

第6回東京都市圏パーソントリップ調査 人の動きから見た東京都市圏 ～調査結果の概要について～



INDEX

はじめに	P1	(2) 地域間のつながり	P5
1. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要	P1	(3) 通勤圏の変化	P7
2. 東京都市圏の人口と就業率の変化	P2	(4) エリア間の移動	P8
3. 調査結果の概要	P3	(5) 外出率の低下	P9
(1) 東京都市圏の移動量の変化	P3	(6) 移動とモビリティ水準	P11
		(7) 外出していない人の過ごし方	P14



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

東京PT

検索

はじめに

パーソントリップ調査(以下、PT 調査)は、都市における人の移動に着目した調査です。PT 調査では、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。また、「人(パーソン)」を対象とした調査であることから、鉄道やバス、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況も捉えることができます。

我が国では、昭和42年に広島都市圏で初めて本格的な調査が実施されて以来、全国各地の都市圏で実施され、都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測、都市交通マスタープランの作成等に活用されています。

東京都市圏のPT 調査は、日常的に一体的な経済・社会活動が行われている東京を中心とした通勤交通圏域を対象として、昭和43年以降10年毎に実施してきました。今回、第6回調査(本体調査)を平成30年9月から11月にかけて実施しました。また補完調査として令和元年11月から令和2年2月にかけて、Web モニターアンケートにより、個人の行動を取り巻く環境などについて調査しました。

このたび、調査結果の概要を取りまとめましたので皆様にご報告いたします。

1. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の概要

● 本体調査～個人の移動実態の把握～

調査の対象者

東京都市圏にお住まいの約1,800万世帯のうち、無作為に選ばれた約63万世帯の構成員(5歳以上)全員を調査の対象としました。

調査の方法

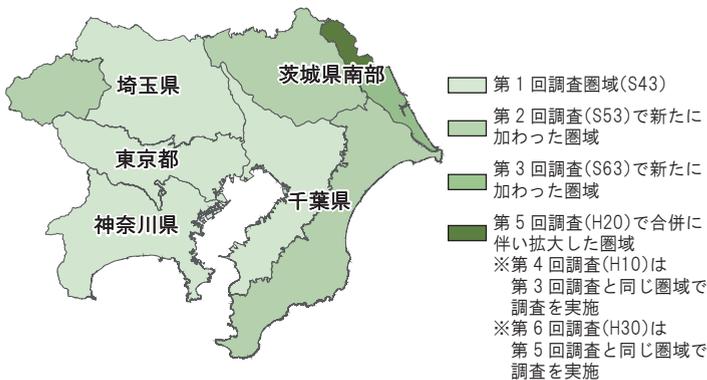
調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布しスマートフォンやパソコン等によるインターネット、または紙の調査票による郵送で回答を回収しました。

調査の圏域

東京都市圏パーソントリップ調査では、左下の図の地域(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ました。

回収の結果

約31万人(約16.5万世帯分)の方から回答をいただきました。



● 補完調査

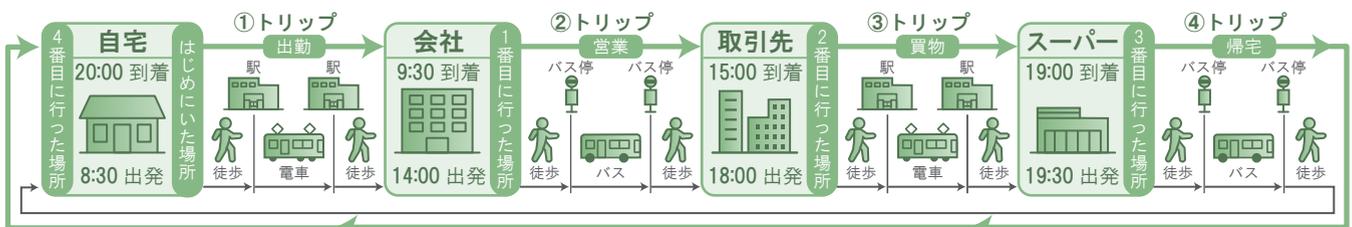
～個人の行動を取り巻く環境などの把握～

補完調査では、個人の行動に関する意思や取り巻く環境の把握、外出しない人の活動及びICTの普及やライフスタイルの変化が活動に与える影響について調査しました。また、活動(暮らし)と交通の関係性、新たな働き方に関する実態等についても調査しました。

”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トリップとします。

下図は1日の移動の例を表示したものです。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。



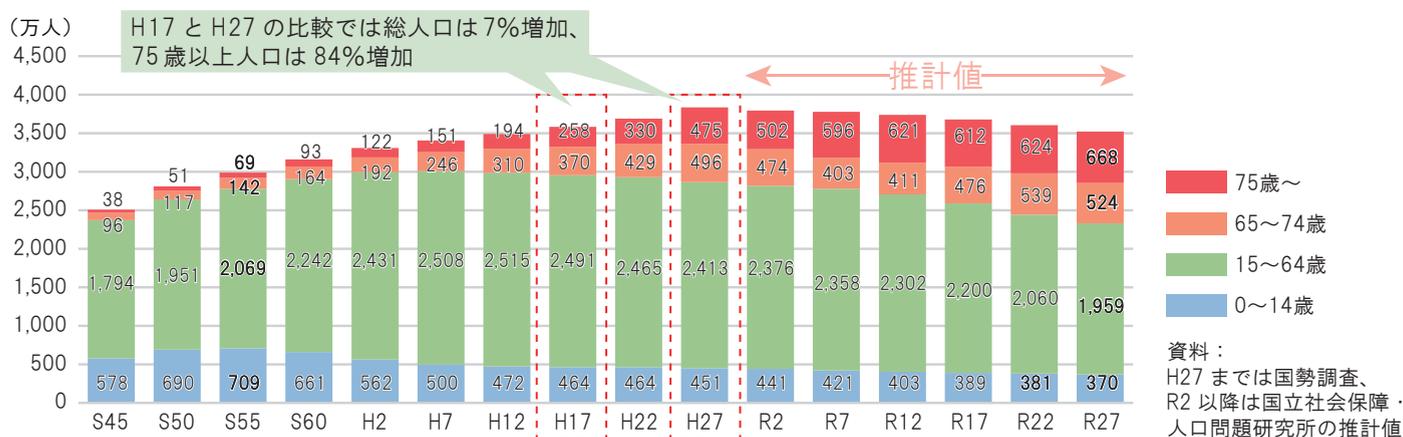
2. 東京都市圏の人口と就業率の変化

東京都市圏の人口はこれまで増加を続けており、特に高齢者が大きく増加する一方で、生産年齢人口(15歳以上64歳以下)についてはすでに減少が始まっています。また、将来は総人口が減少するとともに生産年齢人口の減少と75歳以上人口の顕著な増加が推計されています。

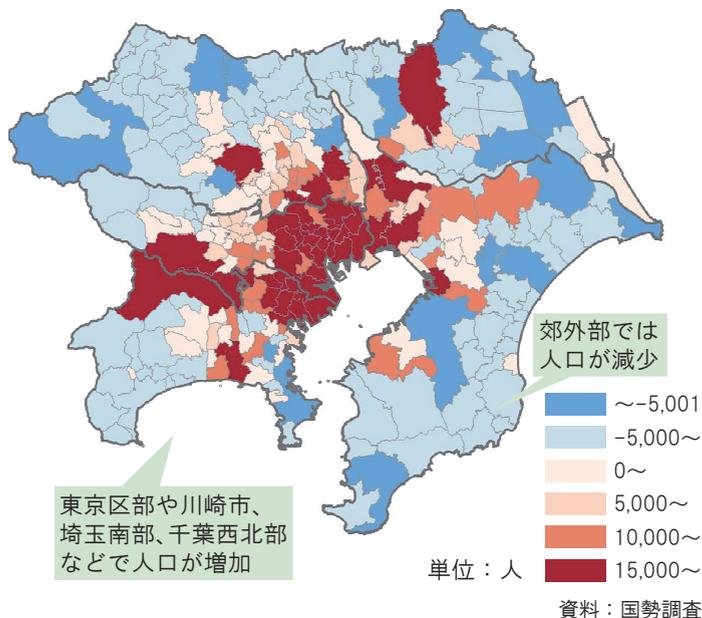
市区町村別の人口の変化では、東京区部や川崎市、埼玉南部、千葉西北部などで人口が増加しています。郊外部では、人口が減少している市町村も存在しています。

