

■都市圏構造の絵

将来の東京都市圏の新しいかたちを表す将来の都市圏構造を描いてみました。広域的な業務拠点は東京国際都心のほか、広域戦略拠点として横浜・川崎、立川・八王子、さいたま、千葉の4つに集中させました。一方、居住地を中心としたサービスは各地に点在させる必要があることを意識しています。これを支える交通インフラを同時に作って、大災害が生じても体系として壊れない都市構造を生み出すことが必要と考えています。

以上をまとめると、この提言書で主張したいことは3つあります。業務核都市政策を変えたら良いのではないかというのが1つ目です。全ての業務核都市が同じように発展することはないという現実を冷静に受け止め、メリハリをつけて戦略的に拠点を位置付けるべきです。2つ目は拠点整

備のわかりやすいシナリオを示すことです。広域戦略拠点については自立的に発展する道を選ばなければなりません。3つ目は拠点整備を具体化するためには、国家戦略に位置付けて投資を誘導する第2ステージの業務核都市戦略が必要ではないかということです。

■おわりに

我が国は、世界で10番目の人口を有するとともに、土地と海域を含めれば6番目の大きな国であります。そして、アジアの中では先行して経済発展し、今、高齢化と人口減少という局面を迎えています。しかし、生活の質はアジアの中では遙かに高い。そのリーダーは東京であります。メリハリのある投資によって、人口減少下においても東京都市圏が持続的に発展をすることを切に望んでおります。

2 今後の取組みについて(まとめ)

今回開催した市区町村意見交換会では、各行政担当者の皆様から多くのご意見やアドバイスをいただき、とても有意義な意見交換会となりました。

協議会への主な要望として、皆様から

- ①他統計調査データと東京PT調査データについて、相互活用 of 拡大を検討することで利用価値の高いデータを構築していくこと
- ②小ゾーンデータの公表(平成23年1月末より小ゾーンデータの公表を開始しました)
- ③ホームページや各種データの利便性向上 等が求められました。

これらのご意見等を踏まえ協議会としましては、東京PT調査データの充実拡大に向け、改善方策を引き続き検討していきたいと考えております。

今後の協議会の活動内容としましては、「東京都市圏の望ましい総合交通体系のあり方」や「東京都市圏PTデータを活用した都市交通施策検討の手引き(モニタリング指標も含む)」等について取りまとめていきます。

最後に、市区町村意見交換会にご参加いただいた各行政担当者の皆様には、当日活発なご意見をいただき誠にありがとうございました。今後も協議会では、様々な分野の方々にデータ活用の促進をしていただけるよう、できる限りニーズに応えていきたいと考えています。また、このような意見交換会を継続的に開催できるよう検討していきますのでよろしくお願いします。

■問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課	茨城県 土木部 都市局 都市計画課	埼玉県 都市整備部 都市計画課	千葉県 県土整備部 都市計画課	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
TEL:048-600-1330 FAX:048-600-1373	TEL:029-301-4579 FAX:029-301-4599	TEL:048-830-5337 FAX:048-830-4881	TEL:043-223-3161 FAX:043-222-7844	TEL:03-5388-3283 FAX:03-5388-1354
神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課	横浜市 都市整備局 都市交通課	川崎市 まちづくり局 交通政策室	千葉市 都市局 都市部 交通政策課	さいたま市 都市局 都市計画部 都市交通課
TEL:045-210-6182 FAX:045-210-8879	TEL:045-671-4128 FAX:045-663-3415	TEL:044-200-2717 FAX:044-200-3967	TEL:043-245-5351 FAX:043-245-5568	TEL:048-829-1053 FAX:048-829-1979
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	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	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	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	首都高速道路株式会社 計画・環境部 交通調査グループ
TEL:042-769-8249 FAX:042-757-6859	TEL:045-650-0367 FAX:045-650-0366	TEL:03-5828-8296 FAX:03-5828-8192	TEL:03-5776-5285 FAX:03-5776-5300	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。

