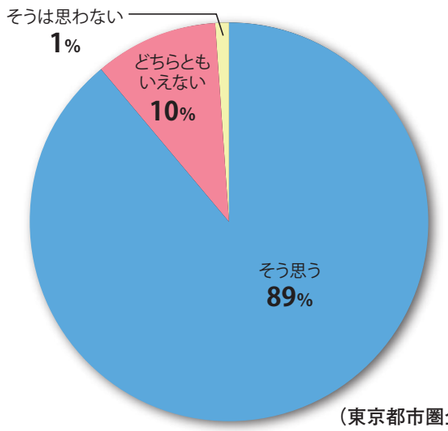
出典：第5回パーソントリップ調査より

○第5回パーソントリップ調査結果を見ると、自転車の分担率は概ね10%から20%の範囲内にあるようです。

②クルマの利用について

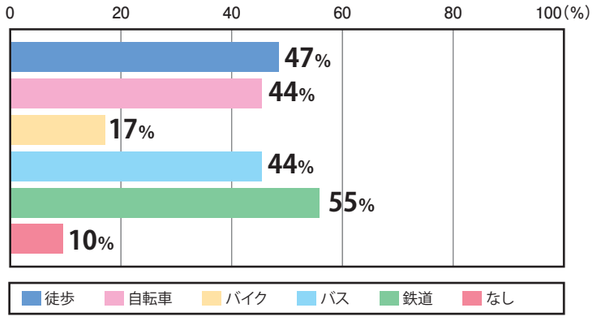
○クルマの利用の際の環境への配慮の必要性は都市圏全体で89%が必要と考えています。
○すべての地域で平日休日問わず、通勤通学業務以外でのクルマを利用する目的として、買物をあげている方が多くなっています。
○クルマ利用時の所要時間は、平日・休日共に地域1以外の大半は20分以内での使用であるのに対して、地域1は所要時間が多くなっています。
○クルマを利用する頻度は、駅勢圏外が圏内より多くなっていますが地域1以外は、あまり差がありません。
○クルマを利用する頻度は男性より女性のほうが多いことがうかがえます。
○クルマ以外の手段を利用しない理由は、平日休日問わず、「荷物の持ち運びに便利である」との意見が多いようです。

