http://www.tokyo-pt.jp/
東京都市圏 検索

Vol.26 2014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

～市区町村説明会開催結果報告～

1 東京都市圏総合都市交通体系調査「市区町村説明会」の開催概要について

平成25年11月、さいたま新都心・横浜の2会場で開催し、延べ128団体158名に参加いただきました。

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、地方公共団体職員を対象に説明会を開催しました。

昨年度の説明会で実施したアンケート結果を踏まえ、今年度は、会場、内容の充実を図り、会場については、さいたま新都心、横浜の2会場とし、内容については、自治体においてＰＴデータを活用し検討した具体事例の紹介や具体的なＰＴデータを集計・分析する演習など、実務担当者にとって身近な話題提供を心がけました。

その結果、多数の方々にご参加いただきました。参加頂きました方々には、改めてお礼申し上げます。

（1）開催概要

会場1	さいたま新都心合同庁舎
開催日時	平成25年11月5日（火）14時30分～17時40分
説明内容	①「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」について【協議会】 都市交通計画におけるPTデータ活用による現況把握、課題分析から施策検討までの過程について、手順や着眼点、分析手法を紹介。 ②東京都市圏ＰＴデータ活用演習【協議会】 目的種類別代表交通手段別OD表などの具体的なＰＴデータを確認しながら、簡単な集計作業を実践することで、データに親しんでもらう取組。 ③東西軸道路の見直しに関連したＰＴデータ等の活用について【北本市都市整備部都市計画課】 都市計画道路の整備効果検証、路線の必要性検討に関する事例紹介。※次頁に概要掲載 ④第5回東京都市圏物資流動調査について【協議会】 平成25、26年度において実施する物資流動調査の内容、調査結果活用についての概要説明。※最終頁に概要掲載 ⑤健康長寿社会を実現するSmart Wellness Cityについて：筑波大学大学院人間総合科学研究科久野教授 少子高齢化・人口減少社会の中、高齢になっても健康で元気に暮らせることは個人と社会の双方にとってメリット（生きがい、豊かな生活、医療費の抑制）がある。そんな“健幸”になれる街づくりの取り組みについて、プロジェクトの第一人者である久野教授の特別講演。 ※次頁に詳述
参加者	85名（73団体）

会場2	横浜市開港記念会館
開催日時	平成25年11月8日（金）14時00分～16時30分
説明内容	①「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」について【協議会】：同上 ②幹線支線型公共交通網計画の検討におけるＰＴデータ等の活用について【町田市都市づくり部交通事業推進課】 幹線・支線バスによる公共交通網の構築、コミュニティバス等の新交通手段の補完による交通利便性向上検討に関する事例紹介。 ※次頁に概要掲載 ③地域総合交通戦略策定におけるＰＴデータ等の活用について【大和市街づくり計画部街づくり総務課】 交通利便性向上が課題である地域へのコミュニティバス導入検討に関する事例紹介。※次頁に概要掲載 ④東京都市圏ＰＴデータ活用演習【協議会】：同上 ⑤第5回物資流動調査実施について【協議会】：同上
参加者	73名（55団体）

(2)事例発表内容

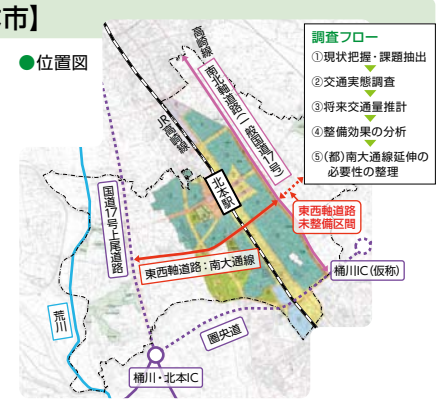
事例1　東西軸道路の見直しに関連したＰＴデータ等の活用について【埼玉県北本市】

【概要】圏央道及び国道17号上尾道路の整備が進むなか、市内道路網の東西軸道路(南大通線)が一部未整備により、南北軸である国道17号と東西に走る県道や市道との交差点において、渋滞が発生している。このため、市内道路網の現状分析、将来交通予測、東西軸道路の整備効果の検証を行い、東西軸道路の延伸の必要性について検証を行った。