また、就業率は女性の各年齢階層及び男性の34歳以下や50歳以上で増加しています。

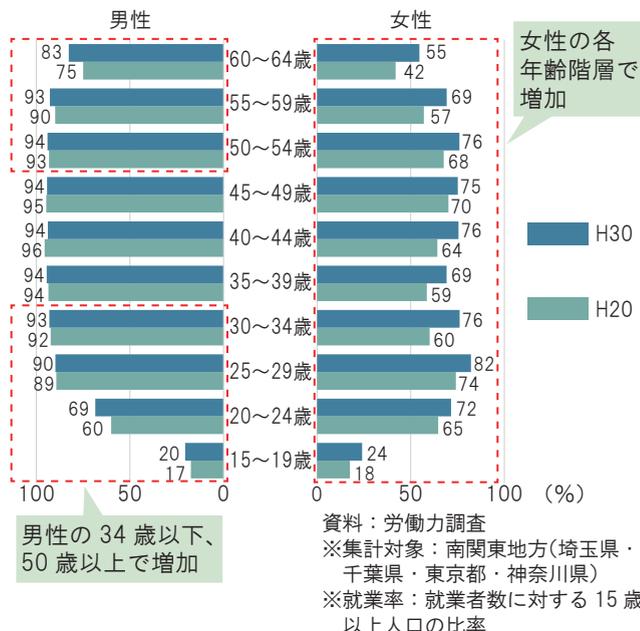
▼東京都市圏の人口の推移



▼市区町村別の人口の変化 (H27とH17の差分)



▼性別年齢階層別の就業率の変化



用語の解説

- 代表交通手段**・・・1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合のその中の主な交通手段のこと。本資料では、交通手段別の分析については、代表交通手段で集計。集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
- 私事目的**・・・PT調査では、通勤、通学、業務、私事、帰宅などの移動目的を把握しており、私事目的は、買物、外食、観光、通院などを指す。
- 交通手段別分担率**・・・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。
- 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。トリップエンドが単位。
- 外出率**・・・外出した人の全人口に対する割合のこと。
- 原単位**・・・1人1日あたりの平均トリップ数のこと。外出した人と外出しなかった人の合計(全人口)で求めるグロス値、外出した人で求めるネット値がある。
- 買回り品**・・・衣服や家具、家電などの趣味品のこと。

3. 調査結果の概要

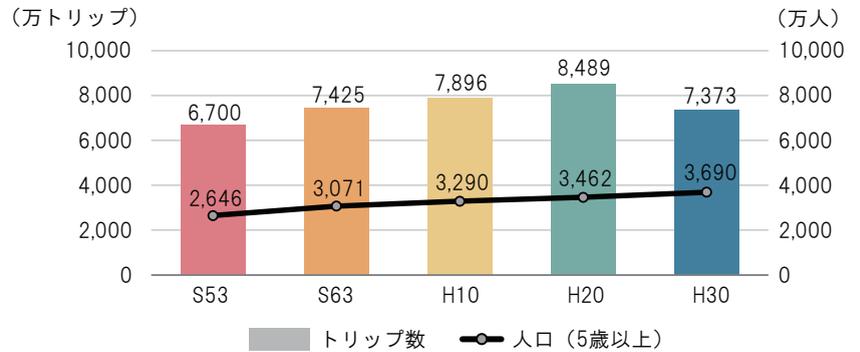
本報告における調査結果のポイント

- (1) 東京都市圏の移動量の変化 ・ 総トリップ数が調査開始以来初めて減少。
- (2) 地域間のつながり ・ 鉄道利用は東京区部への集中が多く、自動車利用は周辺の地域間が多い。
- (3) 通勤圏の変化 ・ 都心 10km 圏への通勤人数は郊外部で減少傾向、東京区部周辺では増加傾向。
- (4) エリア間の移動 ・ 鉄道移動は公共交通利便性が高いエリアと東京区部との間の移動が多い。
- (5) 外出率の低下 ・ 外出率は調査開始以来最低となり、全ての年齢階層で減少。
- (6) 移動とモビリティ水準 ・ 高齢者についてはモビリティ水準が外出率に影響している。
- (7) 外出していない人の過ごし方 ・ 外出していない人は自宅でインターネットでの買い物や趣味活動を行っている。

(1) 東京都市圏の移動量の変化

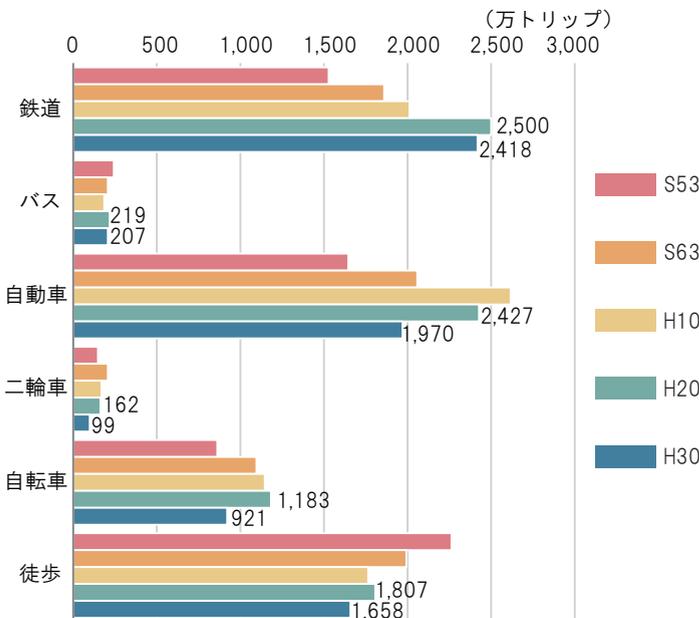
① 総トリップ数

- 人の移動回数を表す総トリップ数は、増加を続けてきましたが、平成 30 年の調査で初めて減少に転じました。
- 平成 20 年と比較して平成 30 年は約 13%、約 1,116 万トリップ減少しました。