★ 詳細については以下のホームページをご覧ください。

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/>

再生紙を使用しています。



発行:東京都市圏交通計画協議会

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

東京都市圏

検索



Vol.24 2011年 3月

東京としけん交通だより

～市区町村意見交換会開催結果報告～

1 東京都市圏パーソントリップ調査「市区町村意見交換会」の開催概要について

86団体114名が参加

- ◆公共交通空白地に関する課題が多く出されました
- ◆より詳細なPTデータの要望がありました
- ◆意見交換会を継続的に開催してほしい等の意見もありました

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一層の推進に資することを目的として、東京都市圏パーソントリップ調査(以下、東京PT調査)の対象圏域内の自治体を対象に「意見交換会」を開催し、ご参加いただいた交通計画に係わる担当者の皆様からは多くのご意見をいただきました。

市区町村意見交換会プログラム

(※東京会場では岸井先生の講演会を実施)

第1部 東京PT調査についての紹介

- ①東京PT調査の概要と高齢者に着目した集計分析について
平成20年東京PT調査で判明した高齢者のトリップ数の増大要因についての詳細な分析結果を報告しました。
- ②「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」結果について
平成21年に実施した、公共交通に対する考え方や将来の居住地希望等の意向や満足度について調査した結果(東京としけん交通だよりVol.23)を報告しました。
- ③都市交通施策の検討事例と施策効果把握のためのデータ指標(案)について
今後5年～10年の間に実施すべき都市交通施策の立案方法、検討事例、施策効果把握のための(モニタリング)データ指標について、東京PT調査データ等を用いて紹介しました。
- ④その他(都市構造の可視化についての紹介他)

第2部 班別意見交換会

担当者への事前アンケートをもとに都市交通に関する課題やその対応事例等について意見交換を行い、貴重なご意見をお聴きしました。



1.参加市区町村数について

項 目			合 計
10月26日(火)	茨城会場 (つくば市役所内会議室)	参加市町村数	11団体
		参加者数	12名
11月 5日(金)	埼玉会場 (浦和コミュニティセンター)	参加市町村数	18団体
		参加者数	22名
11月 9日(火)	東京会場 (TKP代々木ビジネスセンター)	参加市区町村数	21団体
		参加者数	30名
11月11日(木)	千葉会場 (千葉市ビジネス支援センター(きぼーる))	参加市町村数	20団体
		参加者数	29名
11月15日(月)	神奈川会場 (横浜市産業貿易センター)	参加市町村数	16団体
		参加者数	21名
合 計		参加市区町村数	86団体
		参加者数	114名

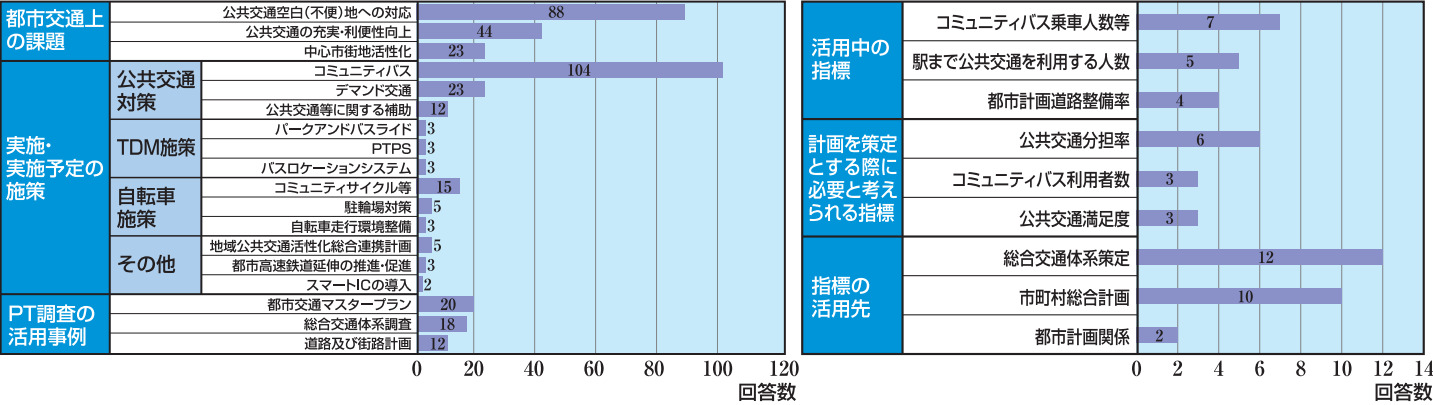
※1 構成団体である政令指定都市(横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市)の5市は除く
※2 協議会で定めた東京都市圏の範囲:東京を中心とする半径約80km圏域(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県(南部)の面積約15,000km²) (東京島嶼部は除く)



