

第2章 目指すべき東京の将来像と課題

2.1 都市内交通における目指すべき東京の将来像（2040年代）

「未来の東京」戦略、「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえ、下記の（１）～（４）の都市内交通における東京の将来像を目指していきます。

- （１）多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現
- （２）鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティや MaaS[※]などの先端技術を活用した人中心のモビリティネットワーク構築によるスムーズな移動の実現
- （３）道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部ににぎわい空間創出の実現
- （４）ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現



図 2-1 都市づくりの将来イメージ

出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

※MaaS (Mobility as a Service) とは、一連の交通サービスとしてモビリティの最適化を図るため、複数の交通手段を組み合わせ、アプリ等により一括検索・予約・決済を可能とする取組などを指す。

2.2 目指すべき東京の将来像の実現への方向性

都市内交通における目指すべき東京の四つの将来像の実現への方向性を示します。

(1) 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現

① 既存サービスと新たなサービスを駆使した地域公共交通の再編による利便性の向上

「都市づくりのグランドデザイン」では、主要な駅や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、緑豊かな良質な環境を形成することで、「集約型の地域構造」へ再編することを目指しています。

都市機能の集約化に伴い、日常の移動の利便性を確保し、誰もが活動しやすいまちを実現するため、バス・タクシー等の既存サービスと新たな交通サービスを駆使した地域公共交通の再編によって利便性を向上することが重要です。

