

横浜市と東京都市圏の交通

第二回パーソン・トリップ調査から

木下 久昭
田代 透
佐藤 泰一

一 はじめに

都市生活者にとって移動は最も日常的な行為であり、移動なくして都市生活は成り立たない。この最も日常的な移動すなわち交通が、人を主体としてとらえられるようになってから日が浅い。それまでは、人によって生成される交通が、交通手段の側から、それも縦割的に調査されてきたにすぎなかった。それを、「ガソリン税で調査するのに人間をとらえてやるとは何事だ」と罵倒されながらも、

そのころ若い交通計画担当者であった先輩たちが情熱と満身のエネルギーをこめて、昭和四十三年十月、人の生活行動に着目したパーソン・トリップ調査の第一回をスタートさせたのであった。それから一〇年、奇しくも、この世界一の調査規模をはこるパーソン・トリップ調査の第二回目にわれわれは携わっている。これは都市計画、特に交通計画を担当する者にとって、千載一遇の好機を得たに等しい貴重な体験である。

いまや役所の重要ポストについて第一線で活躍している当時の若い担当者であった先輩たちの叱咤激励を受けて、われわれは実態調査を終え、集計解析に取り組んでいる。いま、集計は単純集計(粗集計)を終えた段階であるが、粗集計結果を「横浜市と東京都市圏の交通」としてまとめてみた。

二 パーソントリップ調査の概要

パーソン・トリップ調査(Person Trip Survey 以下「P・T調査」という)は昭和四十三年に第一回調査(以下「四三P・T」という)を行って以来、一〇年の歳月を経てきた。この間、調査結果は都市政策や交通政策に大きな指針を与えらるとともに、都市計画や交通計画の貴重な基礎指標として活用されてきた。しかし、この一〇年間の時間的推移は社会、経済に激変をもたらした。そしてこの激変は、交通にとっても質的、量的な変化

となって表われてきた。そのため、この交通における変化を科学的に、総合的に把握して、都市政策や交通政策に新しい視点からの指針を示し、強力な施策を提言するとともに、都市計画、交通計画、防災計画等に新しい基礎指標を提供することを目的に、昭和五十三年十月に第二回目の調査(以下「五三P・T」という)をスタートさせたのである。この五三P・Tはねらいと規模において四三P・Tときわだっている。まずねらいとするところは、四三P・Tが「総合都市交通体系への試行」として位置づけられたのに対して、五三P・Tは東京都市圏における「二世紀初頭をめざした総合都市交通体系の確立」として位置づけ、その「マスタープランの策定」を大きなねらいとしていることである。

次に五三P・Tは調査規模においても群を抜いている。調査規模の一つとして、調査対象地域の拡大があげられる。四三P・Tが東京都(除・島部)、千葉県(除・房総地域)、埼玉県(除・秩父地域)、

神奈川県そして横浜市の約八九〇〇平方キロメートルの面積をもつ範囲であったのに対して、五三P・Tは、市街化の拡大に対応して、房総地域・秩父地域を加えるとともに、茨城県(南部地域)も新たに加え、面積約一五二〇〇平方キロメートル(七〇%増)の調査対象地域に拡大した(以下調査対象地域を「都市圏」という)。そして都市圏の人口も約二千万人から約二千九百万人へと三六%増となっている。二つめとして、調査対象者数の増加があげられる。本来、実態調査は地域内に住む人々全員を調査することが最も望ましいことではあるが、この種の大規模調査にとっては不可能に近いことである。そのため、P・T調査は調査対象地域内に居住する人で、満五才以上の人々について、一定の抽出方法にもとづいて調査対象者を抽出して行う標本調査として行っている。この抽出率を四三P・Tでは、広域交通計画の検討を主眼において二%、調査対象者三十七万人で調査を行った。これに対して、五三P・T

では、広域交通計画に加えて、地区交通計画等にも十分活用できるように配慮して、東京都心一三区を一％、その周辺の一二区を二％、二三区をかこみ今後の交通計画の重点地域である一〇キロから五〇キロ圏内を三％、そして都市圏の境界に近い地域を一％とする地域特性や計画性にもとづく抽出率を設定し、平均抽出率二・四％、調査対象者数約六十九万人（八六・七％増）という大規模調査となった。ちなみに、横浜市の調査対象者は四三三P・Tの二九、五一八人（二％抽出）から、七七、八五六人（三％抽出）の一六三・八％増となっている。