【ＰＴデータ活用】市の将来人口フレームに整合した将来交通量推計を行うために、PTデータを活用し、対象区域の現況・将来交通量推計を行い、将来道路ネットワークにおける将来交通量配分を行った。

【結論】検証の結果、東西軸道路の延伸により、周辺道路の混雑が解消され、速度向上、渋滞損失時間の削減、交通事故減少、環境負荷の低減等の効果が期待できることが分かった。これらの定量的評価指標により、円滑な交通を確保するためには、東西軸道路(都市計画道路南大通線)の延伸が必要であることを検証することができた。

●位置図



事例2　幹線支線型公共交通網計画の検討におけるＰＴデータ等の活用について【東京都町田市】

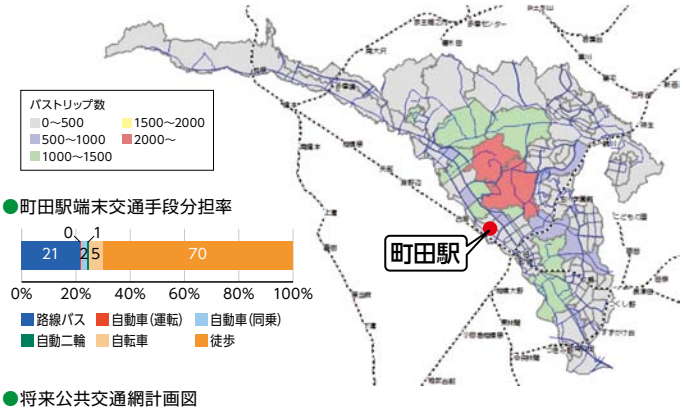
【概要】市は、基幹交通機能の強化として(1)南北、東西を貫く新たな交通システムの構築、(2)幹線バスと支線バスによる公共交通網の構築とともにコミュニティバスや乗合タクシーなど新たな交通手段の確保を目標としている。

【ＰＴデータ活用】(1)駅端末交通手段分担率から、利用者の交通手段は、徒歩70%に次いで、路線バス利用者は21%であり、バス交通サービスの維持・強化が課題である。(2)年齢階層別交通手段分担率から、高齢者は自動車(運転)・鉄道利用分担率が低い一方で、バスのみでの移動が多く(=75歳以上18%>全体平均5%)、高齢者ニーズに対応したバス交通サービスの提供が課題である。

※PTデータの他、バスICデータ、アンケート調査による補完を行っている。

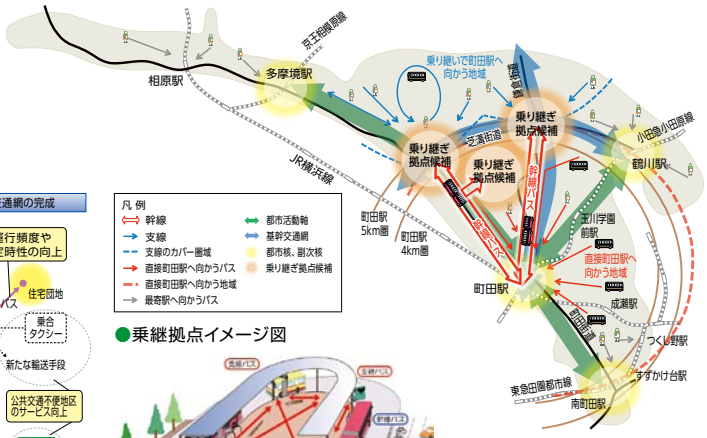
【結論】幹線道路を高頻度で運行する幹線バスと、地域内をきめ細かくカバーする支線バスを組合せ、利便性と運行効率性を高めるバス交通ネットワークを構築するため、①幹線区間と支線区間の分離、②幹線バスと支線バスの乗継拠点の設置により、幹線・支線の分離を行う計画を検討した。幹線・支線乗換所要時間による時間ロスは、幹線区間の急行バス運行やバス優先車線設置等による所要時間を短縮することで解消を図る計画とした。これにより、路線延長が重複するバス系統が整理され、定時性・速達性の確保、運行効率性の向上、駅前道路の混雑解消を図ることができる。