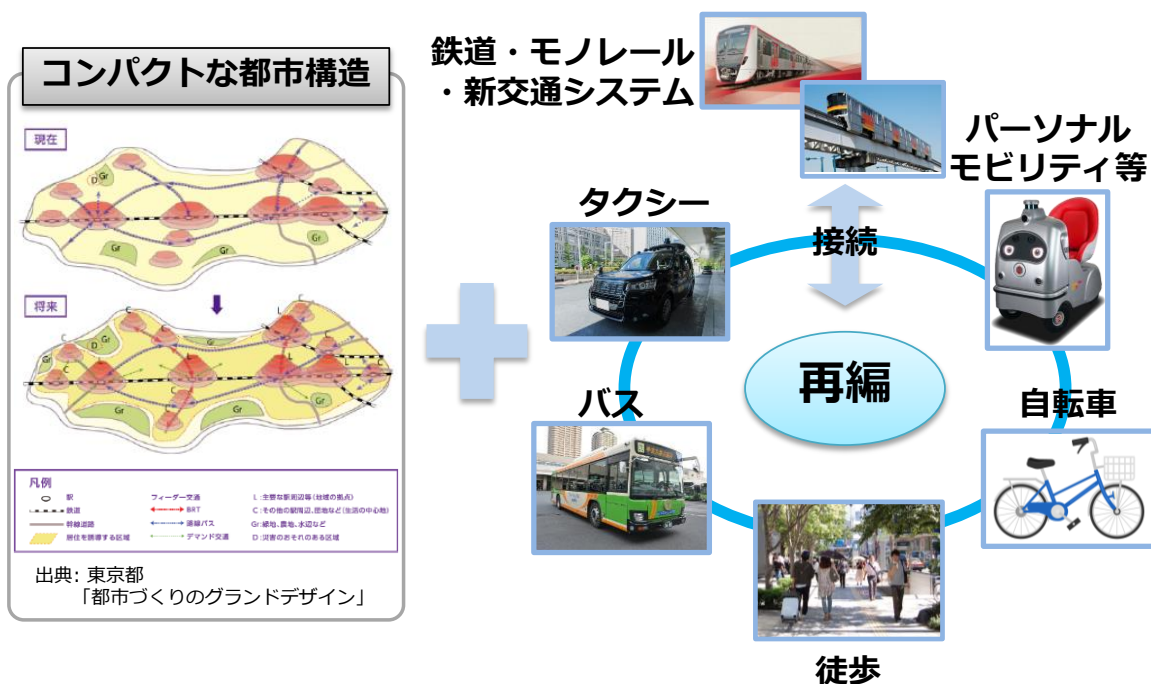


図 2-2 地域公共交通の利便性向上

出典：東京都交通局、東京都デジタルサービス局、多摩都市モノレール株式会社、株式会社 ZMP

② 自動運転技術やIoTを活用した地域内における物流の効率化

電子商取引の増加や人手不足など、流通を取り巻く状況の変化を踏まえ、自動運転技術やIoTを活用して地域内の物流を効率化することが重要です。

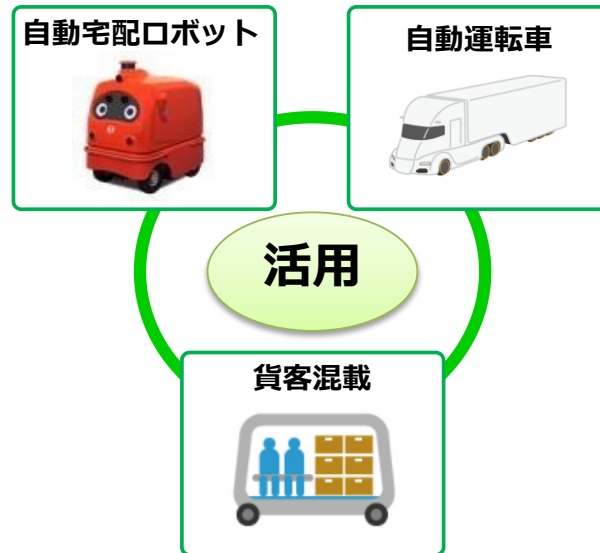


図 2-3 物流の効率化

出典（写真）：株式会社 ZMP

③ 地域ニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスの導入

西多摩、島しょ等において、地域のニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスを導入することが重要です。



図 2-4 新たなモビリティを活用した交通サービス

出典（写真上）：国土交通省資料

出典（写真下）：大分市

(2) 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティや MaaS などの先端技術を活用した人中心のモビリティネットワーク構築によるスムーズな移動の実現

① 主要な駅を中心とした先端技術の普及を見込んだ駅まち空間の再構築

主要な駅周辺は、駅まち空間^{※1}として、CASE^{※2}や MaaS、新たなモビリティ等の普及を見込んで、機能的でにぎわいのある空間に再構築することが重要です。



図 2-5 駅まち空間のイメージ

出典：国土交通省「駅まちデザインの手引き」（令和 3 年 9 月）

※1 駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のこと

※2 Connected(接続)、Autonomous(自立走行)、Shared(共有)、Electric(電動)の略

② 先端技術を活用した人中心の利用しやすい駅前広場の整備

人中心の利用しやすい駅前広場を整備するためには、駐車場やバス・タクシーの待機スペースの合理化やICT等を用いた車両の流入制御により、駅前広場の交通処理能力を合理化することが重要です。

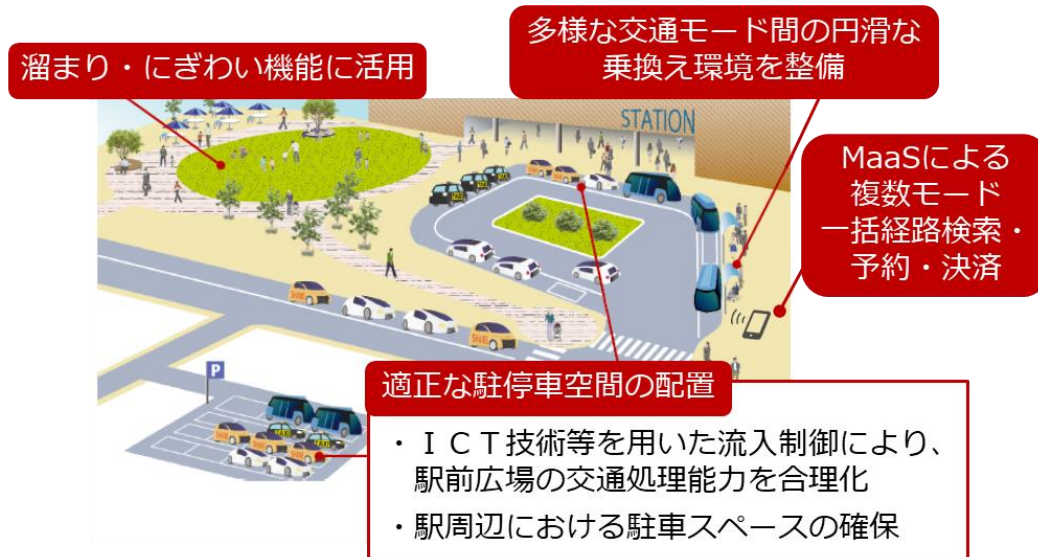


図 2-6 駅前広場の望ましい姿のイメージ

出典：国土交通省資料を基に作成

③ 5G を活用した信号機の高度化等、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装

5G を活用した信号機のネットワークを拡大するなど、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装により、高度な交通管理を実現することが重要です。