このように規模においても世界最大のP・T調査の実態調査が昭和五十三年十一月から十一月の二ヶ月間にわたって行われた。このP・T調査は平日の一日の人の動きの実態について、どのような人（性別・年齢・職業など）が、どこからどこへ、どのような目的（通勤・通学・業務・買物など）で、どのような交通手段（鉄道・自動車・バス・二輪車・徒歩など）を使って、どの時間帯に動いたかを調査するものである。調査は、調査票を訪問配布・留置・訪問回収する方法により行った。調査結果としての回収率は都市圏平均で八四・九％と、この種の大規模調査では類をみない高い有効回収を得ている。ちなみに、横浜市は四三三P・

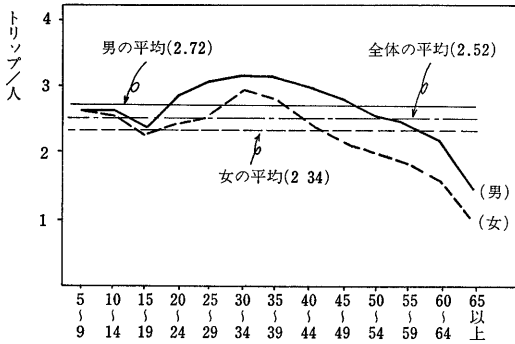
Tが八〇・九％であったものが、八四・二％に上昇した。これは市民の協力と調査員の努力のためのものであるとともに、交通に対する市民のニーズの高さをもものがたっているものと認識している。

このような高い回収結果から、次のような基礎集計結果が得られた。

三 人の動きの実態

①一日には二・五二トリップ
 パーソン・トリップ調査で用いられる単位はトリップ（Trip）である。「人が、ある目的（通勤・通学など）をもって、ある場所（出発地）から、ある目的地

図一 性・年齢別の1人当たりトリップ数



(到着地)へ移動する」こと(たとえば通勤という目的をもって、居住地へ住宅から、勤務先へ会社へまで、どのような経路や、どのような交通手段を使ってもまたどれだけの時間を費いとしても、目的が達成されるまで続く)と定義して、これを「トリップ」としたとき、五三P・T調査から得られた結果は、都市圏平均一人当たり二・五二トリップ/日である。四三三P・Tが二・四八トリップ/日であるから、一人当たりの動きとして、十年間の変化は〇・〇四トリップ/日増加したことになるが、調査技術上の違い等もあり、一人当たりの動きには安定性があるものと考えたい。むしろこの一人当たりトリップは性別や年齢などによって大きな違いがある(図一)。都市圏平均で、男性は二・七二トリップ/日、女性は二・三四トリップ/日と、〇・三八トリップ/日の差が生じており、年齢階層別にも男性が女性を上回っている。

横浜市民の動きについては、平均二・四六トリップ/日を得た。四三三P・Tでは二・三七トリップ/日、〇・〇九トリップ/日の増加となっているが、これは四三三P・T当時の人口の年齢階層の構成と五三P・T時の年齢階層構成のちがいに由来のものと思われる。

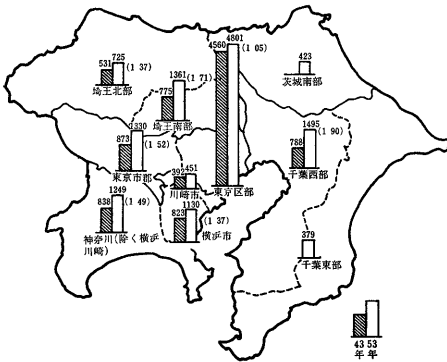
さて、この一人当たりトリップの集合として交通は、どこで生れ、どこに集まっ

ているのであろうか。

②都市圏の交通は1/3が東京二三区に 関連

都市圏の交通の総発生・集中量は約一億三千万トリップエンド/日であり、そのうちの三六％が東京二三区に関連をもつ交通である。地域別の総発生・集中交通を表一にまとめたが、都市圏において、横浜市に関連をもつ交通は八・五％にあたる約一、一三〇万トリップエンド/日である。四三三P・Tと比較すれば、図一に示すような結果となるが、東京二三区を中心として、その外周部である一五キロから五〇キロメートル圏域内の伸び率が著しい。特に千葉県西部地域と埼玉県南部地域の伸び率が高いことが注