●町田駅利用者の交通手段分析(PTデータ活用分析)

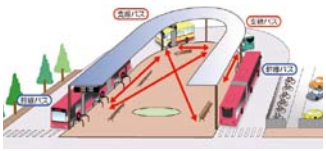


●町田駅端末交通手段分担率

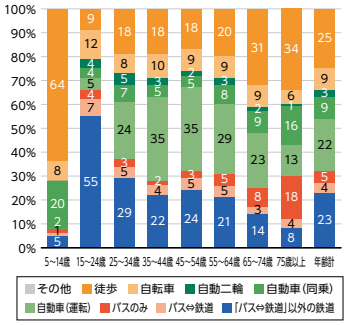
●将来公共交通網計画図



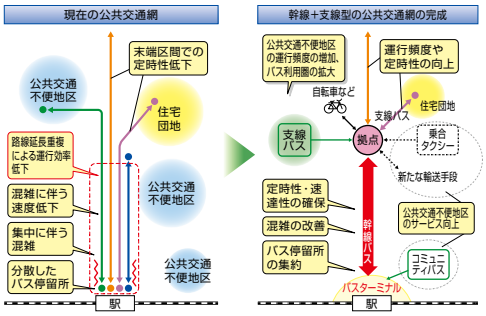
●乗継拠点イメージ図



●年齢階層別交通手段分担率



●将来公共交通網イメージ図



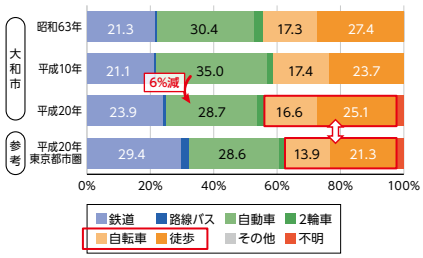
事例3　地域総合交通戦略策定におけるＰＴデータ等の活用について【神奈川県大和市】

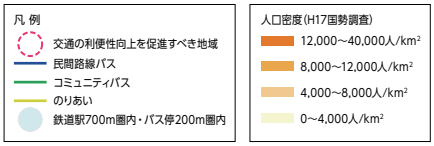
【概要】市は、総合的な交通戦略策定に向けて、PTデータ分析及び市民アンケート調査により、市内の交通状況及び外出状況を調査した。その結果、鉄道駅がバランスよく位置し、高齢者を含む市民の徒歩や自転車による移動が活発であると判明した。しかしながら、依然として外出に不安や不便を感じている高齢者もいることから、鉄道700m以遠、バス停から200m以遠の地域の交通利便性向上について検討を進めている。

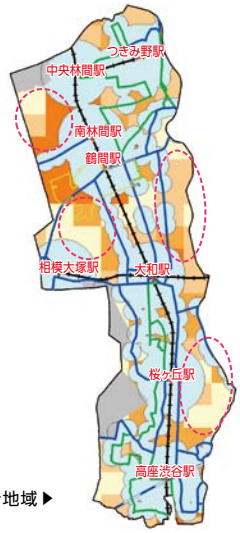
【ＰＴデータ活用】年齢別の1人当りトリップ数及び代表交通手段別分担率を使用し、市内の交通利便性と高齢者の移動状況を把握した。また、発着時間帯別トリップ発生集中量を考慮して、コミュニティバス実験運行の時間帯の設定を行った。

【結論】調査結果を踏まえ、「大和市総合交通施策～移動が楽しいまち・やまと～」(H25.3月策定)に基づき、交通利便性向上を促進すべき地域において、コミュニティバスの運行を拡大していくことが重要であるとの結論に至った。

●代表交通手段別分担率の推移(PTデータ活用分析)