図 2-7 自動運転を見据えた交通環境整備

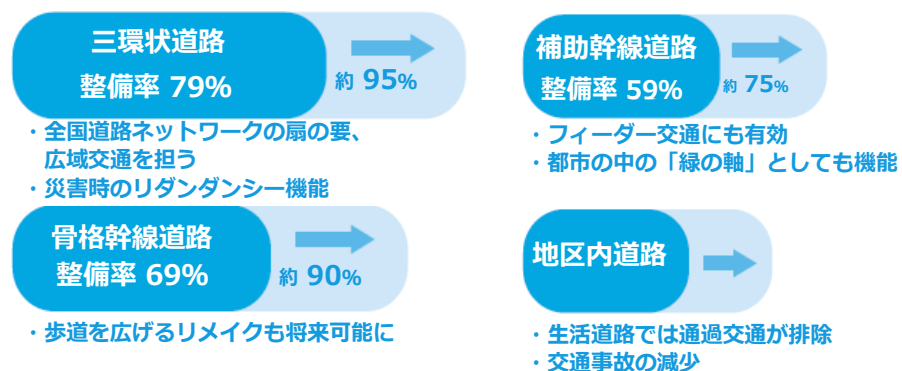
出典：東京都『未来の東京』戦略』（2021年3月）

(3) 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部のにぎわい空間創出の実現

① 道路ネットワークの整備と自動運転車の普及により余裕の生じた車道部分を活用した道路空間のリメイク

道路空間については、道路ネットワークの形成や自動運転車の普及により円滑な交通が実現する地域において、将来の交通量等の変化を踏まえて再配分（リメイク）し、ゆとりやにぎわいの創出、自転車の利用促進を図るための通行空間の整備など、新たな付加価値を生み出すことが重要です。