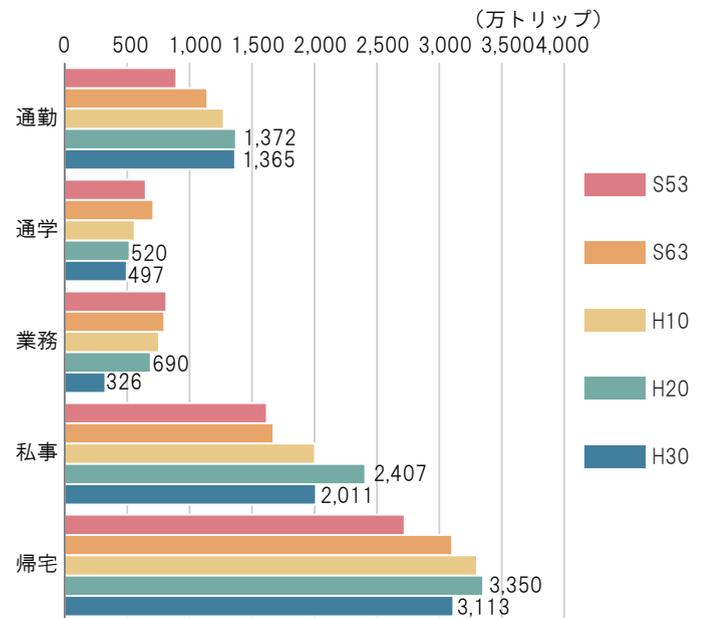
② 代表交通手段別トリップ数

- 代表交通手段別トリップ数はすべての交通手段で減少しており、自動車のトリップ数は約 19%減少しました。



③ 目的別トリップ数

- 目的別トリップ数は、平成 20 年と比較して、業務目的が約 53%減少し、私事目的は約 16%減少しました。



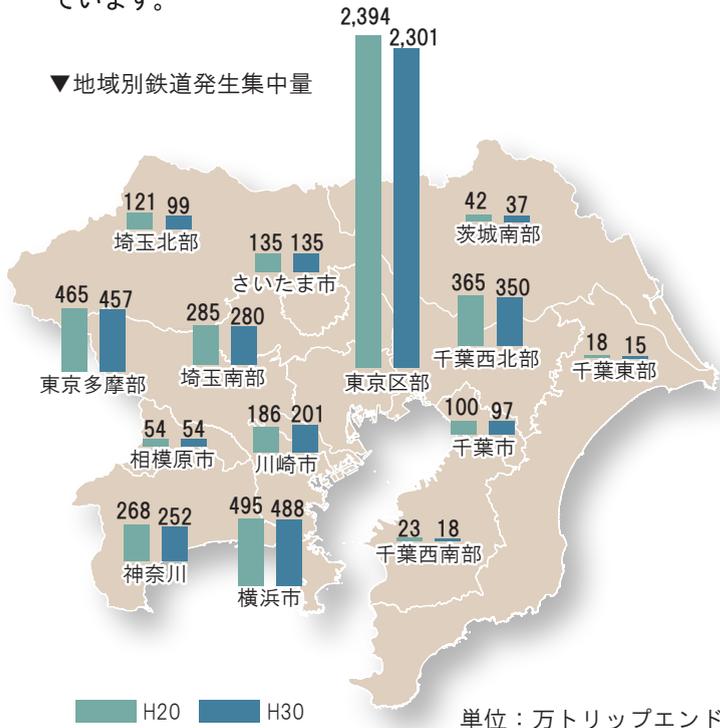
(2) 地域間のつながり

① 地域別の発生集中量

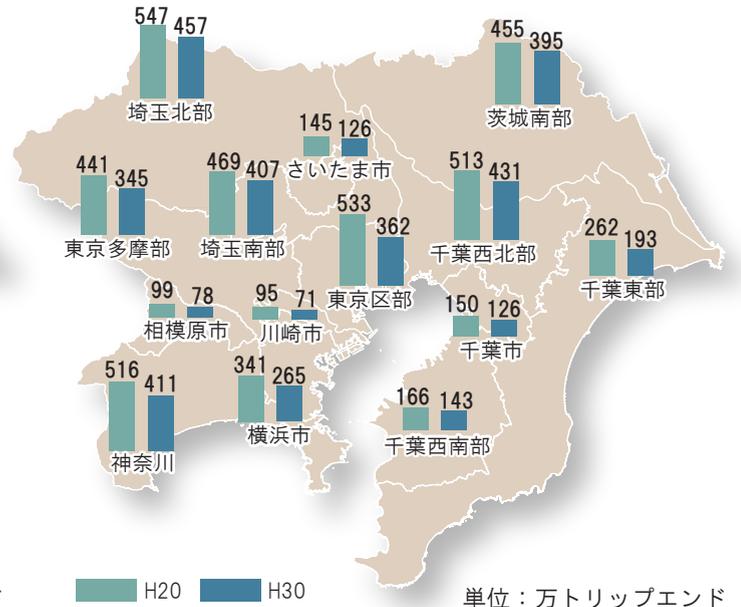
- 鉄道の発生集中量は東京区部において際立って多くなっています。
- 川崎市では増加しているものの、多くの地域で減少しており、特に千葉西南部、埼玉北部などで減少率が高くなっています。

- 自動車の発生集中量は、減少率が東京区部において約32%と最も高く、その他の地域も約13%～26%減少しています。

▼ 地域別鉄道発生集中量



▼ 地域別自動車発生集中量

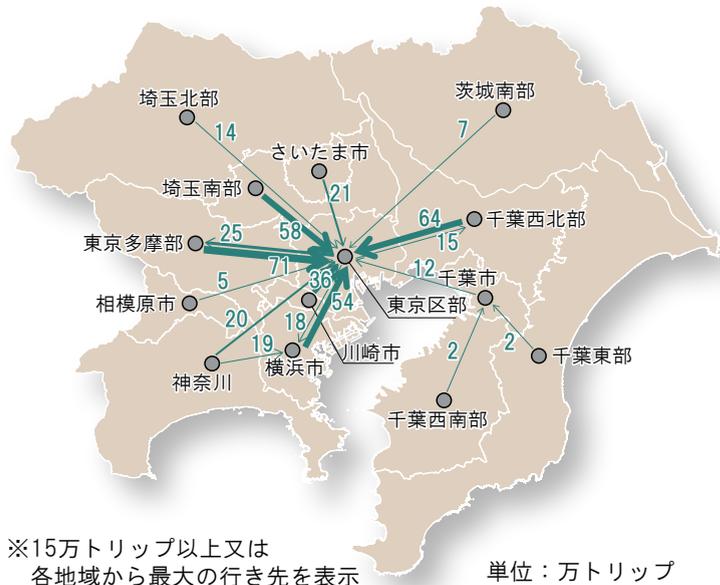


② 地域間の移動

- 鉄道では、東京区部への移動が多く、特に東京多摩部、千葉西北部、埼玉南部、横浜市から多く移動しています。

- 自動車では、埼玉北部と埼玉南部、埼玉南部と東京区部やさいたま市、横浜市と神奈川、千葉西北部と千葉市のそれぞれの間で多く移動しています。

▼ 地域間の鉄道でのトリップ数（帰宅目的を除く）



▼ 地域間の自動車でのトリップ数（帰宅目的を除く）



③地域間の移動の変化

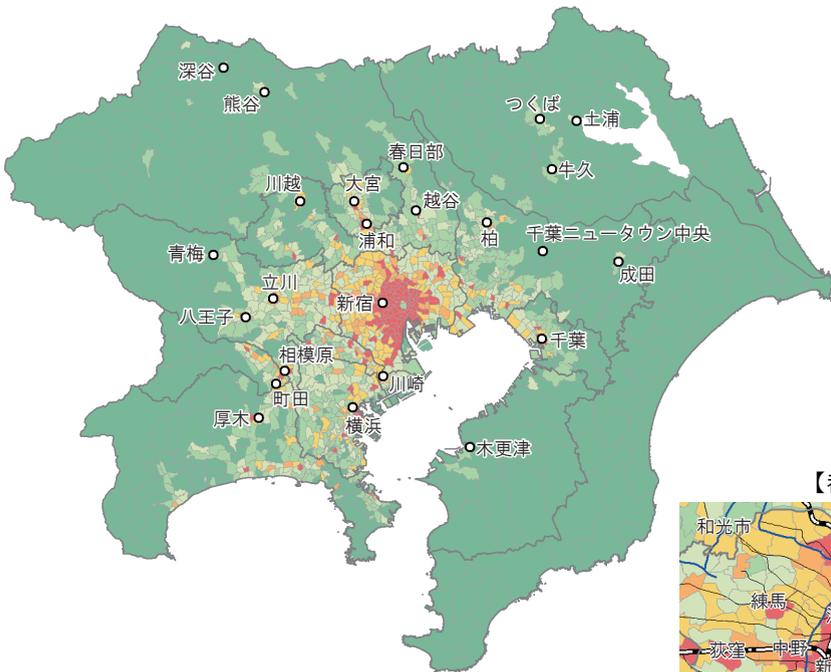
- 千葉東部と千葉西北部、相模原市と東京多摩部のそれぞれの間の移動が大きく減少しています。
- 川崎市と東京区部の間の移動は3ポイント増加しています。



④移動の集中

- 移動先をみると、山手線内側への集中が多く、特に都心3区(千代田区、中央区、港区)に集中しています。また、鉄道沿線にも一定程度集中がみられます。

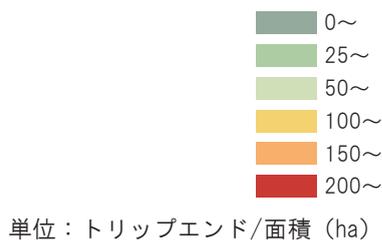
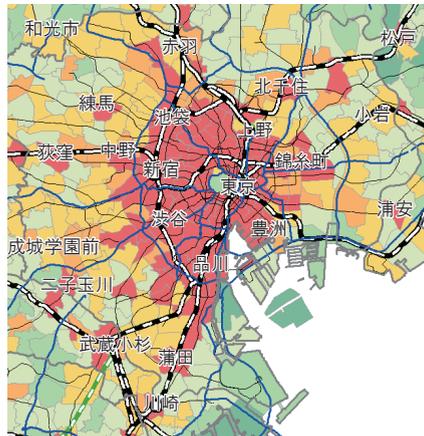
▼集中交通量(帰宅を除く)の密度