2.市区町村への事前アンケート結果について

意見交換会に先立ち、都市交通上の課題やそれに対する施策、その効果を進捗管理するための評価指標等を把握するため、調査対象市区町村に事前アンケートを実施しました。その結果は以下のとおりです。

事前アンケート結果について(上位3つ)



3.市区町村からの意見(一部)について

●東京PT調査データについて

- 京阪神都市圏交通計画協議会では道路交通センサスと同時に調査を実施していると聞いています。東京都市圏交通計画協議会も「国勢調査」「道路交通センサス」「都市計画基礎調査」などと組み合わせ、調査を同時期に行うことでより使用範囲の広いデータにしてほしいです。また、全国都市交通特性調査(全国パーソントリップ調査)を統合し一本化するなどの方法も考えられるのではないかと思います。
- 小ゾーンレベルのデータ公表を希望します。また、より具体的な活用方法を示してほしいと思います。
- 小さな市町村になると小ゾーンのゾーン分けが1つ2つしかなく、ゾーン範囲が広いため詳細を把握することが困難です。より細かく精度が担保されているデータであると良いと思います。
- ホームページについて、ダウンロード方法やゾーン位置図がない等、構成内容がわかりづらいので改良してほしいです。
- 交通基本法案が検討されていることを踏まえ、パーソントリップ調査を全国規模で行うべきだと思います。
- 開発等が急激に進んでいる地域にとっては人の動きに変化があり過ぎるため、10年に1度の東京PT調査ではデータを利用することが難しいです。
- 都市計画道路の見直しや各交通計画施策の検討に向けて、東京PT調査のデータを今後利用していきたいと考えています。
- 各市区町村施策の進捗管理のため、協議会で策定中のモニタリングデータ(施策効果把握のためのデータ指標)を今後用いたいと思います。

●現在抱えている交通課題について

- 路線バスの経営状況がよくありません。コミュニティバスやデマンド交通等の新規・拡大も採算面や財政面から難しい状況です。これからは、コミュニティバスではなく福祉バスなど、目的を明確にしたバスの活用も1つの方法であると考えています。
- 慢性的な交通渋滞の問題があり、公共交通等への転換施策(TDM施策等)を行う必要性が生じています。
- 公共交通空白不便地域の解消や都市計画道路未整備箇所の交通問題解消が課題となっています。
- パークアンドライド等の施策では、用地確保が課題となっています。
- 買い物などに行けない高齢者のための公共交通の確保が課題となっています。

●その他

- 自動車から他交通手段への転換施策や、脚光をあびている自転車施策等の施策検討(駐輪対策を含めた)等が今後必要になると考えています。そうした背景を踏まえながら東京PT調査データを用いて検討できたらと考えています。
- 情報交換等の場がもう少しあれば良いと思いますので、継続的にこのような意見交換会を開催していただきたいです。