■ 幹線道路等の整備



■ 道路空間の再配分

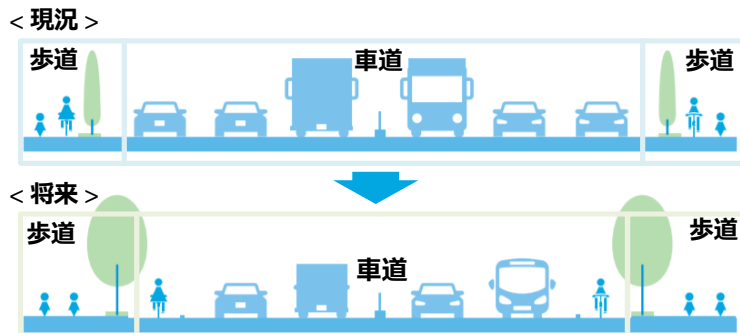


図 2-8 幹線道路等の整備と道路空間の再配分

出典：東京都「都市づくりのランドデザイン」

② 中心部や駅の周辺における歩行者中心のにぎわい空間の創出

中心部や駅の周辺では、駐車場配置なども考慮し道路空間等を人が回遊しやすい歩行者空間へ再配分し、歩行者中心のにぎわいを生み出す空間として整備することが重要です。

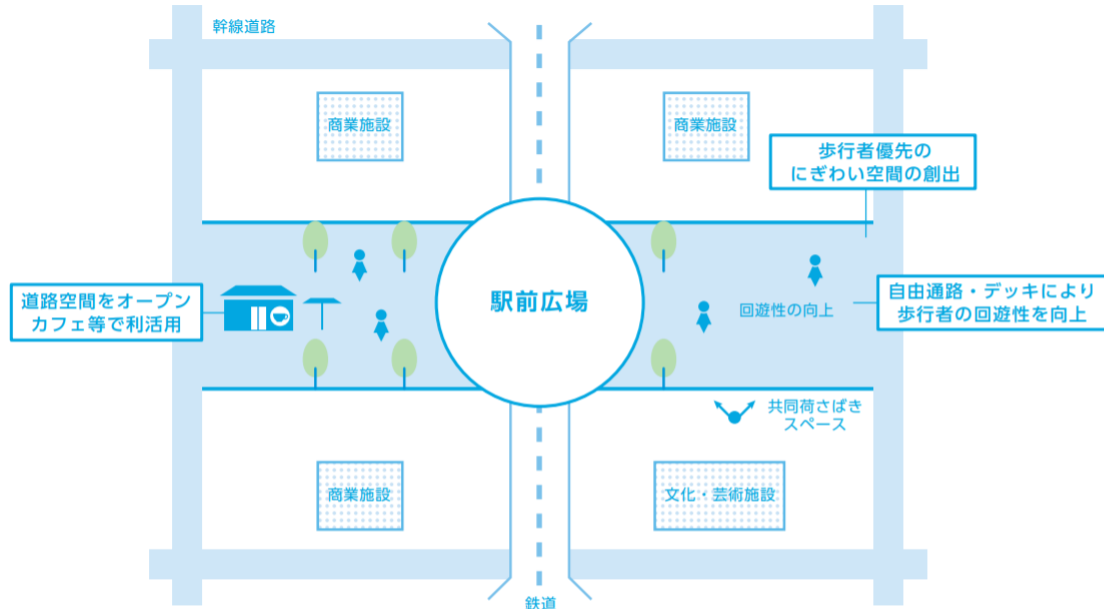


図 2-9 歩行者中心のにぎわい空間の創出

出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

③ カーブサイドの利活用を見直し、道路空間の稼働率を向上

カーブサイド（路肩側の車道空間）の利活用を見直し、昼間は人の移動、夜間は配送や車両待機等に活用するなど、道路空間の稼働率を向上することが重要です。

※カーブサイドについては、第4章「カーブサイド（路肩側の道路空間）の有効活用方策」（p. 77～83）を参照

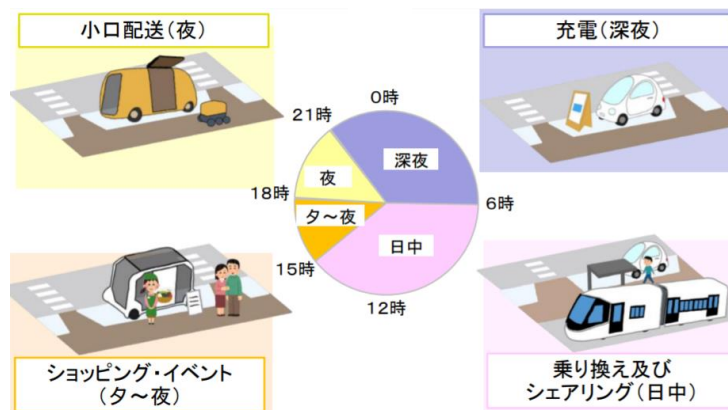


図 2-10 カーブサイドの活用方法

出典：国土交通省資料

(4) ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

① 安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備

職住近接に対応するとともに、安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備を図ることが重要です。



図 2-11 駅まち空間のイメージ（再掲）

出典：国土交通省「駅まちデザインの手引き」（令和 3 年 9 月）

② 自転車利用や歩行者の増加を見込んだ自転車利用環境や歩行者空間の整備

通勤や通学の手段として、コロナ禍を踏まえた新しい日常に対応した交通手段として注目されている自転車等の活用を推進していくことが重要です。

これに伴い、自転車利用や歩行者の増加を見込んで、自転車通行空間や歩行者空間の新設、拡幅や、シェアサイクルポートや駐輪場などを整備することが重要です。

◆ 自転車利用環境の整備



◆ 歩行者空間の整備



図 2-12 自転車・歩行者空間の整備

出典：国土交通省資料

③ ICTを活用し、バス等の混雑状況などの運行情報の見える化を推進

ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現に向けてICTを活用し、バス等のリアルタイムの混雑状況や近い将来の予測情報、バスの待ち時間等を提供して運行情報が見える化する取組を推進することが重要です。

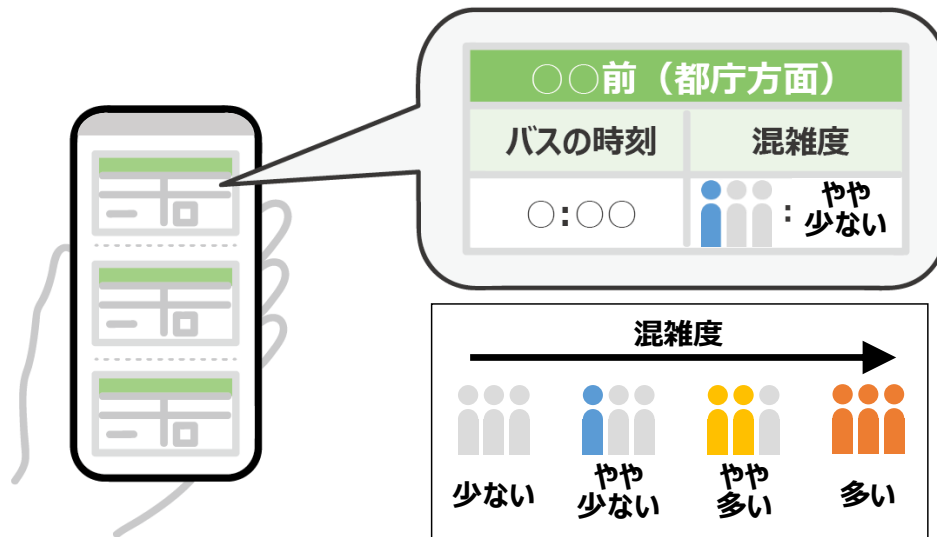


図 2-13 通信端末を用いた混雑の見える化イメージ

2.3 現状と課題

(1) 地域区分の設定

「都市づくりのグランドデザイン」では、共通的な地域特性等を踏まえた四つの地域区分を設定し、それぞれの将来イメージを示していることから、この地域区分に基づき本在り方を策定します。

