

1. はじめに

都市交通計画をたてるための基礎として、都市の交通の特性を理解するため、人に関して交通発生という側面から交通を分析することは重要であると思われる。交通発生に関してはO.D調査に基づいて土地利用との関連についての研究がなされており、その他、物理的なものとの関連を重視して例えば都心部の建物や住宅地の住宅を単位とした人および自動車の交通発生の研究がなされてきた。本調査は、都心部の事業所におけるパーセントリッジを中心として都市の交通発生について分析を行なったものである。

2. 調査対象

人の日常生活の行動について検討するためには、その主体となる人間をいくつかに分類しなければならぬ。これは、類別された人間のグループが各々固有の行動形態をもっていることを、すなわち固有の活動の主体であることを仮定している。一般にわれわれは日常、家族という集団の中で行動し、かつ企業（学校という集団等も含めて）の中で行動している。したがって行動の主体を世帯を中心としたものと事業所を中心としたものに分けることができよう。本調査では東京の都心部に在在する企業（事業所単位）について、標準産業分類に従って製造業、業務内容的には本社業務、規模的には従業員30人〜299人の事業所を選んで、その従業員について調査を行なった。ただし調査地区は次の通りである。

千代田地区—丸の内

中 央 地 区—本石町、室町、本町、江戸橋、兜町、茅場町

港 地 区—芝新橋、芝田村町

3. 調査方法

調査は各項目の従業員について、出社してから退社するまでの行動を記録することを中心としている。一般にこのような調査においては、精度を上げるために専門調査員による面接調査が望ましいが、本調査においては次のような方法を用いた。すなわち調査対象事業所に直接一括して調査票を渡し、その事業所の本調査に関する責任者に各従業員への調査票の配布を依頼した。そして各従業員が調査日の行動を記録して、記録後郵便で返送する方法をとった。

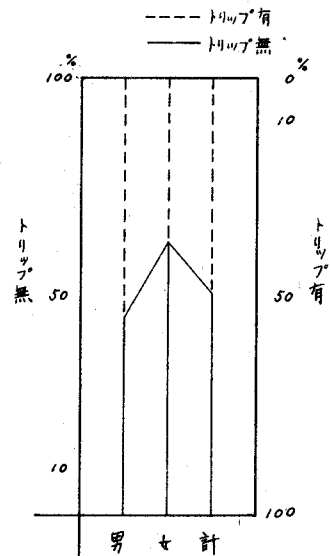


図-1 トリップの有無

4. 調査結果の概要

調査対象事業所数は78事業所であり
従業員は778人である。調査票の回収率は
52.1% ($272/778 \times 100$) であった。

本調査において、事業所のあり建物の
外に対してなされたトリップを対象としたの
で、同じ建物内に発生し吸収されたトリップ
はトリップ・ゼロとした。

(1) トリップ・ゼロの有無についてみると(図-1)
1) 全体として事業所従業員の約50%が
トリップを行ない、残りの50%が会社して
から退社するまで一歩も建物の外に出ない
ということができる。また男女別では女の
方がトリップ・ゼロが多い。

(2) トリップ・度数分布についてみると(図-2)、
トリップ・数2、3がそれぞれ1つの目
的で往復するだけの場合が多く、男50.0%
女67.8%、計55.5%となっている。

建物の外へ出た人の1人当たり平均トリ
ップ数は2.1トリップ/人である。

(3) 従業員の行動は個人的動機よりもむしろ
集団的(企業的)動機によるものと考え
られるので、目的分類を次のように定めた。
・ 目的別

1. 業務: これは社内業務上の連絡打合せなど社内的なものに属する。
2. 営業: 商売上の訪問、接待、集金など社外の業務に属するもの。
3. 私用: 食事や買物のためのトリップ。
4. 帰社: 外出先から会社へ戻るトリップ。

である。調査結果をみると(図-3) 帰社以外の目的では、男は
社外の業務(営業)が多く、女は私用と業務がほぼ同程度である。

(4) 距離別、手段別にみると(図-4、図-5)、二つからのトリッ
プは徒歩でなされるものが多く、特に女の場合は約80%が徒歩であ
り、同町内という狭い範囲のトリップが多い。男は50%近くが徒歩
であり、つづいて乗用車によるトリップがある。これは距離的にも
同町内と他区部へのトリップの多いこととも関連している。

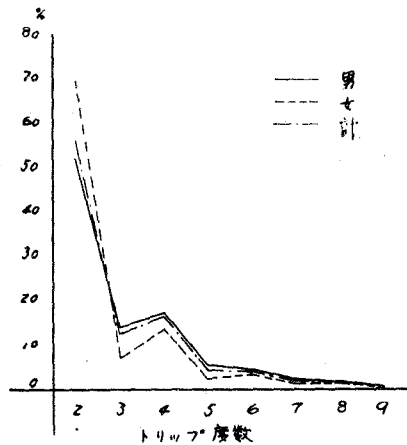


図-2 トリップ・度数分布

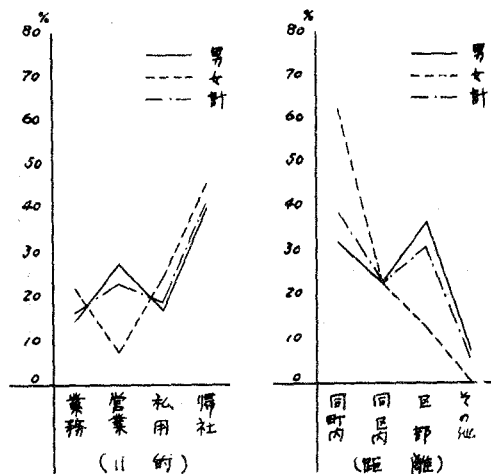


図-3 目的別トリップ

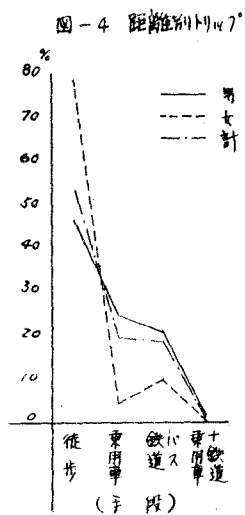


図-5 手段別トリップ