



東京としけん交通だより ～市区町村説明会開催結果報告～

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26年11月、74団体115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検討の一層の推進に資することを目的とし、地方公共団体を対象に説明会を開催しました。

多くの自治体が来場しやすい東京（浅草橋）を会場とし、内容については、筑波大学大学院システム情報工学研究科谷口准教授より、モビリティ・マネジメントに関するご講演をいただき、協議会より、都市交通計画におけるパーソントリップ（PT）データ活用の手引きの解説、PTデータを活用した団体から、具体的な事例の紹介いただくなど、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。改めてお礼申し上げます。

開催概要

日時：平成26年11月20日（木）13時30分～16時30分

次第

（1）《特別講演》モビリティ・マネジメントの概要とポイント【筑波大学大学院 システム情報工学研究科 谷口准教授】

一人ひとりのモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメントの第一人者である谷口准教授の特別講演。※P.2に概要掲載

（2）東京都市圏PTデータの近年の活用状況と活用事例【一般財団法人計量計画研究所、横浜市】

- ① 立川市交通マスタープラン
- ② 志木市低炭素まちづくり計画
- ③ エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）

※P.3に概要掲載

（3）第5回東京都市圏物資流動調査について【協議会】

平成25年度に実施した物資流動調査の結果について、速報版の概要説明。※P.4に概要掲載

参加者：115名（74団体）



(1)《特別講演》モビリティ・マネジメントの概要とポイント

■「移動は動物の宿命」

最初に、人間は動物の一種です。動物は字のとおり動く物と書き、動かなければ生きていきません。動くとは、すなわち移動、交通のことです。私たち人間は、移動を早く快適にするため、様々な交通手段を発達させてきました。車、自転車、バス、鉄道、飛行機など様々なものがありますが、これらのモビリティを時と場合によって賢く使いわけることを促すのが『モビリティ・マネジメント』です。



■「車は便利だが、デメリットも多くある」

車には多くのメリットがあります。荷物がたくさん運べる、いつも座っていられる、自慢できる、プライバシーが守られるなど多くの項目があげられ、公共交通と比較して車の方が圧倒的に便利です。

しかし、車にもデメリットがあります。交通渋滞による損失は、国民一人あたり1年で42時間、経済的損失は10万円と言われています。また、一般家庭で消費するエネルギーの半分は車利用と言われており、車利用は環境に大きな負荷を与えます。さらに、車利用者の多い地方都市は、公共交通利用者の多い大都市に比べ、肥満者の割合が高いという調査結果があります。車の利用により歩く機会が減っていると考えられます。

他にも、車は1日3、4千円かかると言われる維持費や、地震や飛行機よりも高い死亡リスクがあります。また、歩行者が車を目にしただけで、歩きにくく、まちの雰囲気も悪くなり、街の魅力が低下するという調査分析結果もあります。中心市街地の買い物では、1回の消費金額は車利用者の方が多いですが、1ヶ月の消費金額は徒歩やバス利用者の方が(来訪頻度が多いので)多いといった結果もあります。最後に、車利用により、地域や風土との接触量が減少し、地域愛の薄れ、子供の傲慢さの増長や感受性の低下なども車によるデメリットとして言われています。

■「賢く車を使うことを促す交通施策が『モビリティ・マネジメント』」

確かに車は楽しくてかっこよくて便利です。そのため、車の良いところを最大限に生かしつつ悪いところを減らすことを考えていく必要があります。その考え方の一つのキーワードとして、「社会的ジレンマ」があります。これは、短期的に利己的な行動をすると、長期的には社会的なメリットが低下してしまう状況を言います。今ここだけの利益、利便、快楽を追求すると、結果的に全員が損をし、自分も損をすることになるのです。そのため、節度ある行動こそが求められます。この節度ある行動を目指すのが『モビリティ・マネジメント』なのです。

人間の行動は、一般に3種類の要因で変わると言われています。それは、「金」「力」「言葉」です。『モビリティ・マネジメント』では、社会的ジレンマを解決する方向に、自発的に変化するように、心理的方略となる「言葉」を特に重視します。この「言葉」による『モビリティ・マネジメント』において、ポイントとなるのは、「動機付け」「公共交通情報の提供」「行動プラン」です。

まず「動機付け」は、どうして車を控えなければならないかを理解してもらうために重要な役割を果たします。例えば、学生に対しては、「車のコストはバスより高い」や、保護者には「公共交通を利用することにより社会性が身につけられる」などの動機付けが考えられます。また、サラリーマンであれば、「公共交通利用はメタボ解消に良い」といった動機付けが考えられます。全員に効く動機付けは難しいので、ターゲットを固めることは非常に重要です。