■クルマの利用の際の環境への配慮の必要性

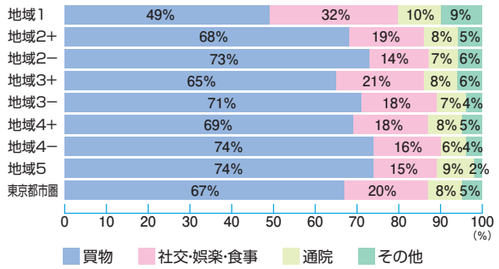


（東京都市圏全域）

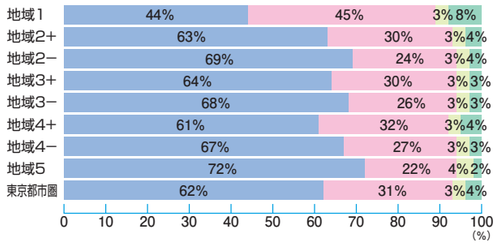
■通勤・通学におけるクルマ以外に利用可能な交通手段（複数回答）



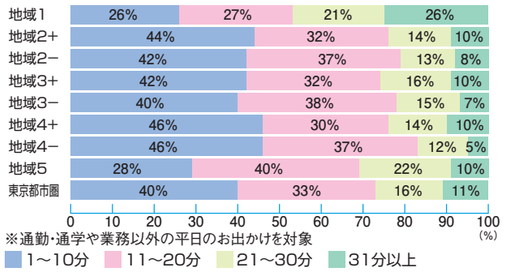
■通勤通学業務以外でのもっともクルマを利用する目的（平日）



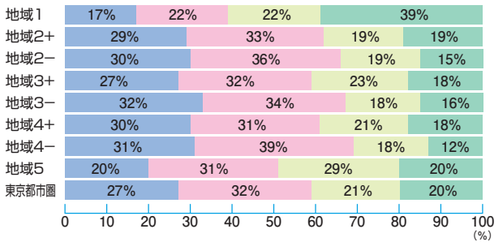
■通勤通学業務以外でのもっともクルマを利用する目的（休日）



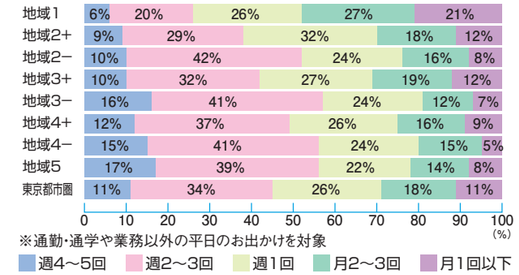
■クルマ利用時の目的地までの片道所要時間（平日）



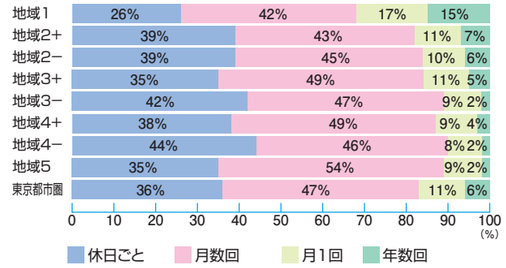
■クルマ利用時の目的地までの片道所要時間（休日）



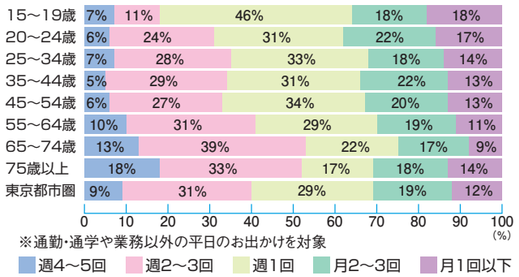
■クルマを利用する頻度（平日）



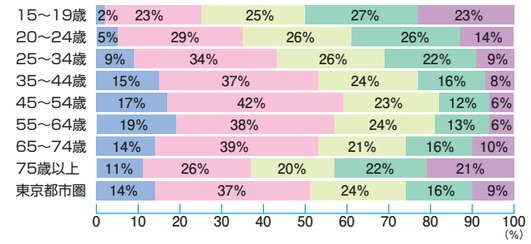
■クルマを利用する頻度（休日）



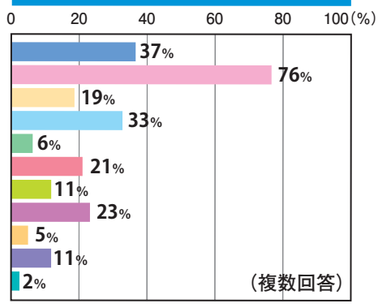
■クルマを利用する頻度（平日男性）



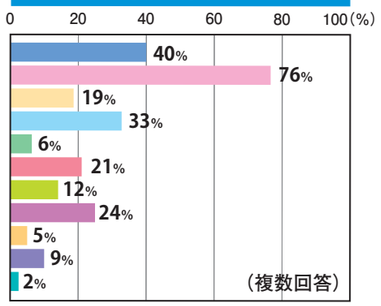
■クルマを利用する頻度（平日女性）



クルマ以外の手段を利用しない理由（平日）



クルマ以外の手段を利用しない理由（休日）



- 子供やお年寄りなど、家族一緒に行動するためクルマの方が便利
- クルマの方が荷物の持ち運びに便利
- クルマの運転が好き
- 自宅あるいは目的地からバス・鉄道に乗るバス停・駅までの距離が遠い
- バス・鉄道のどの列車や路線・系統に乗ればいいかがよくわからない
- バス・鉄道の運行本数が少ない
- バス・鉄道の運賃が高い
- バス・鉄道だと時間がかかる
- バス・鉄道は混んでいる
- 徒歩・自転車だと途中の道路が危険
- 自転車だと駐輪場が不便

おわりに

我が国は少子高齢社会を迎えており、東京都市圏においても、今後人口が減少すると予測されています。都心部から郊外部へ拡大した現在の市街地の人口がどのように減少していくのか、また交通に対してどのような問題点があるのか、第5回パーソントリップ調査のデータと今回の交通意識調査のデータを併せて分析していくことは将来の人の行動を想定する上でとても重要なことであると認識しております。

今後も当協議会では、これらの調査結果の分析をさらに進め、望ましい総合都市交通体系のあり方をとりまとめて行く予定です。