

# 近年の東京における交通行動の変化に関する研究

大島 大輔<sup>1</sup>・大口 敬<sup>2</sup>・Dirk HEINRICHS<sup>3</sup>・Mirko GOLETZ<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 パシフィックコンサルタンツ株式会社  
(〒163-6018 東京都新宿区西新宿6-8-1 住友不動産新宿オークタワー22F)

E-mail: daisuke.ooshima@ss.pacific.co.jp

<sup>2</sup>フェロー 東京大学生産技術研究所 (〒153-8505 東京都目黒区駒場4-6-1)

E-mail: takog@iis.u-tokyo.ac.jp

<sup>3</sup>German Aerospace Centre (DLR), Institute of Transport Research, Berlin

都市における人々の交通行動は、時代とともに変化する。本研究では、各種統計情報等を収集整理することで、近年の東京の交通行動に関連する特徴的な変化の傾向を把握したうえで、有識者へのヒアリング、ならびに東京居住者を対象としたWebアンケートを実施し、交通行動の変化の背景にある社会動向や人々の意識の変化等の要因を把握した。

**Key Words :** *changing mobility patterns, modal split, transportation planning*

## 1. はじめに

都市における人々の交通行動は、政治、経済、文化、技術革新、都市の発展等の様々な要因の影響を受けて変化し、都市ごとにその時代の状況を反映した特徴を有している。東京においても、過去10～20年程度の間、鉄道路線網の拡充とその沿線地域の開発、公共交通機関の運行時間の延長等のサービス向上、ガソリン価格や駐車場価格が高騰する中で地球温暖化問題といった環境意識の高まりもあり、若者の車離れに代表される自動車保有に対する意識の変化やカーシェアリングといった新たな自動車利用方法の普及、ツーキニストと呼ばれる自転車での中長距離通勤者の増加など、人々の交通行動において様々な変化が生じてきていると考えられる。

都市の将来の交通のあり方等を検討するうえで、これら都市における交通行動の変化や、変化の背景にある要因を把握しておくことは重要である。そこで本研究は、東京の交通行動に関連する各種統計情報等を収集整理することで、近年の東京の交通行動において生じている変化の傾向を把握するとともに、有識者へのヒアリングや、東京の居住者を対象とするWebアンケート等を通じて、その変化の背景にある社会動向や人々の意識の変化を抽出することで、東京の交通行動の変化を引き起こしている要因を分析することを目的とする。

## 2. 各種統計情報に基づく交通行動の変化の傾向

東京都の人口、世帯数、平均収入、自動車および自転車の保有台数、公共交通網の進展、交通機関分担、平均移動距離等の交通行動に関連する各種統計情報等を収集整理し、過去10～20年程度の東京都における交通行動の変化の傾向を把握した。なお、東京都の23区内と23区外では異なる傾向を有していると考えられるため、データの入手可能な範囲で23区内と23区外に分けてデータを整理した。

### (1) 人口動態

東京都統計年鑑<sup>1)</sup>によると、東京都の人口は、2000年の1,206万人から、2013年には1,316万人と約9.6%増加している。また、人口に占める65歳以上の割合は、1990年が約10.4%、2000年が約15.8%、2010年が約20.1%と増加傾向にあり、日本の他の地域と同様に高齢者の割合が増えてきている(図1)。

2000年から2013年の間に、世帯数は約22.8%増加しており、人口増加率の約9.6%と比較して、世帯数の増加率が大きい。これは特に単身世帯の増加の影響が大きく、全世帯における単身世帯が占める割合は、1990年の35%に対して2010年は47%と約半数程度まで増加している。