将来的な社会経済状況と交通課題を整理し、地域特性に応じた都市づくりへの展開について、基本的な考え方を示します。

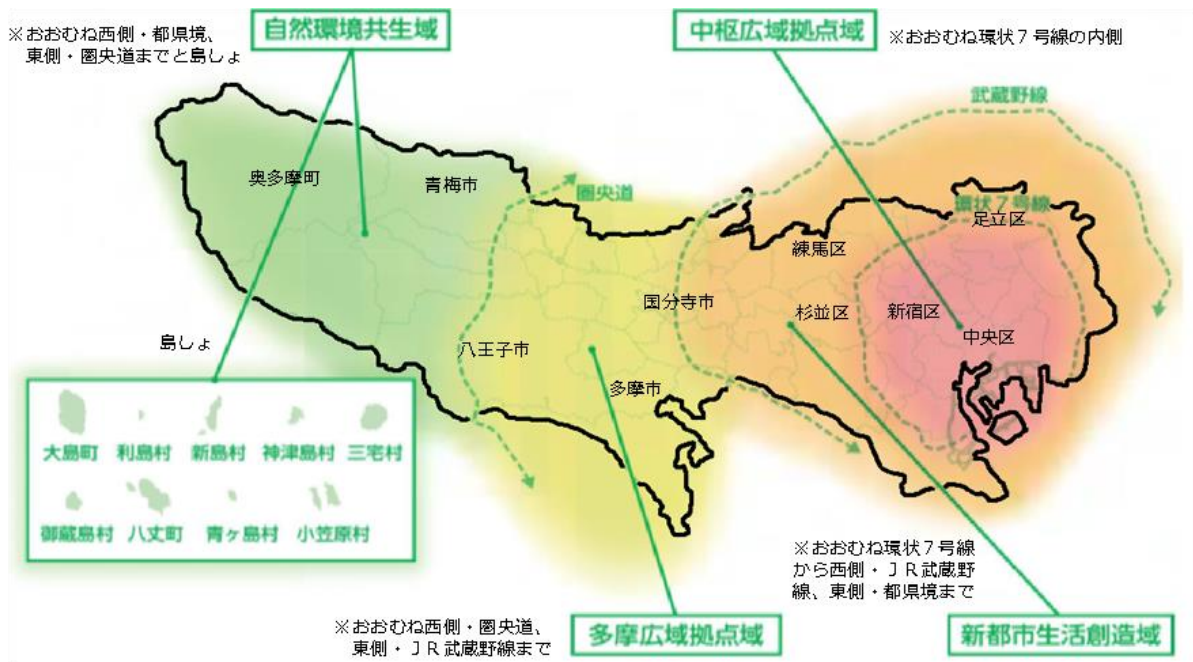




図 2-14 地域区分の設定について

出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

次ページ以降のデータ分析については、便宜上、各地域の対象自治体を下表のように分類します。

表 2-1 対象地域概要

地域名	対象地域イメージ	概ねの地域定義
中枢広域 拠点域		<ul style="list-style-type: none"> •環状7号線の内側の地域 •データ分析上の対象自治体 → 千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、渋谷区、中野区、豊島区、荒川区
新都市 生活創造域		<ul style="list-style-type: none"> •環状7号線から西側・JR武蔵野線、東側・都県堺までの地域 •データ分析上の対象自治体 → 大田区、世田谷区、杉並区、北区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区、武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、小平市、狛江市、清瀬市、東久留米市、西東京市
多摩広域 拠点域		<ul style="list-style-type: none"> •西側・圏央道から東側・JR武蔵野線までの地域 •データ分析上の対象自治体 → 八王子市、立川市、昭島市、町田市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、東大和市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、瑞穂町
自然環境 共生域		<ul style="list-style-type: none"> •西側・都県堺、東側・圏央道までの地域と島しょ •データ分析上の対象自治体 → 青梅市、あきる野市、日の出町、檜原村、奥多摩町、大島町、利島村、新島村、神津島村、三宅村、御蔵島村、八丈町、青ヶ島村、小笠原村