▼集中交通量の密度の概念図



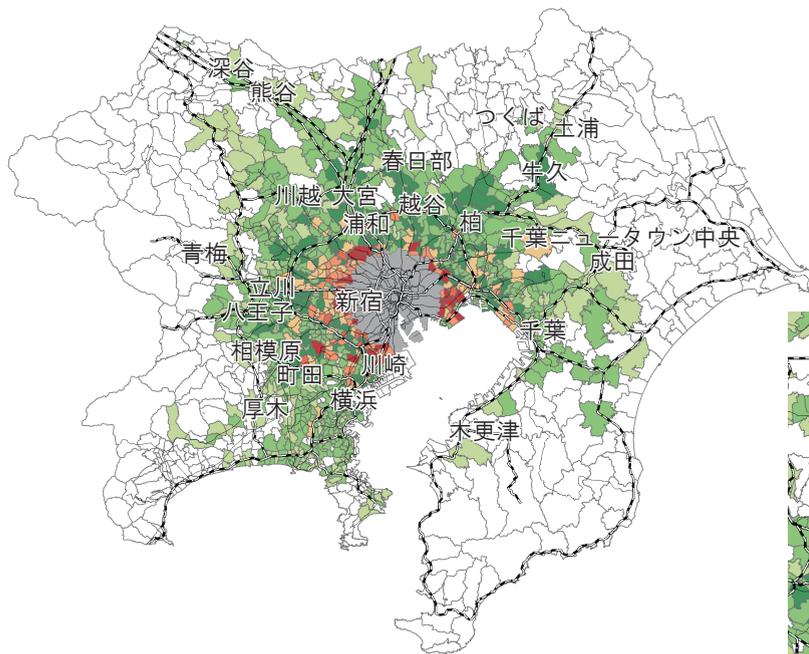
【都心部拡大】



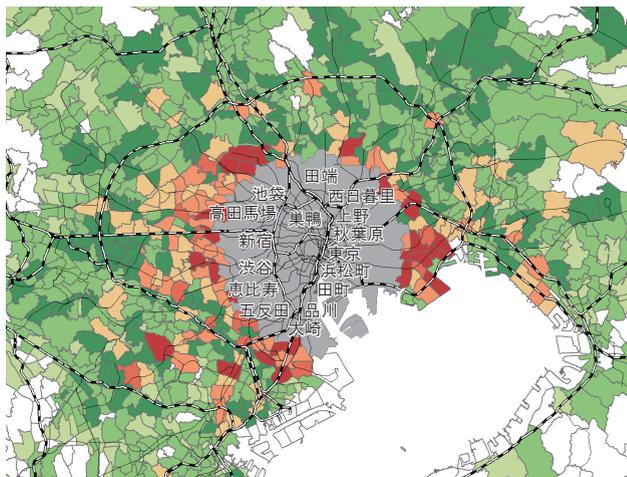
(3) 通勤圏の変化

■ 郊外部からの都心10km圏への通勤人数は減少傾向となっています。一方、東京区部の周辺部は増加傾向にあります。

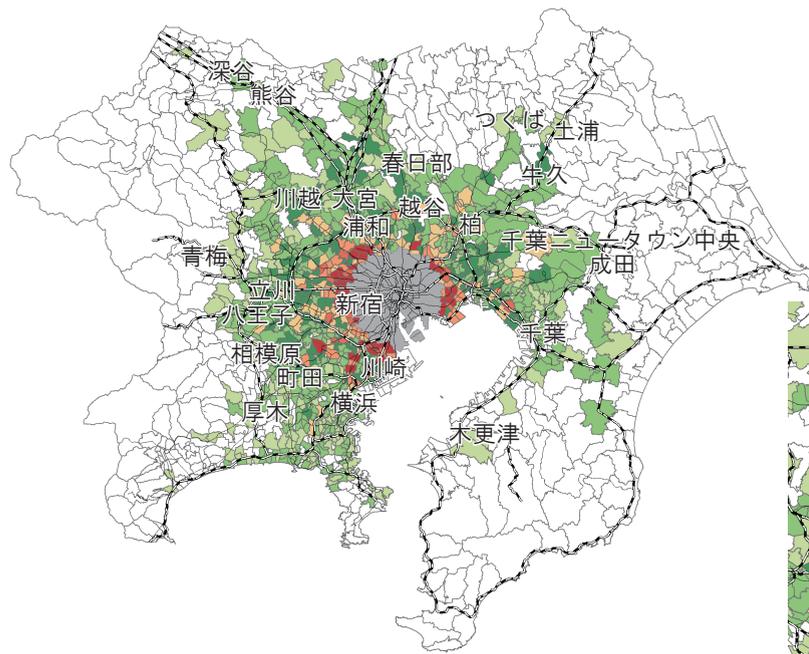
▼H20における都心10km圏への通勤人数



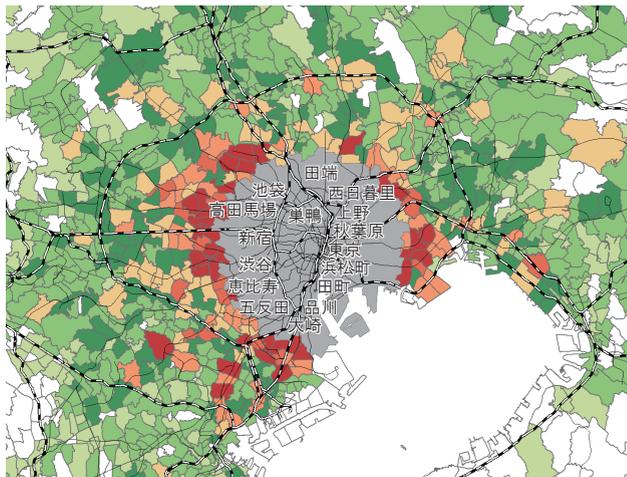
【東京区部拡大】



▼H30における都心10km圏への通勤人数



【東京区部拡大】



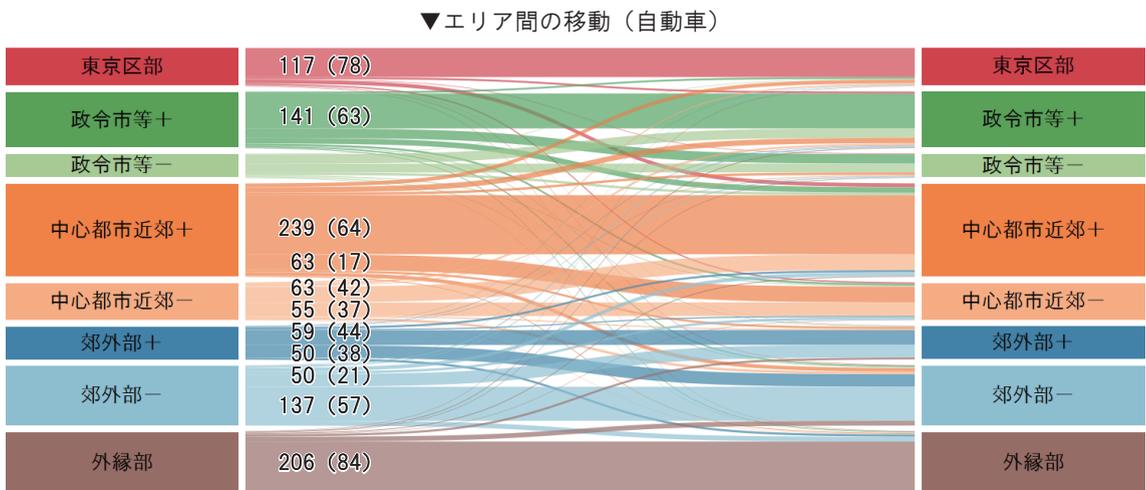
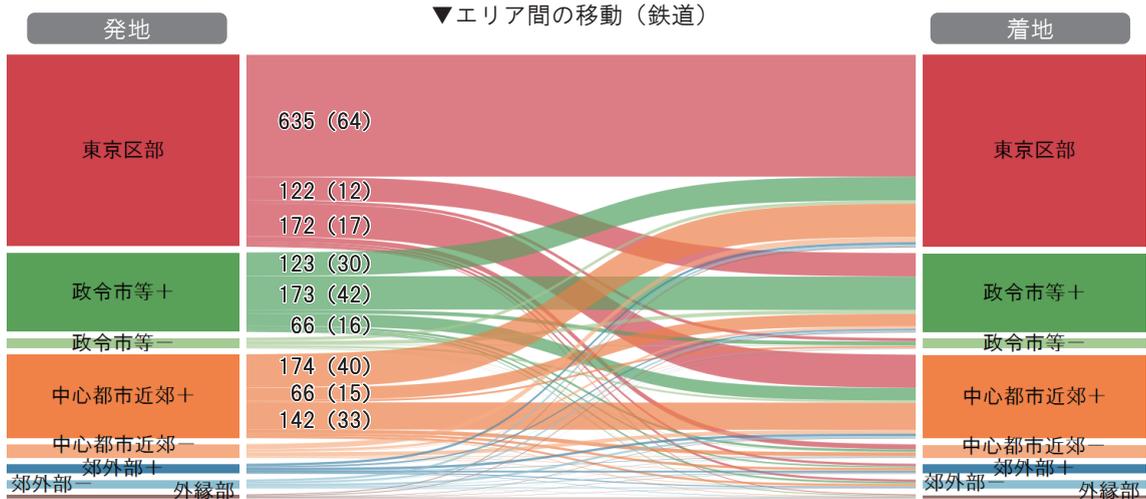
■ 都心10km圏