図2に示す東京都の地域別転入超過量の推移を見ると、

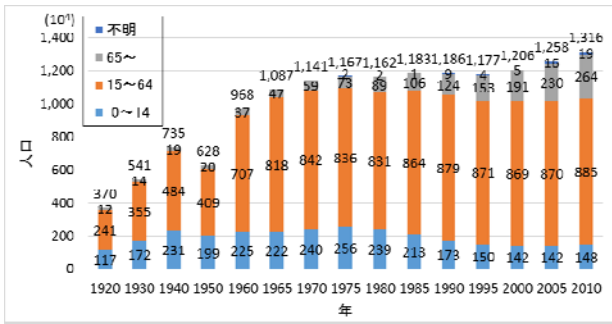


図-1 東京都の人口の推移

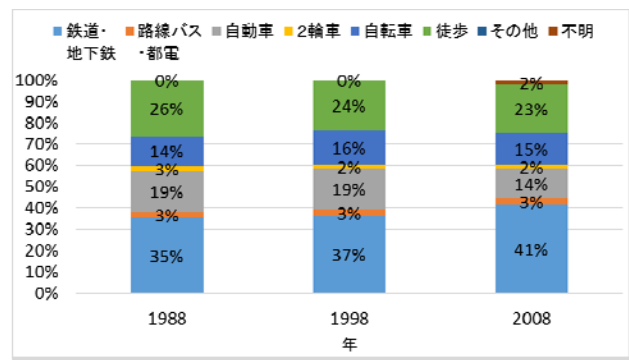


図-3 東京都の交通機関分担 (発生集中量)

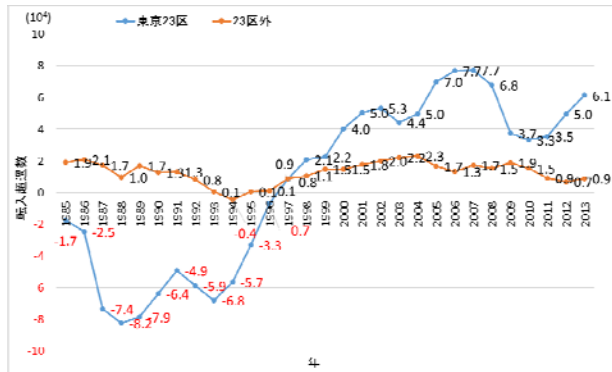


図-2 東京都の地域別転入超過量の推移

東京 23 区部では、バブル期の 1990 年代前半頃に、地価の高騰等によって転出が転入を超過し、人口が減少していたが (スプロール化)、バブル崩壊後の 1997 年以降は転入が超過するようになり、都心への回帰が進んでいると考えられる。

また、東京都の統計<sup>2)</sup>によると、東京都民の平均月収は、2004 年以降 2013 年までの間、概ね 60 万円を少し割る程度で横ばいであるが、雇用者数に占める非正規雇用者の割合は、1998 年は 27% であったのに対して、2012 年には約 35.7% となっており、非正規雇用者が増加している。

## (2) 交通機関分担

図 3 は、東京都パーソントリップ調査<sup>3)</sup>による東京都市圏 (東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部) の交通機関分担の推移である。鉄道の分担率が、1988 年の 35% から 2008 年には 41% に増加した一方、自動車の分担率が、1988 年の 19% から 2008 年には 14% に減少していることがわかる。

交通機関分担の変化を、通勤や私事等の移動目的別に分解して見ると、特に、「勤務・業務」に関連する移動において、鉄道の分担率増加と自動車の分担率低下の傾向が顕著に現れている。

## (3) 自動車の保有、利用状況

(1) で述べたとおり、東京都では単身世帯の増加もあって世帯数が大きく増加しているのに対して、図 4 のとおり車両保有台数はやや減少傾向にある<sup>4)</sup>。従って、世帯あたりの自動車保有台数は、減少していると言える。一方、全国平均では、世帯あたり保有台数は 1.1 (台/世帯) 前後であり、過去 10 年程度の期間はほぼ変わっていない。世帯あたりの自動車保有台数の減少割合を東京都の地域別に見た場合、23 区内で 23%、23 区外で 18% であり、23 区内での減少が大きい。