(2) 東京都の現状

ア 人口

■ 夜間人口（常住人口）と昼間人口

東京都の昼間人口は約1,644万人で、約1,406万人である夜間人口よりも約2割多く、昼間の他地域から東京都への流入人口が東京都から他地域への流出人口を上回っています。

東京都内では、「中枢広域拠点域」の昼間人口が夜間人口の2倍近くであり、他地域からの人の流入が特に多い傾向にあります。

その他の地域では、昼間人口は夜間人口に比べて約1割程度減少しており、他地域への人の流出が多い傾向にあります。

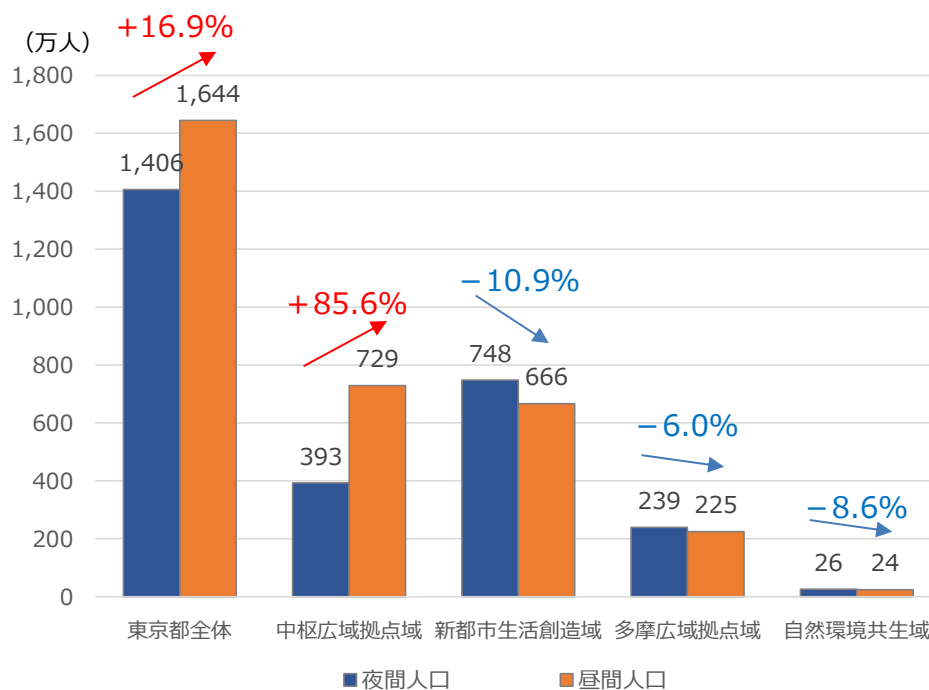


図 2-15 夜間人口と昼間人口（2020年）

出典：東京都「東京都の人口予測」（令和2年3月）を基に作成

■ 夜間人口（常住人口）の将来推計

東京都の将来の夜間人口は、2020年から2040年にかけて減少傾向で推移する一方で、高齢者数が約55万人増加することが見込まれ、高齢化率は上昇していきます。

四つの地域区分別にみると、臨海部などの開発事業が見込まれる「中枢広域拠点域」で2020年から2040年にかけて人口が増加し、他の地域区分では人口が減少する見込みです。