●交通の利便性向上を促進すべき地域▶

(3)【特別講演】健康長寿社会を実現するSmart Wellness Cityについて

筑波大学大学院 人間総合科学研究科 教授　久野 譜也

■はじめに　「これまでの(車中心の)まちづくりは、間違っている！」

予防医学とりわけスポーツ医学を専門とする私が、なぜ、これからのまちづくりの在り方をお話しするのか。それは、平均寿命が5年以内に女性は90歳近く、男性も80歳代後半に達する超高齢化と関係があります。都市環境が健康に影響を与えることは明らかになっていますが、その意味でこれまでのまちづくりは、生活習慣病を増加させ、寝たきり期間も増やしてきたとも言えるのです。

公衆衛生分野では、「千葉・埼玉問題」と呼ばれる問題があります。大規模団地に10年後75歳を迎える団塊の世代が多く住む両県ですが、車社会優先で、車の運転ができなくなった市民に対して街が対応できていないのです。国土交通省が進める「(様々な機能を中心部に集約した)コンパクトシティ」には行政効率面のメリットと同時に、“歩いて暮らせるまちづくり”という側面があります。

東京・大阪・愛知で移動手段に車を使う率と糖尿病の相関関係を示したデータがあります。それによると最も車を使う愛知県は糖尿病の患者数が高い。逆に、鉄道のレール延長が長い県ほど、糖尿病患者が少ない。糖尿病は悪化すると透析が必要になるのですが、透析にかかる医療費は平均500～600万円といわれます。

したがって医療費抑制の面からも、歩いて暮らせるまちづくりが必要なのです。

■都市環境が歩く機会に影響を与える

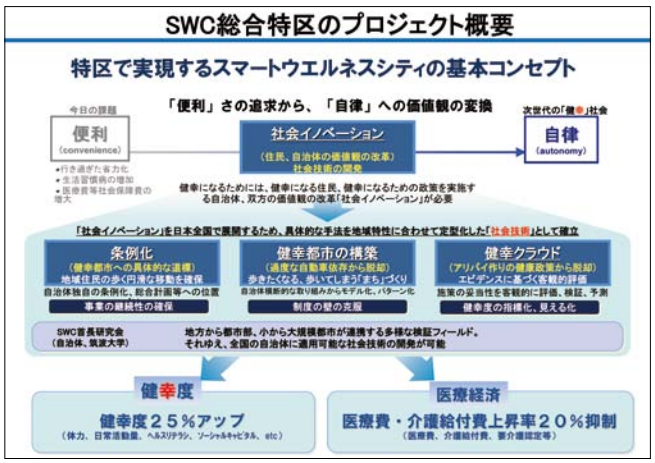
歩いて脂肪が燃えだすのは20分後という定説は既に科学的に覆されています。歩くことによる効果は、続けることではなく足し算なのです。したがって、運動を意識しなくても日常の移動が自然に運動になる街の構造が求められるのです。私は、大手製薬メーカーで2万人の社員を対象に健康づくりプロジェクトを行っています。全国の都市にある支店に勤務する社員に健康に関する教育を同じように実施し、プロジェクトを開始する前と後を比較すると、歩数は同じように増えましたが、国の基準をクリアしたのは大都市圏で公共交通のみで通勤する方々でした。健康行動には収入や学歴も影響しますが、同じ社内なのでその点でも条件に差はなく、都市環境が歩く機会に与える影響の大きさが分かります。特に、便利な公共交通が構築されていることが重要です。

■社会的な役割づくりが不可欠

「ソーシャル・キャピタル」という言葉がありますが、これは“人と人とのつながり力”と定義されます。防災面でいわれる“絆”につながる考え方ですが、町内会単位で健康との関連を調査すると、ソーシャル・キャピタルの高い地域に住む人ほど健康であるというデータが出ています。したがって、コミュニティの再生は防災のためだけでなく、高齢化に伴う健康問題にとっても重要なテーマになることが科学的にも立証されているのです。

福島県相馬郡飯舘村から強制避難で伊達市の仮設住宅に移った方々の調査があるのですが、外での総活動時間が激減しています。その原因は、農作業や労働のための活動時間の減少にあります。つまり、まちづくりにおけるソフト面の政策においてもう一つ大切なテーマとして、“社会的な役割づくり”が挙げられるということでしょう。ハード面で、きれいな歩道や公園だけをつくっても人は歩かないのです。