東京都の住民 1 人あたりの自動車保有台数を示した図 5 より、世帯あたり保有台数ほどではないものの、1 人あたり保有台数も同様に減少傾向にあることがわかる。

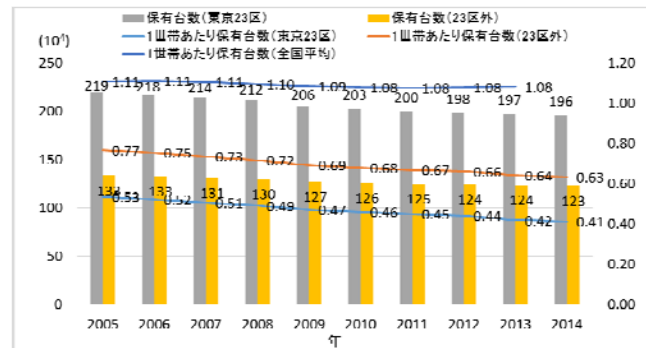


図-4 東京都の自動車保有台数と 1 世帯あたり保有台数 (軽自動車を除く自家用車)

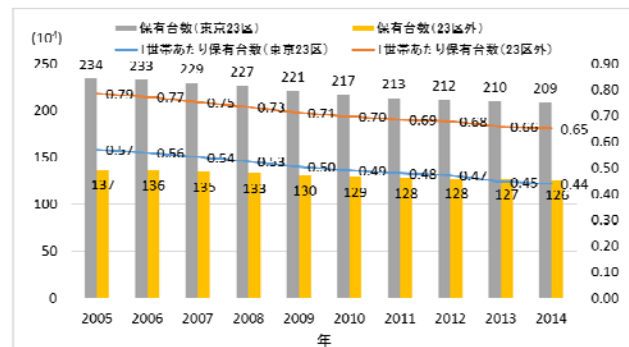


図-5 東京都の自動車保有台数と 1 人あたり保有台数 (軽自動車を除く自家用車)

自動車輸送統計年報<sup>5)</sup>による全国の乗用車1台あたりの平均走行距離の推移では、1990年度時点で10,400 km/年/台であったのに対して、2010年度時点では、9,480 km/年/台と約9%減少している。但し、日常の買い物用の2台目として軽自動車を保有する等、車両を複数台保有する世帯が増加したことも1台あたり走行距離の減少に寄与していると考えられる。松橋ら<sup>6)</sup>が全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）自動車起終点調査（OD調査）データを用いて分析した結果によると、一人あたり走行台キロは、1999年頃まで日本の各都市で増加傾向にあったが、2005年には東京特別区のみ大きく減少する傾向となっている。また、国土交通省の「都市における人の動き」<sup>7)</sup>では、日本の各都市の人口密度と自動車分担率の関係が示されており、人口密度が低い都市ほど自動車分担率が高く、2000年から2010年に掛けて分担率が経年的に高まっている中で、東京23区においては、自動車分担率が低下する一方、人口密度が増加（都市のコンパクト化の進行）する傾向にある。

自動車の保有の年代別傾向として、特に若年層の車離れの傾向が指摘されているが、国土交通白書<sup>8)</sup>による若者（世帯主が20代・30代）の自動車保有台数の1998年と2008年の比較によると、東京都心部では低下している一方で、郊外部では保有台数が増加している。このことより、若者の世帯であっても、郊外部の自動車が必要な地域においては、自動車の保有は低下しておらず、都心部の公共交通サービスが充実しており、駐車場の確保等が困難な地域において保有が低下していると考えられる。

#### (4) 自転車の保有状況、利用環境の整備

東京都の自転車保有台数は、2008年までデータが公表されており、東京都自転車走行空間整備推進計画<sup>9)</sup>によると、2001年時点で733万台、住民1人あたり0.62台であったが、2008年には900万台、1人あたり0.72台まで増加しており、およそ4人に3人が保有している計算になる。

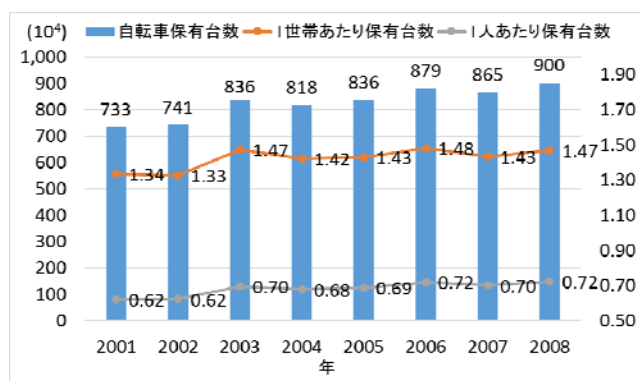


図-6 東京都の自転車保有台数と、1世帯あたり及び1人あたり保有台数

国勢調査や東京都資料によると、東京23区内の自転車直接通勤者数は、1990年が386,505人に対して2000年は496,262人であり、10年間でおよそ28%増加しており、この傾向はその後も継続していると考えられる。