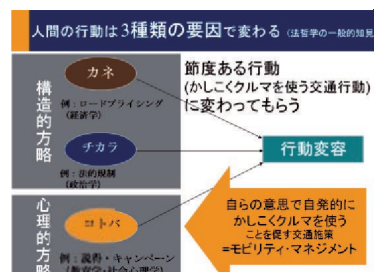
次に「公共交通情報の提供」ですが、誰でも時刻表や路線図などの基本情報を入手できるようにすることが必要です。車利用者の中にはバスの利用方法がわからない方も多いため、利用方法を丁寧に説明する必要があります。また、日本では地方に行くと、特にバスの時刻表などの情報入手が困難ですが、ヨーロッパでは、概ねどの都市でも簡単に入手できます。バスを利用してもらうには時刻表、路線図、料金表は最低限用意しておく必要はないのに、事業者に整備するだけの余力がないのが現状で、今後はぜひ自治体も協力して整備していくのが良いのではないかと思います。

最後に「行動プラン」ですが、バスや電車の利用をアンケートなどでシミュレーションしてもらうことです。実際に、自宅から目的地まで公共交通でどのように行くか経路を書いてもらいイメージトレーニングを行うことにより、公共交通利用へのハードルを下げるねらいがあります。

このような技術的要素を地域の実情に応じて組み合わせ、賢く車を使うよう促すことが『モビリティ・マネジメント』なのです。

■最後に

皆さんは日本で普通に生活していれば、車をかっこいいと思っていると思います。これは、自動車会社がイメージ戦略にもものすごくお金をかけた成果といえます。公共交通についても「公共交通はかっこいい」というイメージ戦略が必要です。例えば、ウィーンの公共交通の利用促進キャンペーンではアマチュアバンドが「路線バスがツアーバスだ」と言っているポスターがあります。このように、私は公共交通もかっこいいというイメージを持たせたいと考えています。『モビリティ・マネジメント』に用いるツールのデザインやキャッチコピーを作り出す人には敬意を払うべきですし、お金も払うべきだと思います。なかなか、日本ではこのようなことにお金を割くことが難しいので、とても重要だということをご理解いただけるとよいと思います。



Our tour bus. ぼくらの(コンサート)ツアーバスだ。



(2) 東京都市圏PTデータの活用状況と活用事例

事例1 東京都市圏PTデータの活用事例①【立川市交通マスタープラン】

【概要】

立川市では、社会情勢等を取り巻く状況の変化や、立川市周辺の移動に変化の兆しが表れてきたため、交通の全体像を明らかにすべく、「都市活動」に着目して交通マスタープランを策定しました。

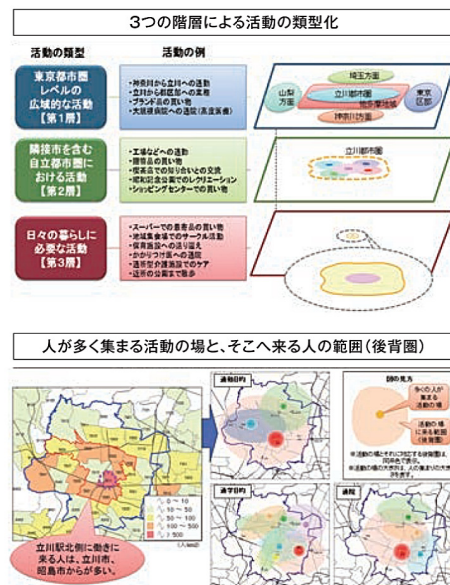
立川都市圏の活動を、広域的な活動から日常的な活動まで3つの階層で成り立っていると仮定し、市内だけでなく市外との行き来を考慮した都市活動の分析を行いました。

【PTデータ活用】

PTデータは、立川市内の活動だけでなく、周辺市を含む広域的な活動を把握することができます。また活動の場所は、活動の目的に応じて異なり多様に存在します。ここでは、目的別に活動の場（人が多く集まる場所）とその後背圏（活動の場に来る範囲）の関係を詳細に把握し、交通計画の基本的な方向性を見定めることに活用しました。

【結論】

PTデータや関連するデータと組み合わせることで、広域的な活動から日常的な活動まで包括的に把握することができ、市民の活動ニーズを捉えた効果的な交通マスタープランを策定することができます。



事例2 東京都市圏PTデータの活用事例②【志木市低炭素まちづくり計画】

【概要】

志木市では、まちづくりに地球環境に優しい暮らし方や少子高齢社会における暮らしなどの新しい視点を持ち込み、住民や民間事業者と一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいただくための第一歩として「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」が制定されました。