■“歩いて暮らせるまちづくり”の意義、条例化



ソーシャル・キャピタルとは何かを語るときに多くの社会科学者が支持しているのは、都市工学界で有名なジェイコブズの論文中の言葉です。それによると、町中で知っている人と偶然出会って挨拶をし、立ち話をする機会などが積み重なることで個人や地域の資産となり、ソーシャル・キャピタルを高めていくと語られています。一方、ドアツードアで車移動する社会は、そうした偶然の出会いを明らかに減少させます。“歩いて暮らせるまちづくり”は、単に医学的にメリットがあるだけでなく、本質的な街の在り方であり、コミュニティであると言えるのです。

4年前に筑波大学が事務局となって8人の市長に声をかけ「スマートウエルネスシティ」という首長研究会を立ち上げ、現在は25都府県の44区市町が参加されています。この研究会では、平成23年度後半より政令指定都市から人口4万人の町までの幅広いレベルで、“歩いて暮らせるまちづくり”の社会実験を行っています。

また、内閣府の「特定地域再生制度」のもとで、福岡県直方市や埼玉県志木市が“歩いて暮らせるまちづくり”の一般条例化を進めています。さらに「道路構造条例」において、かなりの市に“歩いて暮らせるまちづくり”の発想を入れた条例を制定いただいています。もはやスローガンのみに止まる時代ではないのです。

■日本に迫られる具体的な取り組み

“歩いて暮らせるまちづくり”の具体的な事例として、ドイツのフライブルク市を挙げたいと思います。同市は44年前、町の中心市街地に「(ただ通過するだけで直接その地域に用事がない車などの)通過交通」を入れないという政策を取りました。そうした取り組みの結果、現在の医療費のデータはドイツ国内でもかなり低く、商店街の売上は3倍以上になりました。ドイツは日本と同じ敗戦国で「戦争でフライブルクも日本の都市同様に完全に焼かれてしまった。戦後、我々が全部こういう町を作りあげてきた。昔ながらの古い街並みが残っているからできたんだと日本の方は良く言うけど、決してそうではない」とは現地の方の声です。こうした取り組みはヨーロッパの各市で行われており、日本でできないことはないと思います。実際に昨年10月、新潟市で日本初の公道での(必要に応じ自動車の通行を遮断できる)ライジングボラードによる中心市街地に車を入れない歩行者に快適な空間創出の社会実験が行われています。(裏面へつづく)

1自治体あたりのSmart Wellness Cityによるビネフィット
(筑波大学久野研究室のデータに基づき計算)

☞e-wellnessによる健康づくり事業による貢献
参加者 2千人×　抑制額10万円・年＝2億円・年

☞ 健幸まちづくりによる歩数増加による貢献
1万人が2000歩/日の追加歩行により、
0.061円・1歩×2000歩×365日×1万人＝4億円超・年間・1万人

健康づくり事業と2万人の歩行行動の変化により10億円・年の医療費抑制効果が期待される！

(3)【特別講演】健康長寿社会を実現するSmart Wellness Cityについて

■市民任せではない、まちづくりの根本的な見直しを！

（前頁からのつづき）

公共交通における取り組みもヨーロッパが進んでいて、ドイツのLRT(次世代型路面電車システム)は運転間隔を縮める努力をして、市民に車から降りてもらう対策を講じていますし、フランスでもBRT(バス高速輸送システム)のために専用レーンを設け、BRTが近づくと青信号に変わるシステムを導入し、時刻表通りの運行を維持しています。郊外の方は車で来て中心部で車を降り、駐車場のチケットでBRTに往復乗車できる仕組みが整っています。つまり、いずれも公共交通の側が変える努力をしている点は学ぶべきだと感じました。

まちづくりのソフトとハードの問題に戻りますが、実際に美しい歩道を作っても沿道がシャッター通りでは人は歩きません。地方都市におけるコンパクトシティの研究対象となっている新潟県三条市では、「三条マルシェ」というイベントを通じて“街中が楽しい”イメージを発信していますが、まだ日常化には至っていません。