前述の推進計画によると、2012年末時点の車道を活用した自転車レーンの整備延長は8.7kmである。また、東京都は、2020年までに東京都心部を中心に、120kmの自転車レーンを整備する方針を打ち出している。

また、東京都の鉄道駅周辺に放置されている自転車台数の推移を見ると、1990年に約24万3千台であったが、2011年には約4万2千台まで減少している。これは、駅周辺や商業施設等に駐輪場が整備されたことや、違法駐輪の取締りが強化されたことに加え、自転車利用者の駐輪に対する意識も変化したことによるものと考えられる。

2011年の東日本大震災時には、東京都で鉄道やバス等の公共交通機関がマヒし、多くの帰宅困難者が発生した。平成23年自転車国内販売動向調査年間総括表<sup>10)</sup>によると、2011年3、4月の月間の自転車販売台数は大きく増加しており、震災を機に通勤等での自転車の利用が増加した可能性も考えられる。

#### (5) 各種統計情報に基づく東京の交通行動に関する変化の傾向

各種統計情報等を収集整理した結果より、近年の東京における交通行動に関連する特徴的な変化の傾向として、以下の3点が挙げられる。

##### ①都心回帰

東京都では、高度経済成長期から1980年代後半のバブル期にかけて、都心の地価の上昇による住宅価格や家賃の高騰、私鉄の延伸とその沿線開発等によって、東京都心の人口が減少し、郊外の人口が増加するスプロール化現象が起こっていた。しかし、バブル崩壊後の1997年以降は、都心の人口が増加に転じている。この要因として、バブル崩壊により地価が下落したことで住宅価格や家賃が下がったことや、未婚化や晩婚化、高齢化の進行によって広い住居が不要な小世帯が増加していることなどが挙げられる。また、2011年3月に発生した東日本大震災時に多くの帰宅困難者が発生したことで、職住近接のニーズが高まり、都心回帰の傾向を強めている可能性も考えられる。

さらに、1970年代後半から1990年台にかけて、都市郊外の広大な敷地を取得して移転した大学の都心回帰も、近年進んでいる。

##### ②自動車保有の低下

東京都の自動車保有台数は、ここ数年減少している。また、移動における交通機関分担に占める自動車の割合

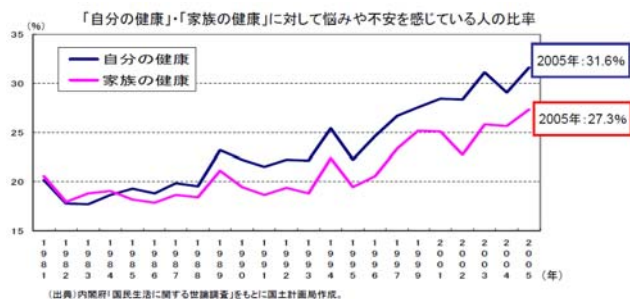
も、1988年以降減少傾向にある。特に若年層の自動車保有率が落ち込んでいると見られているが、地域別の若年層の自動車保有率の変化の傾向からは、保有率は都心で低下しているものの、郊外では増加していることが示されている。この背景には、経済的な理由等により自動車を保有することが難しいことに加え（非正規雇用者の割合が増加しており、また、インターネットやスマートフォンなどの普及により支出が増加している）、都心の公共交通機関の充実、レンタカーやカーシェアリングといった自動車の一時的な利用サービスの増加等があると考えられる。