<講演>「未来の東京都市圏の姿」

世界に誇る鉄道ネットワークを活かしたコンパクトな巨大都市圏へ



東京都市圏将来展望懇談会座長
(日本大学理工学部土木工学科教授)
岸井隆幸氏

■はじめに

今回ご紹介する「未来の東京都市圏の姿」は、土木、建築、経済、都市計画分野の学識経験者で構成する東京都市圏将来展望懇談会がとりまとめた提言書です。この提言書には、パーソントリップ調査(以下、PT調査)結果等のデータに基づく、経済、環境、防災、ライフスタイルも含めた東京都市圏の社会状況の変化の見通しと、今後の東京都市圏が目指すべき方向性がとりまとめられています。

■東京都市圏PT調査の意義と懇談会の役割

東京都市圏では、1968年から10年に1度、PT調査を実施し、現状の分析をして、行政単位にこだわらず広く首都圏全体を睨んだ将来推計を行って将来都市像を検討してきました。首都圏の空間的構造を、データで検証し将来推計を行いながら議論できるのは東京都市圏PT調査だけなのです。このためPT調査による将来都市像の検討は、全国総合計画や首都圏計画とはほぼ同時期に行われ、首都圏の業務核都市政策などの裏打ちとして活用されてきました。

今回の東京都市圏将来展望懇談会の役割は、平成20年に行われた第5回PT調査での検討に際し、将来推計する際の人口、都市圏構造フレームの考え方を提案すること、首都圏の政策に対して空間的、実体的な計画が必要であることをアピールすることの2点であると考えています。

■今の東京都市圏の姿は？

東京都市圏は、約3,500万人が居住し、質の高い多様なサービスが提供されている世界最大の都市圏です。都市圏人口が膨張する際にスプロールが進んだ地域もありますが、計画的に開発された市街地と鉄道が、郊外から都心への通勤などの都市活動を支えています。サービス水準の高い鉄道ネットワークが民間経営で成立していることは東京都市圏の持つ強みであり、世界では例のないことです。東京都市圏の交通手段分担率を見ると鉄道が約30%であり、欧米の大都市に比べて高くなっています。鉄道分担率の上昇傾向はこの10年間でさらに進んでいます。鉄道で支えられている大都市東京をどのように維持していくのか、または変えていくのかを考える必要があります。

■新しい兆し

経済のグローバル化の中、東アジアの経済的発展はめざましいものがあります。一方で日本の人口は減少に転じており、2015年には首都圏の人口も減少に転ずる見込みです。現在は20代30代が多い東京都市圏ですが、今後は高齢化が進んで従業人口が減り、活力が失われていってしまうのでしょうか。

PT調査結果で人々の移動を分析してみたところ、郊外部の鉄道利便性の高い地域で働く女性や高齢者が増加していることがわかりました。女性では特に30代の就業率が増加していることがわかっています。高齢者では元気な高齢者、いわゆるアクティブシニアが地域のコミュニティと関係をもって働くということが増えていると思われます。これからは車の運転への不安から免許を手放す高齢者が多くなってくるでしょう。そうすると免許が無く駅から遠いところに居住している高齢者は外出が減るのではないのでしょうか。こうしたことを考えると、これからは多くの人が社会に出るチャンスを支える、アクティブな活動を交通面からどう支えるかが課題となってきます。

自然災害の面では、東京都市圏は台風や地震が多く世界的には危険な都市であるとの評価があります。自然災害に打ち勝つシステムを持っていることが大事です。

最後にショッピングです。ネットショッピングの普及によりサービスともの

づくりがより密接に繋がってきています。オンデマンドですごい変化をもたらすのではないのでしょうか。流通経路や働き方が変わってきます。選んで届く、しかもきめ細かく対応する情報社会がすぐそこまで来ています。