□ 0～ ■ 500～ ■ 1,000～ ■ 3,000～ ■ 5,000～ ■ 7,000～ ■ 9,000～ ■ 10,000～

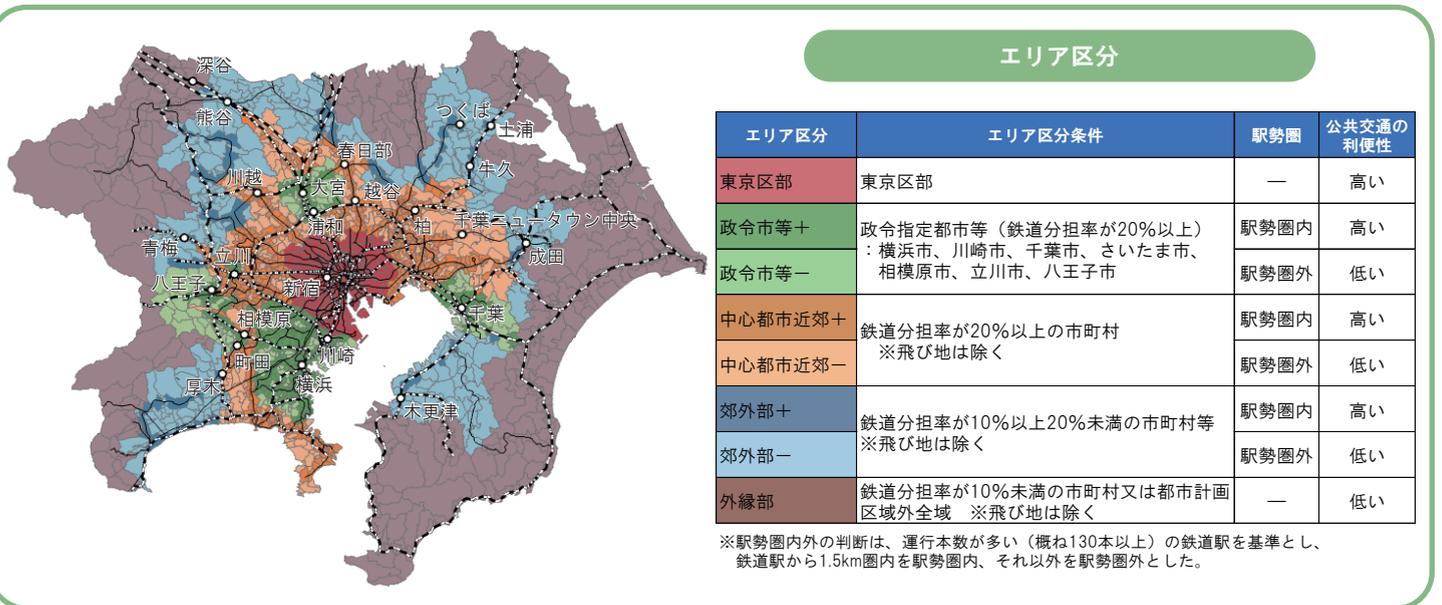
単位：人

(4) エリア間の移動

- 公共交通の利便性に着目したエリアに区分し、エリア間の移動について分析しました。
- 鉄道による移動は、公共交通の利便性の高いエリア間が中心になっています。
- 一方、自動車によるエリア間の移動は、中心都市近郊及び郊外部の公共交通利便性の高いエリアと低いエリアとの移動が中心になっています。



単位：万トリップエンド（％）

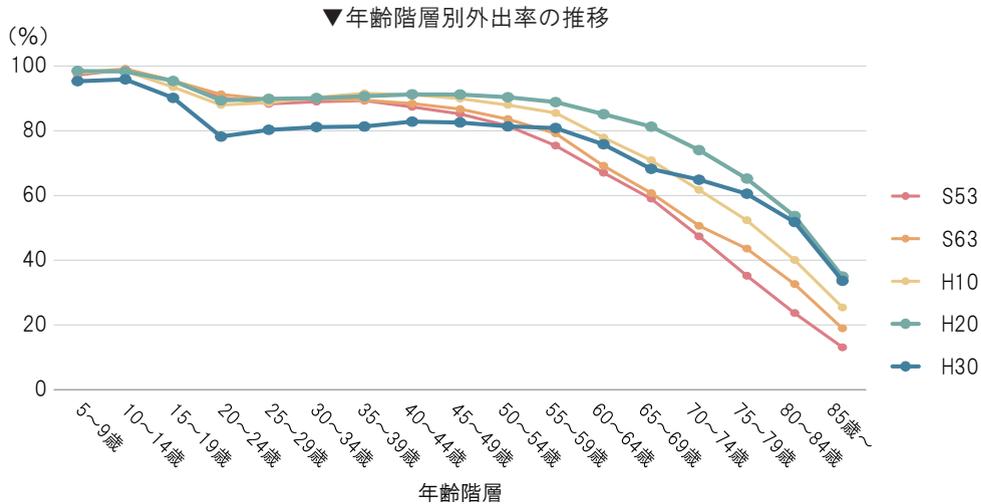
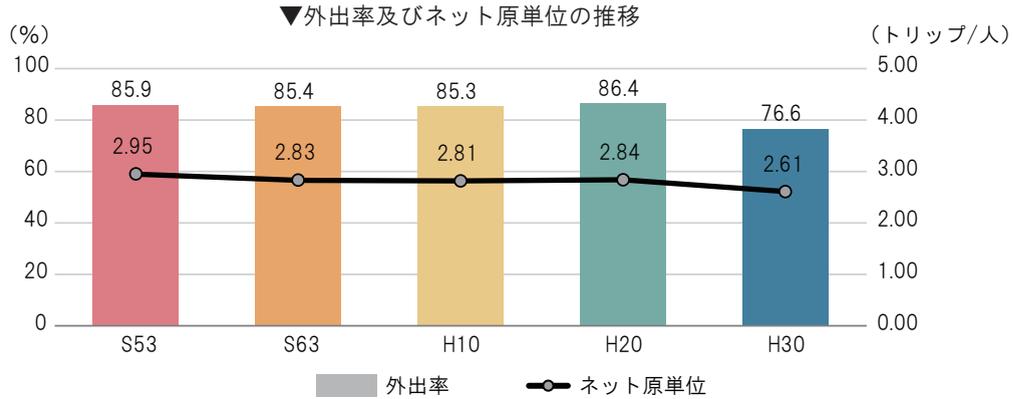


(5) 外出率の低下

① 外出率

■ 外出率は76.6%で、平成20年から9.8ポイント減少しました。ネット原単位は2.61トリップ/人で0.23トリップ/人減少しました。いずれも過去最低となり、減少幅も最大となりました。

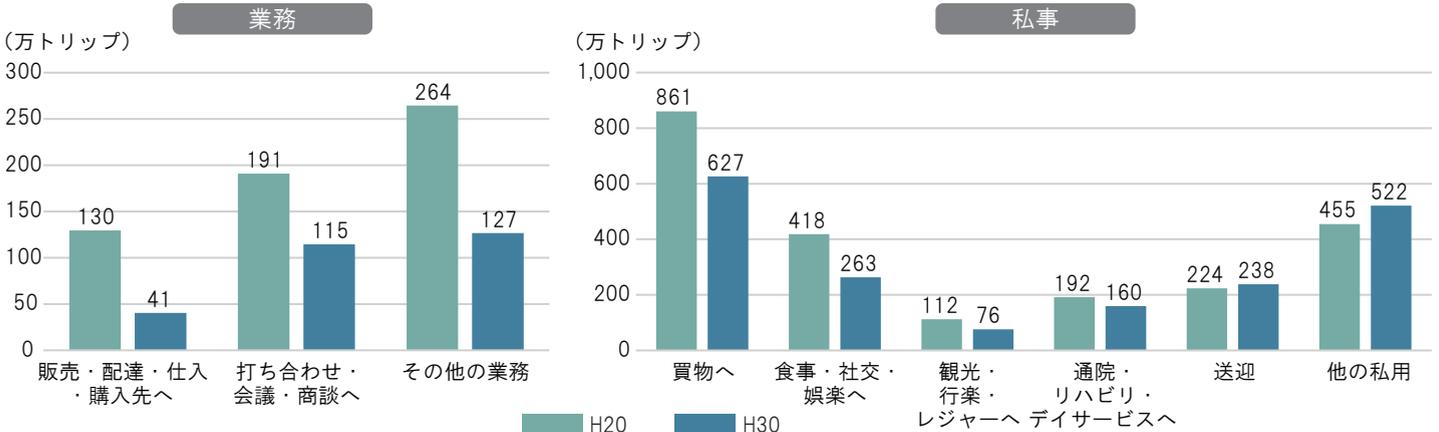
■ すべての年齢階層で外出率が減少し、特に20代から60代の各層では、平成20年と比較して10ポイント程度減少しました。