### ③健康志向の高まりによる徒歩や自転車利用の増加

国土計画<sup>11)</sup>に示されている図7からもわかるとおり、日本では、自身や家族の健康に対して悩みや不安を感じている人の比率が増加している。このような意識の変化による健康志向の高まりや、地球温暖化問題といった環境に対する意識の高まり等を背景に、ウォーキングやランニング等の運動がブームとなっており、例えば2007年に第1回東京マラソンが開催されると、それ以降皇居周辺を走る「皇居ランナー」に代表される市民ランナーが増加した。また、自転車通勤者（特に長距離の利用者）も増加しており、2011年に発生した東日本大震災による東京の交通マヒの経験もこの傾向を後押ししていると考えられる。

## 3. 交通行動の変化の背景にある要因の抽出

近年の東京の交通行動に関連する特徴的な変化の傾向として、各種統計情報の整理によって挙げられた3つの特徴的な傾向について、有識者へのヒアリングや、東京都居住者を対象とするWebアンケート等により、その背景にある社会動向や人々の意識の変化を抽出することで、交通行動の変化を引き起こしている要因を分析した。



出所：国土計画（国土交通省）

図-7 健康に対して不安を感じている人の比率の推移

## (1) 調査方法の概要

### ①有識者ヒアリング

都市計画、交通計画、自転車政策等に関わる有識者8名へのヒアリングを行い、都心回帰、自動車保有台数や自動車利用の低下、自転車の利用増加の背景にあると考えられる要因について意見を得た。

### ②Webアンケート

郊外から都心への住み替え行動と、自動車の保有状況や日常の移動の仕方、自転車の利用状況等との関係性を把握するため、東京都の居住者を対象に、Webアンケートを行った。アンケートの対象者は、過去10年以上に渡って東京に居住しており、10年前も世帯主であった可能性が高い（自身の意思で居住地を選択できる状況にあったと考えられる）35歳以上の男女104名とした。

また、過去10年以内に、郊外（東京の23区外）から東京23区内、もしくは東京23区内から23区外への住み替えを経験した回答者群と、住み替えを経験していない回答者群をそれぞれ半数ずつ取得するよう、回答者数の割付を行った。その結果、23区内への住み替え経験者31名、23区外への住み替え経験者21名、住み替え未経験者52名の回答を得た。

## (2) 都心回帰の要因

1990年代前半までのバブル期に、東京の都心（23区）から郊外（23区外）へと居住地を移すスプロール化現象を経て、2000年頃から再び都心に回帰する傾向となった背景にある要因として、有識者ヒアリングより主に以下の事項が挙げられた。

### ①法制度面

- 1995年頃までは、都市部に制限区域を設けて、制限区域内の人口・産業の過度の集中を防ぐことを目的とした工場等制限法により、私立大学や大規模工場を中心に、郊外への移転が進んだ。しかし、2002年7月に、同法が廃止されたことで、都市部への大学や工場の新設・増設が再び可能となった。
- 2002年に施行された都市再生特別措置法により、都市再生の拠点として「都市再生緊急整備地域」が選定された。また、これらの地域のうち、規制の一部適用を除外し、自由度の高い計画を定めることができる地区として、「都市再生特別地区」が定められている。これにより、都心の容積率制限等が大幅に緩和され、ベイエリアを中心に、高層マンション等の再開発が進められた。

### ②経済・社会面

- ベイエリアを中心に建設された高密度、高層住宅が、バブル崩壊により地価が低下したことで、購入しやすくなった。

- ▶ 行政が財政難により、都心の国公有地の払い下げを進めており、居住エリアが増加している。
- ▶ 若者の収入が減少する中で、夫婦共働きが増加しており、女性が仕事を探したり、通勤するうえで、都心に居住することを望む家庭が増えてきていると考えられる。
- ▶ 都心にワンルームマンションが増加している。若い一人暮らし世帯が増加していて、都心のワンルームマンションを選択している。
- ▶ 郊外の移動に車が必要な地域に居住していて、加齢により運転できなくなった高齢者が、都心に住み替えていることも要因としてあると考えられる。
- ▶ これまで都心部は、生活用品の購入場所が少ない等、生活をするうえでは不便であったが、都心部へのコンビ二立地によって生活環境が整えられたことも、都心回帰の要因の一つとして考えられる。

また、図8に示す、東京23区外から都心への転居理由を質問したアンケート結果より、23区外から都心に住み替えた理由としては、家庭事情、通勤・通学の負担軽減、生活サービスへのアクセス性の順に回答者が多かった。