特に、「多摩広域拠点域」では1割以上、「自然環境共生域」では約2割の著しい減少が見込まれます。

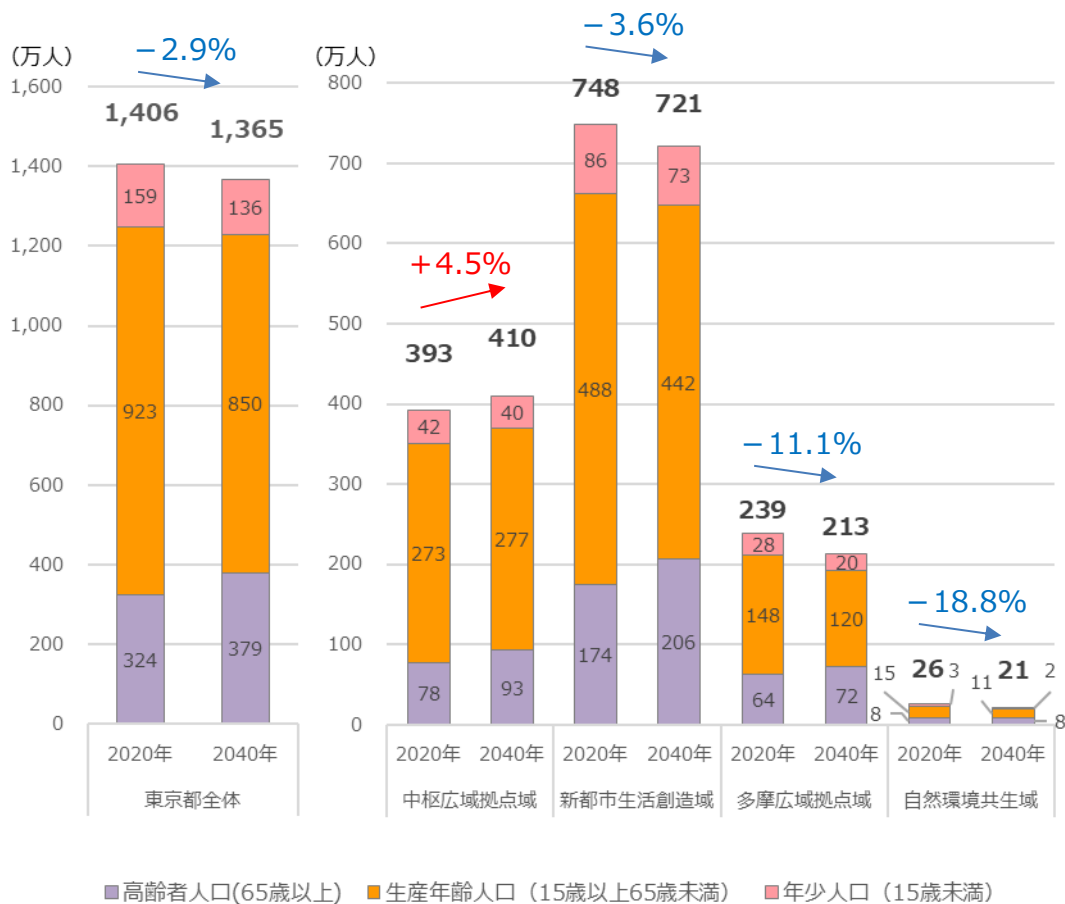


図 2-16 将来人口予測（夜間人口）

出典：東京都「東京都の人口予測」（令和2年3月）を基に作成

■ 昼間人口の将来推計

東京都の将来の昼間人口は、2020年から2040年にかけて4.0%減少する見込みです。

四つの地域区分別にみると、全ての地域で2020年から2040年にかけて減少する見込みであり、「中枢広域拠点域」においては、夜間人口が約17万人増加するのに対し、他の地域や他県の人口減少に伴って流入人口が減少することから、昼間人口は約13万人（1.8%）の減少が見込まれています。

「新都市生活創造域」、「多摩広域拠点域」、「自然環境共生域」では、夜間人口とおおむね同程度の減少が見込まれています。

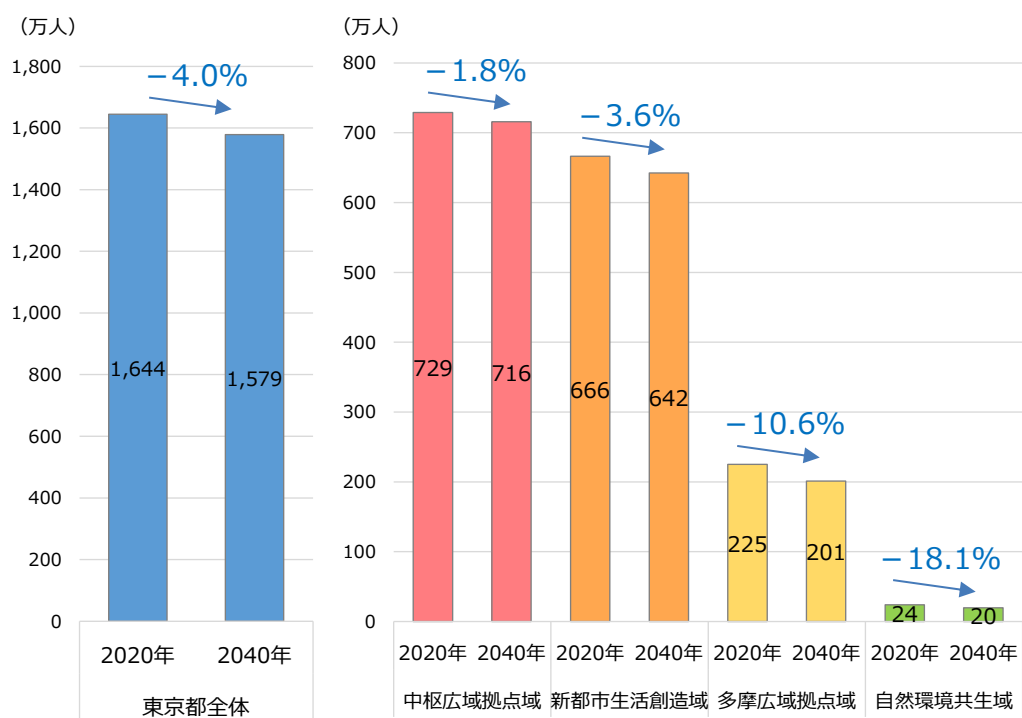
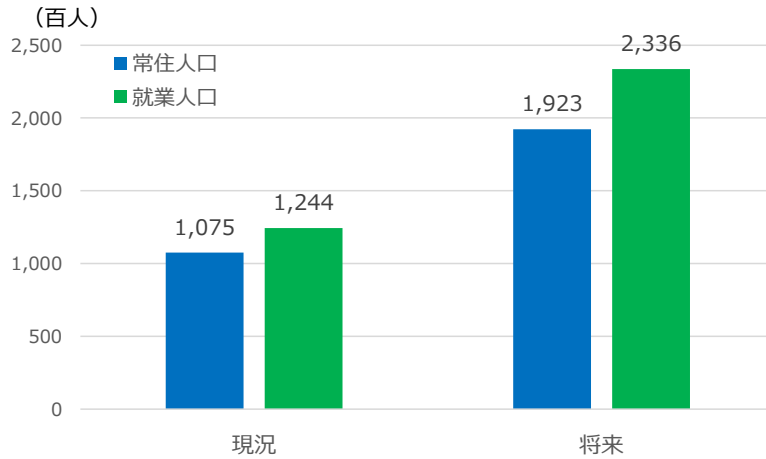