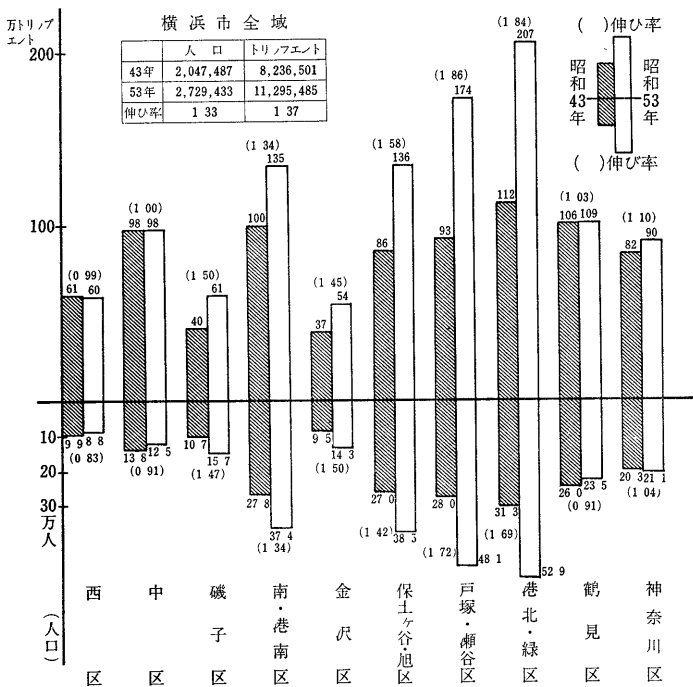
図二 地域内発生集中交通量の変化



表一 地域別総発生・集中交通量

	発生量		集中量		発生・集中量		面積当り (トリップ/ha)
	トリップ数 (トリップ)	構成比 (%)	トリップ数 (トリップ)	構成比 (%)	トリップ数 (トリップ)	構成比 (%)	
23区	23,995,288	36.0	24,010,526	36.0	48,005,814	36.0	826.1
その他	6,650,815	10.0	6,644,340	10.0	13,295,155	10.0	114.6
東京都	30,646,375	45.9	30,655,138	46.0	61,301,513	46.0	352.0
横浜市	5,649,227	8.5	5,646,258	8.5	11,295,485	8.5	268.0
川崎市	2,256,336	3.4	2,254,603	3.4	4,510,939	3.4	334.0
その他	6,246,372	9.4	6,242,079	9.4	12,488,415	9.4	68.1
神奈川県	14,152,246	21.2	14,143,251	21.2	28,295,497	21.2	118.3
南部	6,811,719	10.2	6,801,897	10.2	13,613,616	10.2	—
北部	3,627,509	5.4	3,622,921	5.4	7,250,430	5.4	—
埼玉県	10,440,016	15.6	10,425,684	15.6	20,865,700	15.6	54.9
西部	6,409,874	9.6	6,406,159	9.6	12,816,033	9.6	—
東部	2,960,232	4.4	2,958,581	4.4	5,918,813	4.4	—
千葉県	9,307,367	13.9	9,365,001	14.0	18,672,368	14.0	36.5
茨城県南部	2,115,887	3.2	2,114,153	3.2	4,230,040	3.2	20.2
合計	66,724,891	100.0	66,703,227	100.0	133,428,118	100.0	88.1

図一 3 区別発生集中交通量と人口の変化



この傾向は横浜市も同様で、発生・集中量について区別に比較したものを図一3に示したが郊外部の増加が著しいことがわかる。この増加は人口増加率とほぼ同じ傾向であり、港北・緑区、戸塚区・瀬谷区という郊外部の伸びが著しい。

次に、この発生・集中について、目的別の関係を考えるために、地域別目的別の発生、集中量を表一2にまとめた。この表は東京二三区の集積の大きさを顕著に表わしている。すなわち、通勤目的の発生量が都市圏の発生量の二九・二%に對して、集中(着)量は、なんと四七・七%を占めており、都市圏の通勤交通の約半分が東京二三区に集まっていることになる。また業務交通も発生量において四四%、集中量において四四・八%と、