② 目的別の移動

■ 特にトリップ数の減少が大きかった業務目的と私事目的の詳細を見ると、業務では全ての目的で、私事では買物や食事・社交・娯楽目的で大きく減少しています。

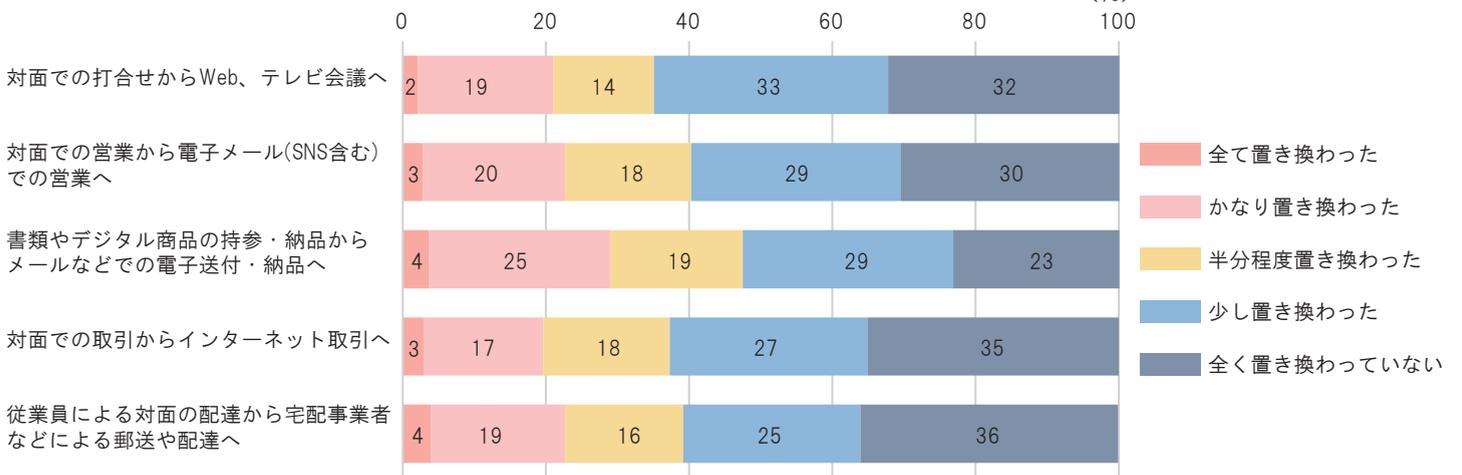
▼ 業務・私事目的別のトリップ数の変化



③移動の変化の要因

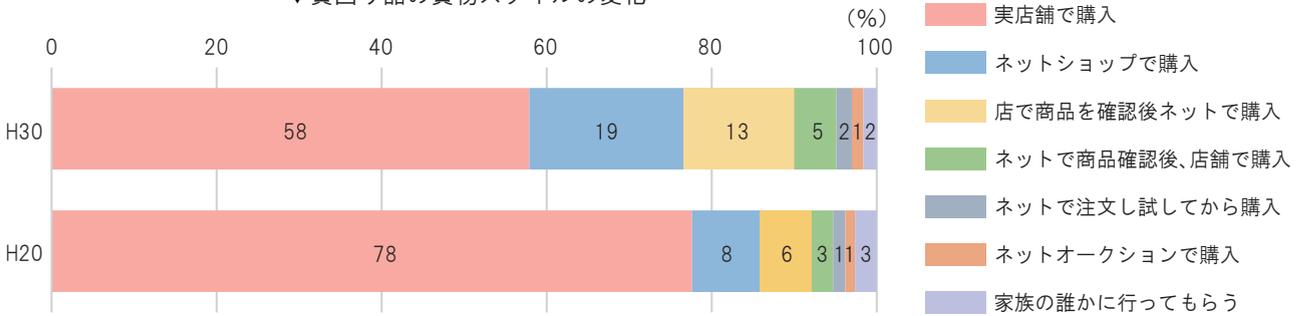
- この10年間で従来外出を伴っていた仕事が、インターネット等を使った手段に置き換わっている傾向がみられます。
- 実店舗での買物行動が減少し、インターネットを使った買物が増加しています。
- 友人・知人や、面識がなくても共通の趣味などつながりのある人とインターネットを使ったコミュニケーションを図る人の割合が増加しています。

▼10年間での仕事の仕方の変化



出典：第6回東京都市圏パーソナルトリップ調査（補完調査）

▼買回りの買物スタイルの変化



出典：第6回東京都市圏パーソナルトリップ調査（補完調査）

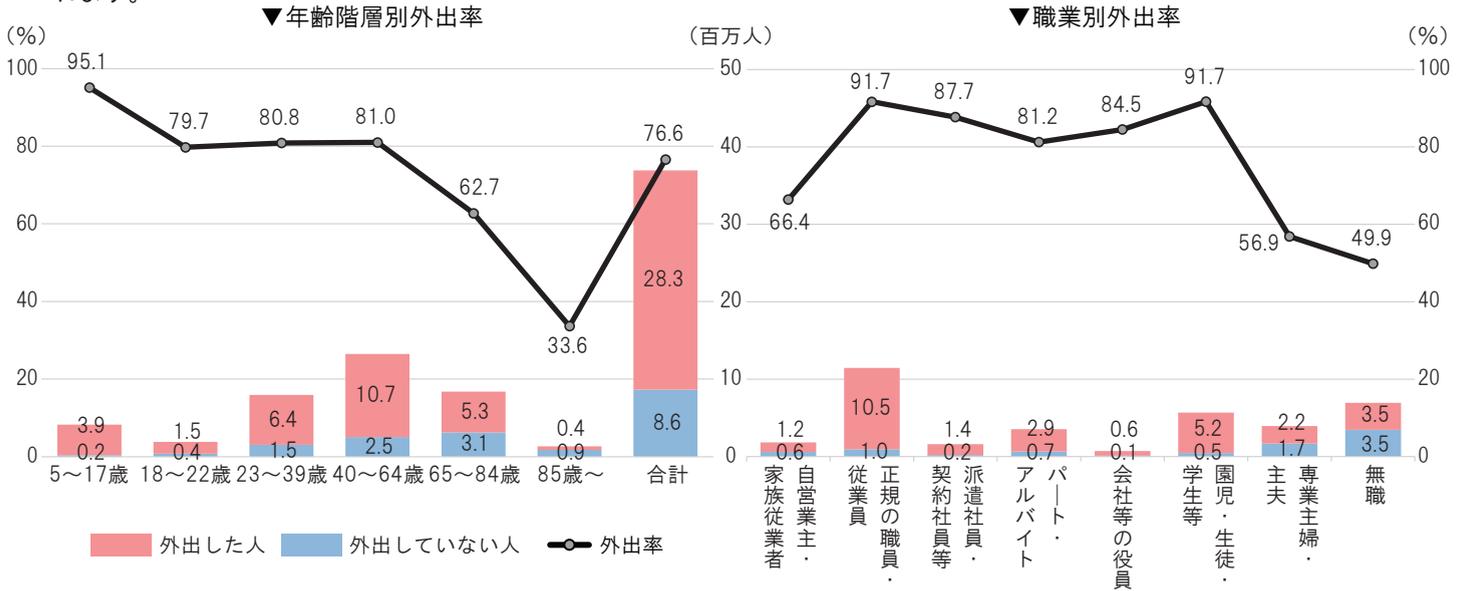
▼インターネットを使ったコミュニケーションの取り方の変化



出典：第6回東京都市圏パーソナルトリップ調査（補完調査）

④ 属性別の外出率

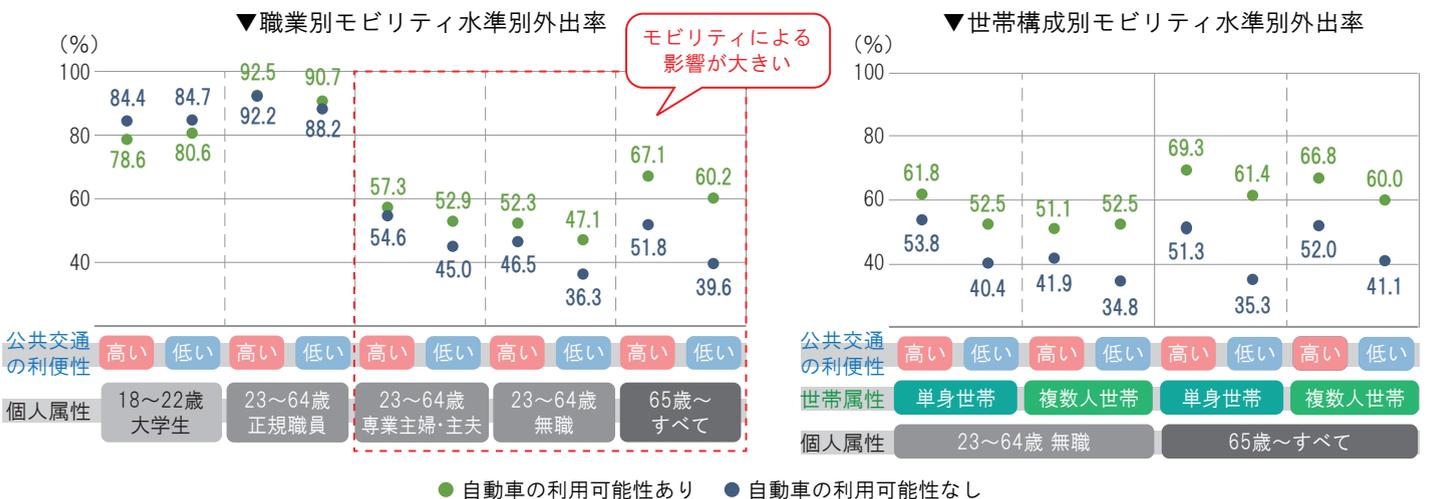
- 外出率は、高齢者や専業主婦・主夫、無職で低くなっています。
- 外出していない人は約 860 万人で約 24%となっています。
- 外出していない人は、年齢階層別では、高齢者(65～84 歳)の区分で最も多く、職業別では専業主婦・主夫、無職で多くみられます。