### (3) 自動車の保有台数減少、利用低下の要因

近年、特に東京23区において自動車の保有台数の減少、自動車の利用が低下している背景にある要因として、有識者ヒアリングより主に以下の事項が挙げられた。

#### ①自動車の高額な維持費

- ▶ 東京は駐車場の価格が非常に高く、自動車の維持費が高額である。
- ▶ 東京都心の公共交通の利便性が高まり、車利用の必要性がなくなっている。また、都心の駐車場の価格が高騰しており、駐車に対する負荷が大きくなっている。

#### ②公共交通サービスの充実

- ▶ 都心部で慢性的に発生している渋滞や、公共交通のサービスレベルが高いため、自動車よりも公共交通の方が利便性が高い。

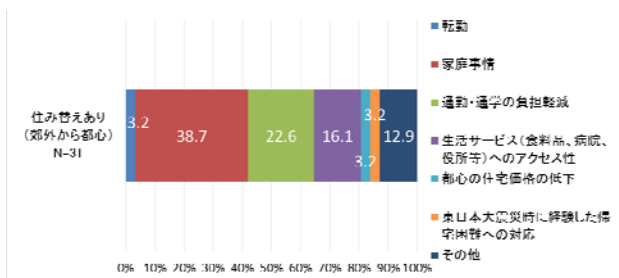


図8 23区外から都心への転居を決めた理由

#### ③若年層の意識の変化

- ▶ 以前と比較して、若い男性が外出せずに自宅で時間を過ごすようになっている。
- ▶ 若者のライフスタイルの変化（スマートフォンへの支出、自宅でゲーム）が影響していると考えられる。
- ▶ 若者がスマートフォン等に出費するようになり、収入も以前に比べて減少している中で、運転免許や自動車の保有意欲が低下していると考えられる。
- ▶ 若者を中心に自転車がブームとなっており、自動車の保有願望が薄れている。

#### ④その他

- ▶ PT調査で自転車の交通機関分担は高くないが、アクセス手段としての利用は多い。東京では、通勤通学や買い物等におけるメインの交通手段として利用が増加している。
- ▶ 震災によるガソリン不足等を経験し、自動車依存の意識が変わった。
- ▶ 政策として、20年程前から、環境や健康面で自転車の利用を推進している。

過去10年を振り返り、通勤等の移動目的別に交通手段を変更した理由を聞いたアンケート結果より、交通手段の変更理由として、転居がきっかけであると回答した人が最も多い(図9)。

また、図10に示す年間の自動車の走行距離に関するアンケート結果からは、自動車保有者のうちの約4~6割が、10年前と比較して走行距離が減少したと回答しており、その理由として、燃料費や駐車場代等の自動車の利用に掛かる費用の増大を挙げている。

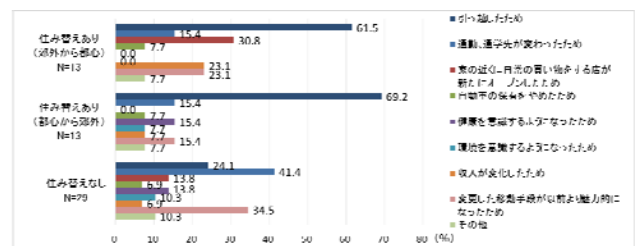


図9 10年前と比べて交通手段を変更した理由

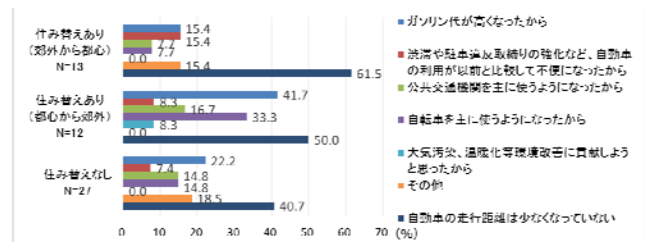


図10 10年前と比べて自動車の年間の走行距離(減少した場合はその理由)