都市圏の半分近くが東京二三区に關係しているといえ、まさに東京二三区の凄さをみせつけられている思いがする。これに對して東京二三区(五一・一・一平方キロメートル)より若干面積的に小さい横浜市(四二・六・四平方キロメートル)は都市圏のなかで通勤の発生量一〇%、集中量七・八%、業務の発生量、集中量とも約七%を占めているにすぎない。

この東京二三区の集積の大きさは、交通の目的別の発生量に対する集中量の割合

の発生、集中量を表一2にまとめた。この表は東京二三区の集積の大きさを顕著に表わしている。すなわち、通勤目的の発生量が都市圏の発生量の二九・二%に對して、集中(着)量は、なんと四七・七%を占めており、都市圏の通勤交通の約半分が東京二三区に集まっていることになる。また業務交通も発生量において四四%、集中量において四四・八%と、

この傾向は横浜市も同様で、発生・集中量について区別に比較したものを図一3に示したが郊外部の増加が著しいことがわかる。この増加は人口増加率とほぼ同じ傾向であり、港北・緑区、戸塚区・瀬谷区という郊外部の伸びが著しい。

次に、この発生・集中について、目的別の関係を考えるために、地域別目的別の発生、集中量を表一2にまとめた。この表は東京二三区の集積の大きさを顕著に表わしている。すなわち、通勤目的の発生量が都市圏の発生量の二九・二%に對して、集中(着)量は、なんと四七・七%を占めており、都市圏の通勤交通の約半分が東京二三区に集まっていることになる。また業務交通も発生量において四四%、集中量において四四・八%と、

横浜市の場合、通勤目的七七・九%、通学目的九四・八%、業務目的九七・六%といずれも発生量が上回っており、流出過多の状態はいうまでもない。この状態について、通勤目的の区別の比を表一3に示した。この表は通勤目的の流出過多の傾向が四三P・T当時より強まったことを示していると同時に、横浜の中心である西区・中区が業務地域として特化してきていることも表わしている。また鶴見区や神奈川区の業務集積の大きいこともうかがえる。反面、港南区、旭区、瀬谷区のベッタタウン的性格の強さも表わしている。西区・中区の集積を東京区部と比較するために、集中(着)トリップを最も単純に区の面積で除して、ヘクタール当りの着トリップ数をとってみると、西区八三・五、中区六八・四を得るが、東京千代田区五五・三、四、新宿区一六〇・五、渋谷区一二九・五、品川区一〇〇

表一 地域別、目的別、発生(集中)量(上段:発生量,下段:集中量)(単位,千トリップ,%)

	通勤			通学			業務		
	発生,集中量	構成比	集中/発生	発生,集中量	構成比	集中/発生	発生,集中量	構成比	集中/発生
区部	2,611 4,255	29.2 47.7	162.3	1,749 1,973	26.9 30.4	112.8	3,555 3,597	44.0 44.8	101.2
市群部	978 659	10.9 7.4	67.4	753 732	11.6 11.3	97.2	566 550	7.0 6.8	97.2
東京都	3,589 4,914	40.1 55.1	136.9	2,502 2,705	38.6 41.7	108.1	4,121 4,148	51.0 51.6	100.7
横浜	891 694	10.0 7.8	77.9	615 583	9.5 9.0	94.8	560 547	6.9 6.8	97.6
川崎	350 334	3.9 3.7	95.4	222 200	3.4 3.1	90.1	245 239	3.0 3.0	97.5
その他 神奈川	938 731	10.5 8.2	77.9	699 669	10.7 10.3	95.7	617 615	7.6 7.6	99.7
神奈川県	2,179 1,759	24.4 19.7	80.7	1,536 1,451	23.7 22.4	94.5	1,422 1,401	17.6 17.0	98.5
南部	1,036 709	11.6 7.9	68.5	791 731	12.2 11.3	92.4	705 682	8.7 8.5	96.6
北部	531 375	5.9 4.2	70.6	419 396	6.5 6.1	94.5	442 433	5.5 5.4	97.9
埼玉県	1,567 1,084	17.5 12.2	69.2	1,210 1,127	18.6 17.4	93.1	1,148 1,115	14.2 13.9	97.1
西部	965 613	10.8 6.9	63.5	748 717	11.5 11.1	95.9	629 622	7.8 7.7	98.9
東部	374 324	4.2 3.6	86.6	287 279	4.4 4.3	97.2	465 457	5.7 5.7	98.4
千葉県	1,340 938	15.0 10.5	70.0	1,035 996	15.9 15.3	96.2	1,094 1,080	13.5 13.4	98.7
茨城県	269 218	3.0 2.4	81.0	209 200	3.2 3.0	95.7	295 287	3.7 3.1	97.4
合計	8,944 8,914	100 100	99.7	6,490 6,480	100 100	99.8	8,081 8,030	100 100	99.4