(6) 移動とモビリティ水準

① 外出率とモビリティ水準

- 外出率とモビリティ水準に着目し、公共交通の利便性と自動車利用可能性から分析しました。
- 通勤や通学を実施していない専業主婦・主夫、無職、高齢者では、公共交通の利便性の高低で外出率が異なります。
- 特に高齢者は、公共交通の利便性に関わらず、自動車利用可能性によって外出率に大きな差が出ています。
- モビリティ水準の違いにより外出率に差がみられた高齢者と無職の人について、世帯構成と外出率の関係を見ると、特に単身世帯の高齢者がモビリティ水準による影響を大きく受けています。



モビリティ水準の区分		自動車の利用可能性	
		免許保有かつ、自由に使える自動車あり	免許非保有または、免許保有かつ自由に使える自動車なし
		あり	なし
公共交通の利便性 (P.8参照)	高い	モビリティ水準高い	モビリティ水準低い
	低い		

②活動別の原単位

- 義務的活動(通勤・通学等)の移動は、同じ世帯属性内ではモビリティ水準に関わらず大きく変化しません。一方で、非義務的活動や利他的活動は、同じ世帯属性内でもモビリティ水準が低いと原単位が小さくなる傾向がみられます。
- 高齢者はネット原単位が大きく、特に非義務的活動に関する移動が大きくなっています。また、高齢者の夫婦のみの世帯及び子供がいる世帯では、利他的活動(送迎等)の原単位が大きくなっています。

▼世帯構成別モビリティ水準別のネット原単位

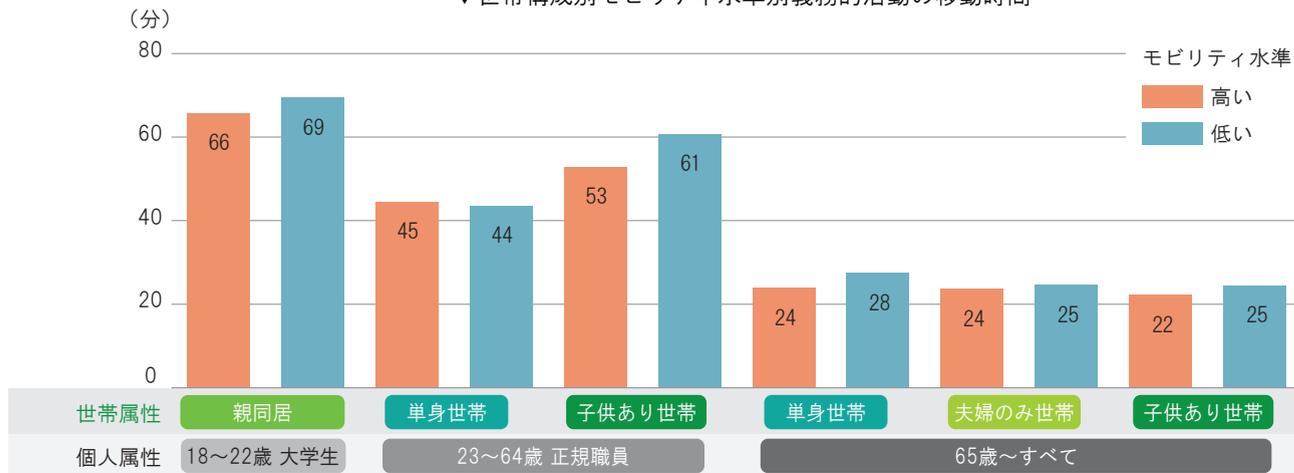


- 帰宅 自宅へ
- 非義務的活動 日用品の買い物、通院、デイサービスを除く私事目的の移動
- 利他的活動 他者の用事の付き添い、送迎
- 義務的活動 通勤・通学、日用品の買い物、通院、デイサービス、業務目的の移動