#### (4) 自転車利用の増加

自転車の利用が増加している背景にある要因として、有識者ヒアリングより主に以下の事項が挙げられた。

##### ①自転車利用環境の整備

- 2007年の政府による「自転車安全利用五則」としての自転車の車道通行原則の呼びかけ等により、自転車の車道通行に対する認識が高まったこともあって、自転車の移動速度が高まっている。
- 内閣府の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」にて、自転車の駐輪場台数が集計されており、収容可能台数が増加している。また、マンションや都心の百貨店等の施設にも駐輪場整備が促進されており、自転車の利用環境が整ってきている。

##### ②健康意識の高まり

- 自転車協会の調査結果より、自転車通勤を始めた目的として、時間節約、交通費節約、運動不足解消を挙げた人が多い。
- 各種住民アンケート等の結果では、自転車の利用理由として「健康」を挙げる人が多く、健康意識の高まりと自転車利用の増加は関連していると思われる。一方、「環境」を自転車利用の理由として挙げる人は少ない。

##### ③自転車利用に対するイメージ向上

- 高級スポーツバイクに乗ることが、以前と比較して市民権を得たと思われる。自転車専門マガジンの創刊など、自転車利用に対する人々の意識が変わってきている。
- 自転車に対するイメージが良くなってきている（特に若い世代の自転車利用の増加はこの影響が大きい）。
- 自転車がスマートな移動手段として認識されており、ファッションとしての人気も高まっていると感じる（若年層向け雑誌等でも特集が組まれている）。
- 自転車のイベント開催が増えている。それらイベントへの参加をきっかけに、自転車利用を始める人も多いのではないかとと思われる。

##### ④その他

- これまでは趣味で自転車を楽しんでいた人が通勤でも利用するようになってきている。このような方は、毎日の利用ではなく気が向いた時など時々利用する人が多い。
- 自転車は、公共交通より安くて利便性が高いと感じている人が多いのではないかと。
- 経済が伸びていない状況で、コストの低い自転車の人気が高まっている。

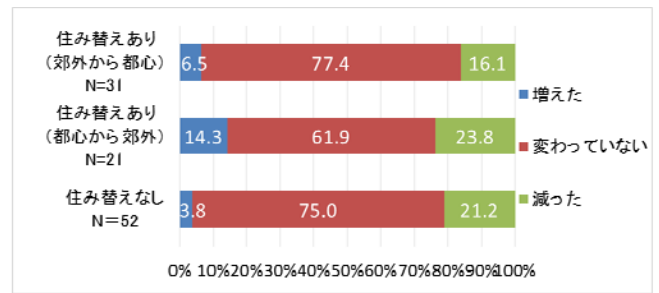


図-11 現在と比べた通勤における10年前の自転車の利用状況

- 震災の影響で自転車を利用して、通勤等に用いることが可能であることを実感し、通勤に使い始めた人もいると考えられる。
- 東日本大震災のガソリン不足の経験により、自転車利用が増加した。一部の人は暫くして自動車利用に戻ったが、新しい自転車を購入した人でそのまま自転車利用を継続している人がいる。

図11は、通勤時の自転車の利用について、現在と比べた10年前の状況に関するアンケート結果であるが、およそ2割前後の人が、以前の方が自転車の利用は少なかったと回答している。

#### 4. まとめ

各種統計情報の整理と、有識者へのヒアリングならびに東京都居住者へのWebアンケートにより、近年の東京の交通行動に関連する徹的な変化の傾向とその背景にある要因を、以下の通り整理した。

##### ①都心への再回帰

法制度の改正により、2000年頃より、これまで制限されていた大学・工場等の大規模施設の新設、増設が可能となり、更に、都心の容積率緩和により高層マンション開発がベイエリアを中心に進められた。また、バブル崩壊により地価が下がり、都心部のマンション価格も下落したため、購入または賃貸できる層が増加したと考えられる。

社会的な側面として、若者を中心とした収入の減少により、夫婦共働きの世帯が増加したことや、女性の就業者数の増加等から、求人の多い都心に女性が通勤するケースが増えていると考えられる。そのような状況において、通勤に掛かる負担を軽減することが、都心居住を選択する一つの要因となっている。また、生活において自動車が必要な23区外の地域に居住する高齢者が、加齢による運転能力の低下等から、生活サービスへのアクセス性の高い都心に住み替えるケースも増えてきていると考えられる。都心にコンビニ等の生活用品を販売する店