状況がわかる。

③—自動車利用の割合大幅増

次に角度をかえて、発生と集中について代表交通手段の構成比とその変化についてみてみたい。図—4に地域別代表交

通手段構成比とその比較を示した。この図から、自動車の利用割合の増加が目につく。特に鉄道整備水準の低い地域の自動車利用割合の増加が著しい。横浜市に ついても、戸塚区、瀬谷区、金沢区、港 北区、緑区といった周辺区において自動

表一 3 区別通勤目的発生・集中交通量

	43P・T			53P・T		
	発生量	集中量	集中量/発生量	発生量	集中量	集中量/発生量
	(トリップ)	(トリップ)	(%)	(トリップ)	(トリップ)	(%)
西区	42,751	61,653	144.2	28,160	52,854	187.7
中区	68,185	142,862	209.5	40,190	126,158	313.9
磯子区	40,522	30,205	74.5	53,078	34,853	67.5
南区	100,854	44,542	44.2	119,149	50,928	42.7
港南区						50.6
金沢区	39,194	23,808	60.7	46,606	26,799	57.5
保土ヶ谷区	95,173	41,577	43.7	125,116	53,846	43.0
旭区						55.7
戸塚区	105,530	60,668	57.5	151,622	81,327	53.6
瀬谷区						57.4
港北区	107,171	53,672	50.1	171,249	104,831	61.2
緑区						68.0
鶴見区	109,262	113,800	104.1	86,404	93,365	108.1
神奈川区	75,979	71,513	94.1	69,568	69,066	99.3
市	785,599	647,871	82.5	891,142	694,027	77.9

車利用の割合が高くなってきている。また目的別の五三P・Tの構成比は、図—5のようであり、大まかに通勤目的は鉄道、通学は二輪・徒歩、業務は自動車という手段分担が可能である。通勤目的の鉄道依存の高いのは東京区部への通勤で六〇%、低いのは茨城県南部地域の一・一%である。総じて鉄道整備水準の高低が、自動車利用割合に関係しているといえそうである(図—4)。

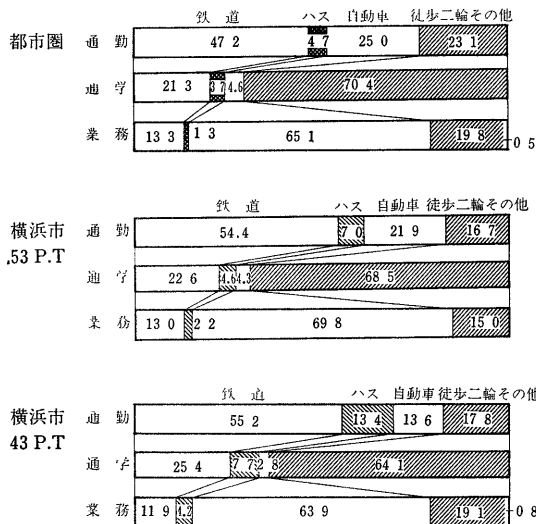
④—通勤目的からみる横浜

横浜市を中心とする通勤

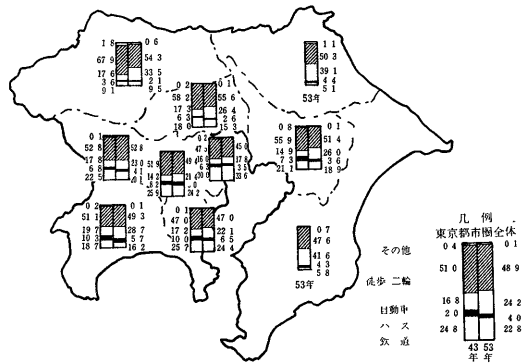
目的交通は、発生量が八九一、一四二トリップ/日、集中量が六九四、〇二七トリップ/日の流出過多の状態にあることについてはすでに述べた。この通勤目的の発生と集中について検討してみる。