ただ、ここまでマイカー社会が整備された以上、市民一人ひとりの努力に頼っていては“歩いて暮らせるまちづくり”の達成は難しいと理解すべきでしょう。

だからこそ我々は、まちづくりを科学的根拠に基づいて根本的に見直す必要があると考えています。そして、まちづくりは時間がかかりますので早く取り組むことが重要でしょう。

●三条マルシェ開催状況

平日の状況

マルシェ開催日の状況

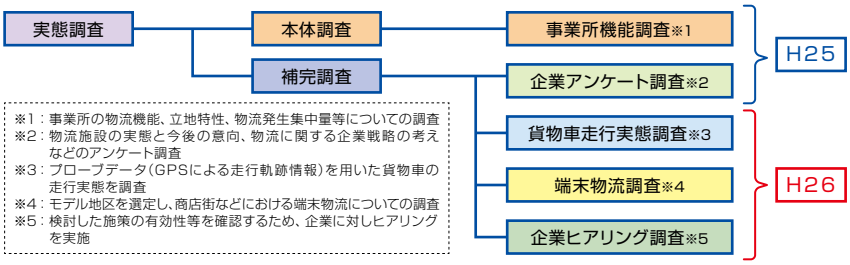
2 第5回東京都市圏物資流動調査について

協議会では、総合的な都市交通計画を検討するため、東京都市圏を対象として、昭和47年から10年毎に物資流動調査を実施してきましたが、今回、第5回目の調査を平成25･26年度に実施いたします。

平成25年度は、10～11月の間で約12万事業所に対して、事業所の立地状況や物資の発生集中量等の実態等を把握するため、事業所機能調査などを実施しました。

平成26年度は、補完調査や調査結果分析、課題整理、施策案検討を行う予定です。

●実態調査の体系(案)



※1：事業所の物流機能、立地特性、物流発生集中量等についての調査
※2：物流施設の実態と今後の意向、物流に関する企業戦略の考えなどのアンケート調査
※3：プローブデータ(GPSによる走行軌跡情報)を用いた貨物車の走行実態を調査
※4：モデル地区を選定し、商店街などにおける端末物流についての調査
※5：検討した施策の有効性等を確認するため、企業に対しヒアリングを実施

●調査対象地域

3 問い合わせ先(東京都市圏交通計画協議会構成団体への連絡先)

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課
TEL：048-601-3151

群馬県 県土整備部 都市計画課
TEL：027-226-3656

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
TEL：03-5388-3283

川崎市 まちづくり局 交通政策室
TEL：044-200-2348

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

中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部
TEL：03-5776-5285

茨城県 土木部 都市局 都市計画課
TEL：029−301−4588

埼玉県 都市整備部 都市計画課
TEL：048-830-5337

神奈川県 県土整備局 都市部 交通企画課
TEL：045-210-6182

千葉市 都市局 都市部 交通政策課
TEL：043-245-5351

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部
事業企画部 拠点再生チーム
TEL：03-5323-0658

首都高速道路株式会社 計画・環境部 交通調査課
TEL：03-3539-9408

栃木県 県土整備部 都市計画課
TEL：028-623-2468

千葉県 県土整備部 都市整備局 都市計画課
TEL：043-223-3161

横浜市 都市整備局 都市交通課
TEL：045-671-3853

さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課
TEL：048-829-1053

東日本高速道路株式会社 関東支社 総合企画部
TEL：03-5828-8296

東京都市圏交通計画協議会とは

東京都市圏は、我が国の政治、経済、文化の中枢的な役割を果たしている世界最大の都市圏です。
東京都市圏では人や物の動きが都県を越えて広域に及んでおり、人々の多彩な活動や物の流れを支える交通のあり方は、都市圏全体を見据えた広域的な課題として検討される必要があります。
このため、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関が相互に協力・調整し、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として「東京都市圏交通計画協議会」を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)、継続して40年以上にわたって活動しています。