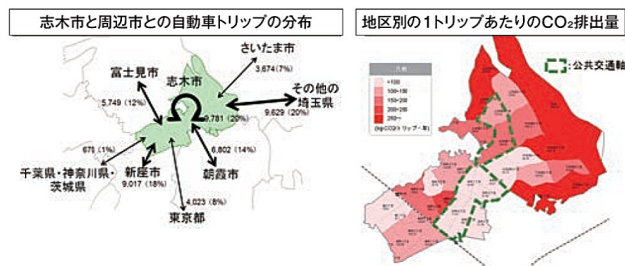
志木市では、PTデータを活用し、都市構造および交通施策によるCO₂排出量の削減効果を算出し、都市の低炭素化に関する施策を総合的に推進するための計画を市町村が策定しています。

【PTデータ活用】

温対法の実行計画では、対策を講じた場合の削減効果を試算することができません。そこで、PTデータから明らかとなる人の活動（交通行動）をもとに、自動車の利用回数、移動距離、走行距離あたりのCO₂排出量を用いることで、都市構造及び交通施策の効果を試算しました。

【結論】

人の活動（交通行動）を調査したPTデータを活用して、現状及び対策を講じた場合のCO₂排出量を比較することによって、都市構造および交通施策の効果を定量的に試算することができ、都市の低炭素化に関する施策を総合的に推進するための計画策定に寄与することができました。



事例3 東京都市圏PTデータの活用事例③【エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)】

【概要】

本計画（エキサイトよこはま22）は、国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画です。この計画に基づき横浜駅周辺地区では、今後、大規模な開発が想定されているため、開発に伴う駐車場整備について検討を行いました。

【PTデータ活用】

横浜駅周辺部における適切な駐車場整備を進めるための基礎的なデータとして、横浜駅東口、西口の小ゾーン、町丁目における交通手段分担率について検証を行いました。

【結論】

横浜駅周辺部は、市内の他の主要駅に比べ自動車分担率が低く、公共交通分担率が高い傾向にあることが分かりました。このことから横浜駅周辺部では、今後過度な駐車場整備ではなく、人中心のまちづくりを目指して公共交通への手段転換を促していくべきとすることが検証できました。

●横浜都心臨海部



●駐車場の基本的な考え方



(3) 第5回東京都市圏物資流動調査について

【概要】

東京都市圏交通計画協議会では、総合的な都市交通計画を検討するため、平成25年度に「第5回東京都市圏物資流動調査」を実施し、平成26年11月に調査結果の速報版を公表しました。本調査結果を実務経験者の方々にもご活用いただくため、速報結果を紹介しました。

【調査結果から把握されたこと】

調査結果から、以下の内容が把握できました。

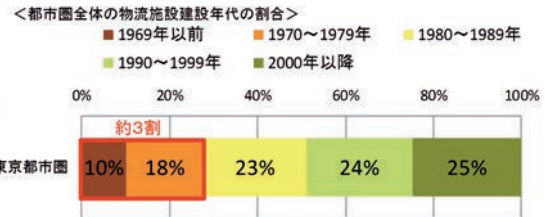
- ◆近年の物流施設の立地状況
- ◆物流施設の老朽化状況
- ◆物流施設の大規模化の状況
- ◆賃貸型の物流施設の立地の状況
- ◆物流施設の保有機能の状況
- ◆搬出入圏域が海外の物流施設の立地状況

【今後の検討】

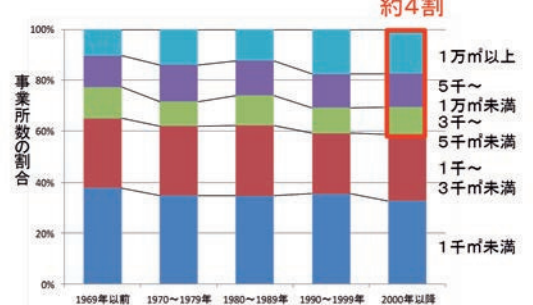
今回把握した調査結果に加え、物流施設の立地や物資の輸送についての分析や課題に対しての対策を検討していきます。また、その結果から、豊かなくらしや産業活動等を支援するための、東京都市圏の物流施策のあり方を検討していきます。

調査結果速報版の詳細をホームページ（<http://www.tokyo-pt.jp/>）に公表しておりますので、ぜひご覧ください。

●物流施設の老朽化の状況



●物流施設の大規模化の状況



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:048-600-1330

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)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)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)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)関東支社
総合企画部

TEL:048-631-0049

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、文化の中核的な役割を果たしている最大の都市圏です。東京都市圏では、人や物の動きが都県市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していく必要があります。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。