まず横浜市を通勤先とする集中トリップの発地別の割合について表—4にまとめたが、着トリップ数は六九四、〇二七トリップで、四三P・Tの一〇七・一%にあたる。表のように、主たる発生地域は横浜市内が七三・一%と、市内居住者が圧倒的割合を占めている。

図一 5 目的別代表交通手段構成比（発生ベース）



図一 4 地域別代表交通手段構成比



続いて横須賀・鎌倉市等の三浦半島が六・五%、大和・厚木・相模原市等の県央五%、そして川崎市四・七%の順となっている。これらの割合を四三P・Tと比較すれば、市内を含め、川崎・東京方面の割合が減じ、県央を中心として西側からの通勤割合の拡大が目を見く。特に北側からの通勤が量的にも減少していることは特徴的である。また横浜都心二区への通勤割合も、同じ表にまとめた。通勤傾向は市域へのもと同様であるが、四三P・Tとの比較では集中量の一二・五%の減少が目につく。これは西区・中区で

表一 4 発地別通勤目的集中交通量 (53P・T)

発地	横浜市へ			横浜都心(西・中区へ)		
	43P・T	53P・T	53P・T 43P・T	43P・T	53P・T	53P・T 43P・T
横浜市内から	74.5%	73.1%	105.1%	70.9%	70.7%	▲87.3%
東京23区から	5.7%	4.5%	▲83.9%	5.7%	4.8%	▲72.7%
川崎市から	5.2%	4.7%	▲96.6%	3.7%	3.1%	▲72.1%
横須賀 鎌倉方面	6.2%	6.5%	114.0%	6.1%	7.9%	113.1%
湘南県西	3.8%	4.2%	116.9%	5.2%	5.2%	▲98.9%
県央	2.9%	5.0%	181.6%	3.2%	5.7%	156.3%
小計	12.9%	15.7%	130.2%	14.5%	19.5%	117.5%
その他	1.7%	2.0%	131.6%	5.2%	1.9%	▲33.8%
計	100.0 トリップ (647,871)	100.0 トリップ (694,027)	107.1	100.0 トリップ (204,515)	100.0 トリップ (179,012)	▲87.5

表一 5 西・中区への通勤手段(53P・T)

発地	鉄道	バス	自動車	徒歩二輪	その他
	%	%	%	%	%
東京23区から	90.4	0	8.6	0	0
横須賀 鎌倉方面	91.7	0	7.3	1	0
湘南県西	93.0	0.3	6.7	0	0
県央	92.8	0.7	6.5	0	0
西・中 区から	11.7	25.7	20.0	42.6	0
その他区	63.1	10.6	21.7	4.6	0
小計	50.0	14.5	21.2	14.3	0
計	62.0	10.3	17.5	10.2	0

発生し、西区・中区に勤める人(内一内)の減少とはほぼ同じ量である。この通勤量の減少は都心部強化事業とのからみで、土地利用の継承の過程における傾向である。この西区・中区への通勤目的の代表交通手段を地域別に表一5にまとめた。傾向として、近距離は徒歩・二輪・バス、近中距離は自動車・バス、そして長距離は鉄道となっており、一般的な交通手段利用傾向と同じである。

②—通勤は東京都区部へ1.4強

さて、横浜市内から発生する通勤目的

交通は、八九一、一四二トリップ/日であり、これは四三P・Tに対して一一三・四%にあたる。この発生トリップについて区別の主たる着地の割合を表一6に示した。この表から特長的なことは、東京二三区への通勤が、四三P・Tより量的に三九・一%増加し、市で実に二六・五%、発生量の1/4強の割合となっていることである。量的には、一〇年で通勤目的トリップが一〇五、五四三トリップ増加したが、そのうち約六三%が東京二三区へのトリップであり、この一〇年間で、東京指向の傾向が加速された。特に増加率の高い区は金沢区(一一九・三%増)、磯子区(九四・一%増)で、根岸線の延伸と京浜急行電鉄の輸送力増強によるところが大である。続いて、港北・緑区(七八・一%増)、戸塚区(六〇%増)の順となっている。東京二三区への通勤