■次の東京都市圏の姿ー次への挑戦

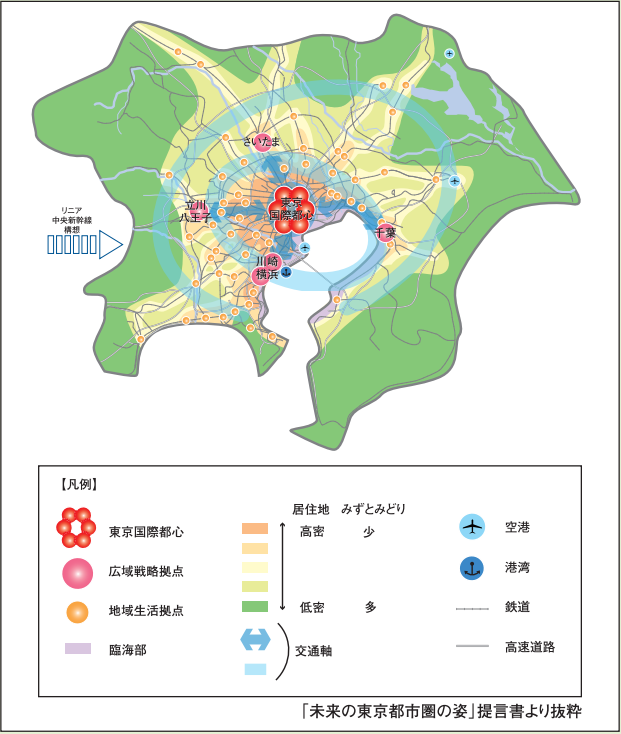
活力の面では、東アジアの成長に貢献しつつ、日本の活力を高める社会をつくるべきです。そのためには成田・羽田両空港へのアクセスを高めることが大変重要です。中国等への日帰り出張が現実になってきます。

生活・余暇の面では、女性や高齢者のモビリティ格差をなくし、多くの人が生活の質と多様性を確保できるようにしていくことが重要です。PT調査によれば、高齢者や女性は比較的近隣で働く方が多いようです。成熟社会では地域コミュニティの力が重要です。高齢者や女性が、地域の中で互いに支え合う担い手となっていくのではないのでしょうか。

環境の面では、東京は鉄道など公共交通ネットワークで支えられているため、世界的に見ても1人当たりCO2排出量は少なく、環境にやさしい都市です。鉄道間の競争で良い地域を作ることや、鉄道利用者を増やすことで人口減少下でも鉄道による移動を維持することが重要です。一方で人口が減少する地域では自然を復元して生活の質を向上すべきです。

安全安心の面では災害リスクを軽減することや都市活動を支えている都市基盤ストックをうまく使っていくことも重要です。

■東京都市圏の新しいかたち



将来の東京都市圏のかたちを4つの切り口でまとめました。1つ目は拠点機能です。拠点の配置により従業地が決まります。2つ目は居住地域です。人口は減っていくので、鉄道サービスの良い地域へ居住が集約していく傾向を強めるべきです。3つ目は水とみどりです。居住地に水とみどりを編み込んでいきます。そして4つ目に、これらを繋ぐ交通システムの更なる飛躍が必要だろうと考えています。

これらを東ねて考えてみました。まず拠点の中心は東京国際都心です。丸の内、秋葉原、渋谷、浅草など国際的に通用する多様な核が複数あり、これらは国際競争の中で頑張っていく地域です。

この東京国際都心をサポートする機能の受け皿が広域戦略拠点です。現在たくさんある核都市から絞って戦略的に広域拠点を育成することが必要です。

次は地域生活拠点です。身近なところで生活を支え社会に参加する拠点です。鉄道で行ける、鉄道がクロスしているところや、趣味のアクティビティ、小売り商業の活発なところを選んでその地域でコミュニティビジネスを育成すべきです。地域を支える拠点として、バス、徒歩などの端末交通サービスを整えるなど新しい社会的システムが必要となります。

最後は臨海部です。東京の新天地として色々な機能、多様なニーズに応える可能性を秘めた地域であります。