舗が増加したことで、以前より生活の利便性が向上したことも、都心居住のハードル下げたと見られる。

### ②自動車の保有台数減少、利用低下

日本全体でみると、東京等の人口密度が高い大都市で、自動車の保有が低下する傾向にある。その要因として、都心の高額な駐車場費やガソリン代の高騰等により自動車の維持費が高いこと、公共交通が充実したこと、若者の収入が減少する一方でスマートフォン等の自動車以外への支出が増えたことや、室内で過ごすことを好む若者の増加等といった若年層の意識の変化等が挙げられた。

自動車の利用は、都市部において走行距離が減少する傾向にある。また、地方部から都市部に転居すると減少する傾向も見られた。保有の減少と同様に、自動車利用に掛かる費用の増大や公共交通が充実していることが一つの要因として挙げられる。

また、前述の都心再回帰の傾向も、自動車の保有台数の減少や利用低下の要因となっていると考えられる。

### ③自転車等の非動力手段による移動の増加

自転車はこれまでも最寄り駅まで等のアクセス手段として利用されていたが、通勤等における主な手段としての利用が増加してきている。その背景にある要因としては、自転車の通行原則の周知により自転車の車道通行が認知され、自転車の移動速度が高まったことや、駐輪場の整備等による自転車利用環境の整備が進められたこと、健康意識の高まりにより運動不足解消の目的で自転車利用を選択する人が増えたこと、自転車専門マガジンの創刊や自転車関連イベントの増加等により、自転車をスマートな移動手段としてとらえる人口が増加したこと等が

挙げられる。

謝辞：本論文は、German Aerospace Centre (DLR) からの委託を受けて実施した研究の成果を取りまとめたものである。ここに感謝の意を表する。

### 参考文献

- 1) 東京都, 東京都統計年鑑 (<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>)
- 2) 東京都, 東京都の統計 (<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/seikei/sb-index.htm>)
- 3) 東京都市圏交通計画協議会, 東京都パーソントリップ調査 (<https://www.tokyo-pt.jp/>)
- 4) 関東運輸局, 市区町村別自動車保有車両数 ([https://www.tbmlit.go.jp/kanto/jidou\\_gian/toukei/tiiki\\_betu.html](https://www.tbmlit.go.jp/kanto/jidou_gian/toukei/tiiki_betu.html))
- 5) 国土交通省, 自動車輸送統計年報 (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/06/annual/06a0excel.html>)
- 6) 松橋, 米澤, 有賀 (2011), 市町村別乗用車 CO2 排出量の中期的動向を踏まえた排出量削減率の検討, 日本都市計画学会
- 7) 国土交通省, 都市における人の動き (<http://www.mlit.go.jp/common/001032141.pdf>)
- 8) 国土交通省, 国土交通白書 (<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h24/hakusho/h25/pdf/np102300.pdf>)
- 9) 東京都, 東京都自転車走行空間整備推進計画 (<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/DATA/70mao101.pdf>)
- 10) (財) 自転車産業振興会, 平成 23 年自転車国内販売動向調査年間総括表 (<http://www.jbpi.or.jp/statistics/internal-summary/>)
- 11) 国土交通省, 国土計画 ([http://www.kokudokeikaku.go.jp/share/doc\\_pdf/373.pdf](http://www.kokudokeikaku.go.jp/share/doc_pdf/373.pdf))

## Changing Mobility Patterns in Tokyo

Daisuke OSHIMA, Takashi OGUCHI, Dirk HEINRICHS and Mirko GOLETZ

It is assumed that the pattern of traffic behavior in Tokyo has changed in the last decades. This paper reports the results of analysis about what change has taken place in traffic behavior in Tokyo in recent years by collecting various statistical data related to traffic behavior and transportation in Tokyo and conducting experts interviews and web questionnaire survey to residents of Tokyo. From the survey, three major trends of travel behavior changing in Tokyo and social trends and changes of the consciousness of people in the background of the changing are extracted.