表一 6 発区別通勤目的の主たる着地の割合

	西・中区へ		市内へ			東京23区へ						
	43P.T	53P.T	53P.T 43P.T	43P.T	53P.T	53P.T 43P.T	43P.T	53P.T	53P.T 43P.T			
西中	52.5	47.0 70.8	47.4	39.7 52.8	▲55.5	▲55.6 ▲44.0	74.1 76.5	68.8 72.8	▲61.2 ▲56.0	15.9 16.4	20.4 20.9	▲84.6 ▲75.2
磯子	21.7	19.6	118.0	69.5	63.4	119.6	16.5	24.4	194.1			
南港南	24.4	20.1	22.8 17.2	▲97.6	69.6	64.0	68.2 59.3	109.3	19.0	23.6	21.2 26.3	146.7
金沢	13.1	13.6	123.6	61.9	54.1	103.8	14.0	25.9	219.3			
保土ヶ谷 旭	18.5	12.4	16.4 8.7	▲88.3	63.2	61.2	60.7 61.7	127.3	20.0	22.5	23.3 21.7	148.0
戸塚 谷	11.3	8.6	7.9 11.3	109.3	56.9	55.6	55.5 55.8	140.4	20.1	22.5	24.4 15.7	160.1
港北 緑	8.3	5.0	6.5 3.6	▲96.9	44.8	43.1	45.1 41.2	153.7	34.9	38.9	39.0 38.9	178.1
鶴見	5.4	5.5	▲81.5	54.8	55.0	▲79.3	23.4	24.7	▲82.7			
神奈川 市	14.9	12.3	▲75.8	62.8	59.5	▲86.8	21.8	26.8	112.3			
	19.4	14.2	▲87.3	61.4	56.9	105.1	21.6	26.5	139.1			

割合が最も高い区は時間距離的に近い港北区(三九%)、緑区(二八・九%)で、最も低いのは瀬谷区の一五・七%である。

次に、通勤目的のうち横浜市内に留まる割合は、五六・九%で、四三P・Tと比較すれば量的には五・一%増、割合的には四・五%減となっている。この市内

に通勤先をもつ割合の減少は、鶴見区を除くすべての区に共通しており、本市の相対的な地盤沈下を物語っているといえる。

また、横浜都心二区への通勤は一四・二%で、四三P・Tに比べて量的に一二・七%、割合的に五・二%それぞれ減少している。この減少傾向は、割合におい

て金沢区・鶴見区を除くすべての区で、量的には金沢区・磯子区・戸塚区・瀬谷区を除く区で共通している。量的に増加した金沢区(二三・六%増)、磯子区(一八%増)、戸塚区・瀬谷区(九・三%増)は、根岸線の大船駅までの延伸による都心部への直結と時間距離の短縮が大きな要因と考えられる。

このように横浜市の通勤構造は、発生において、東京都心を中心とする大きなヒエラルキーのなかでベッタタウン化の傾向を強めながらも、集中において、横浜都心部を中心とするヒエラルキーを弱いなながらも支配している。

しかし、P・T調査から得られた通勤の実態は、東京二三区に通勤先をもつ人が居住地を東京から横浜市に移し、横浜市に通勤先をもつ人が横浜から三浦半島や県外に転出していくという人口移動の実態をそのまま反映しているにすぎない。これは侵入と脱出という都市生態のひとつにはかならないが、なにか微妙なところで都市づくりの齟齬を感じる。

四 おわりに

パyson・トリップ調査の粗集計結果を速報的にまとめた。この報告のなかで、この一〇年間に、東京を中心とした市街地の拡大が著しく、交通量にして

三〇%の増加があったこと、代表交通手段として自動車の利用割合が増加したこと、東京都市圏の一点集中型の都市構造がより顕著になってきたこと、横浜の東京依存の傾向が強まってきたこと等についてまとめてみた。

この報告をまとめながら、東京二三区の巨大さを、いままさながら思いしらされ、都市問題は東京問題なんだと、言いふるされたことに感心したりしている。そのような中で、横浜の都市づくりの難かしさをあらためて痛感したしだいである。この難しさを解きほぐす糸口のひとつが交通体系であることはいままでもない。今後のパyson・トリップ調査の解析を通じて、人の動きと都市構造の関係を明らかにしていくつもりである。これらの解析結果は、そのつど、この『調査季報』の紙面が許す範囲内でまとめて報告したいと考えている。

最後にこの調査に協力いただいた市民をはじめ、関係機関・局・区等多くの方々に末筆ながら、ここに感謝の意を表します。

〈木下II都市整備局計画部都市計画課主査、田代・佐藤II同課〉