③義務的活動の移動時間

- 単身世帯の正規職員を除いて、モビリティ水準が低いと義務的活動の移動時間は長くなる傾向がみられます。

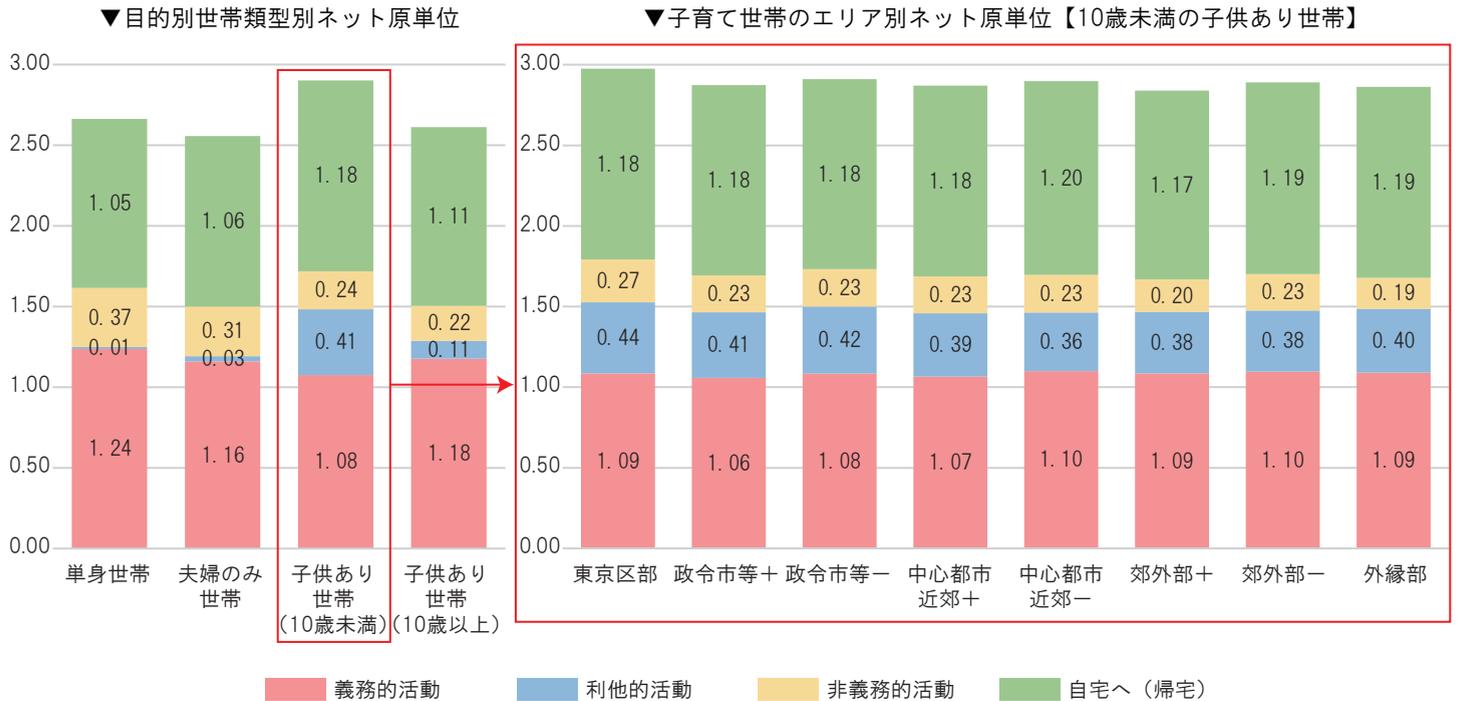
▼世帯構成別モビリティ水準別義務的活動の移動時間



④利他的活動の移動

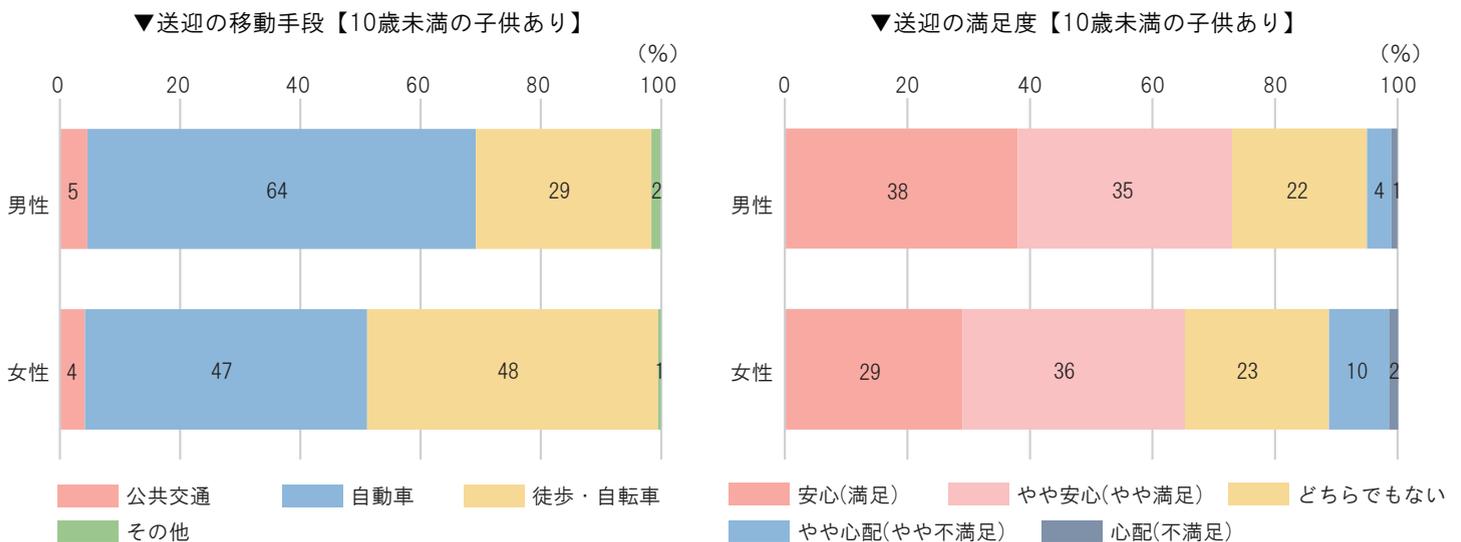
■ 子供がいる世帯のなかでも、10歳未満の子供がいる世帯は、ネット原単位が高い傾向にあります。特に、送迎等の利他的活動の原単位が大きくなっています。

■ エリア別(P.8参照)でも、全てのエリアで送迎等の利他的活動の原単位が大きくなっています。



■ 10歳未満の子供がいる世帯では、送迎の移動手段として、女性の方が徒歩・自転車の割合が高くなっています。

■ 送迎の満足度については、女性の方が低くなっています。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

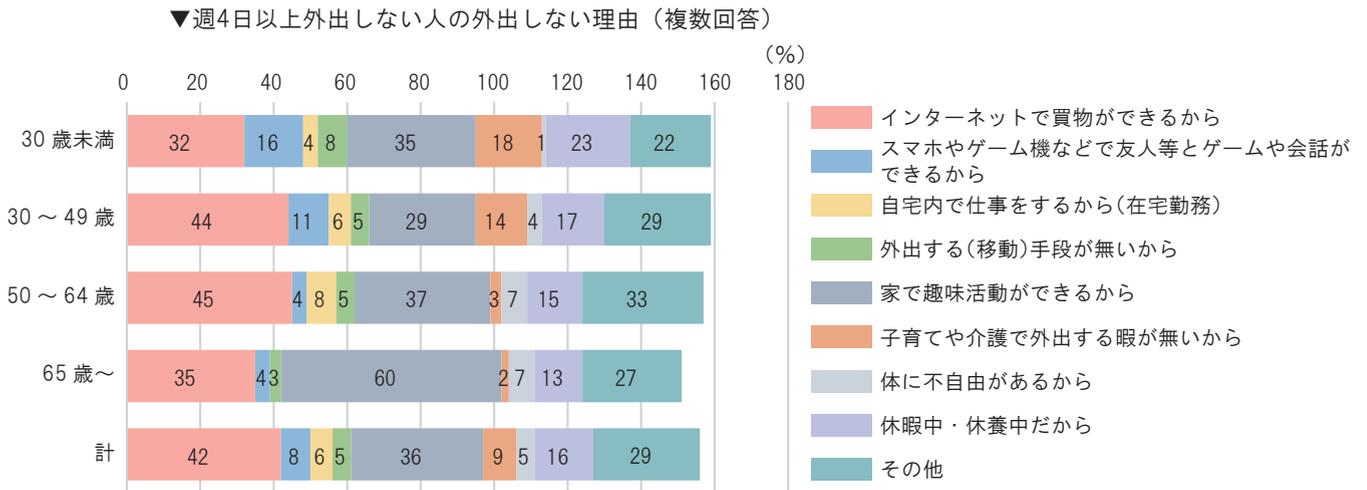
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

(7) 外出していない人の過ごし方

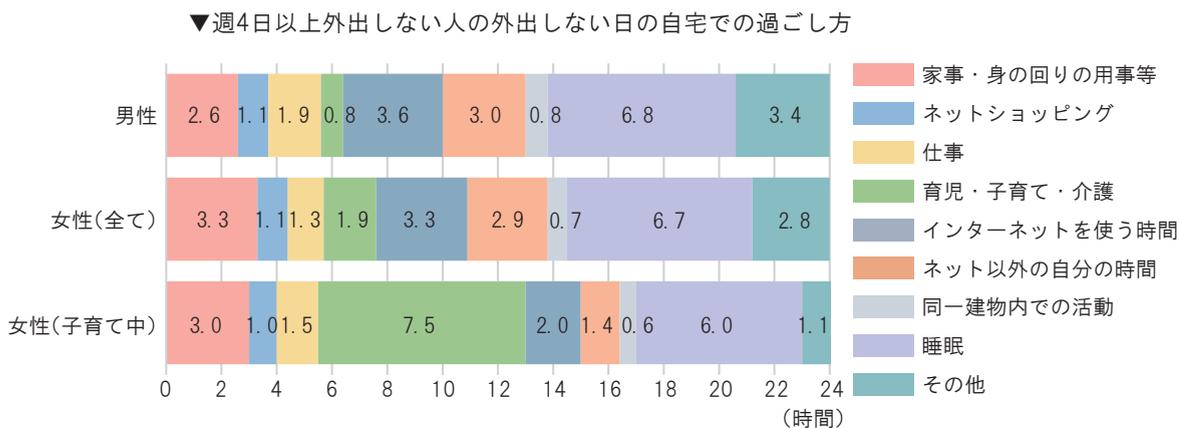
- 平日で週4日以上外出していない人は、16%となっています。また休日では、週2日とも外出しない人は13%となっています。
- 外出しない日数が週4日以上の人、インターネットでの買物や家での趣味活動を外出しない理由に挙げる人が多くなっています。
- 週4日以上外出しない人の外出しない日の自宅での過ごし方をみると、子育て中の女性は全ての女性に比べてインターネットを使う時間やネット以外の自分の時間が短くなっています。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）

問い合わせ先

このパンフレット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 : 029-301-4588 FAX : 029-301-4599
- 埼玉県 都市整備部 都市計画課
TEL : 048-830-5337 FAX : 048-830-4881
- 千葉県 県土整備部 都市整備局 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 県土整備局 都市部 交通企画課
TEL : 045-210-6182 FAX : 045-210-8879
- 横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課
TEL : 045-671-4128 FAX : 045-663-3415
- 川崎市 まちづくり局 交通政策室
TEL : 044-200-2348 FAX : 044-200-3970
- 千葉市 都市局 都市部 交通政策課
TEL : 043-245-5352 FAX : 043-245-5568
- 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 FAX : 042-757-6859
- 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
TEL : 03-5323-0553 FAX : 03-5323-0989
- さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課
TEL : 048-829-1053 FAX : 048-829-1979
- 中日本高速道路株式会社 東京支社
総務企画部 企画調整課
TEL : 03-5776-5285 FAX : 03-5776-5300
- 東日本高速道路株式会社 関東支社
総合企画部 総合企画課
TEL : 048-631-0049 FAX : 048-631-0002
- 首都高速道路株式会社
計画・環境部 交通調査課
TEL : 03-3539-9405 FAX : 03-3539-9405

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、50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は、本協議会で共同で実施しています。



東京都市圏交通計画協議会ホームページ <https://www.tokyo-pt.jp/>