図 2-17 将来人口予測（昼間人口）

出典：東京都「東京都の人口予測」（令和2年3月）を基に作成

■ 臨海部における開発動向

「中枢広域拠点域」の臨海部では、開発事業等による常住人口及び就業人口の将来的な増加が見込まれています。



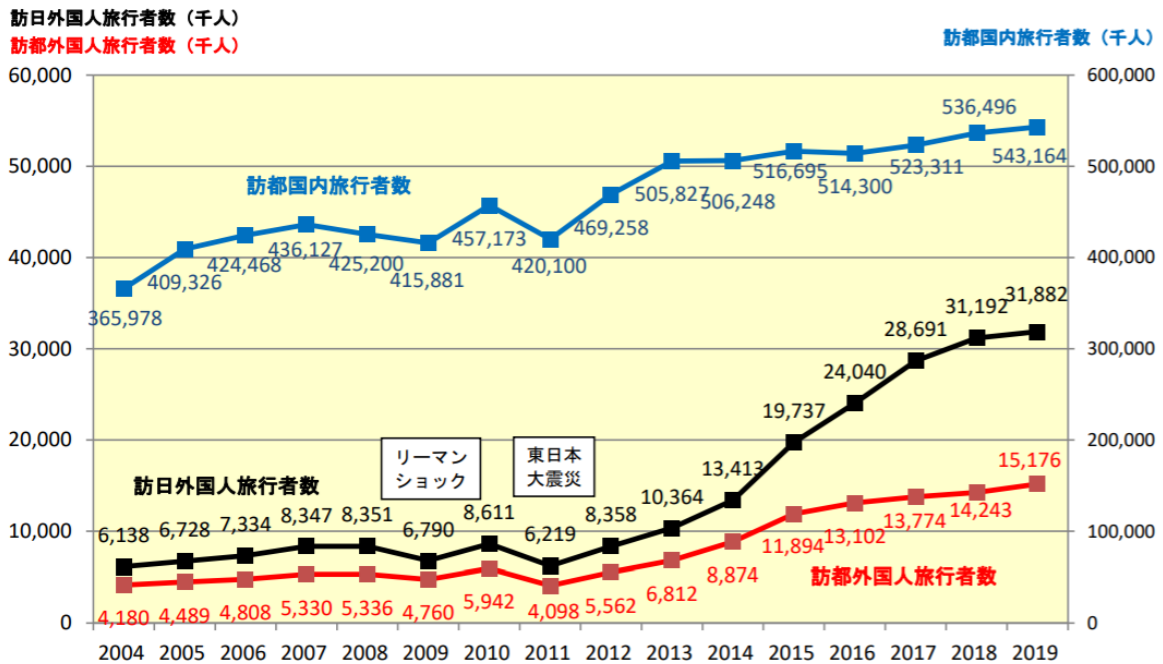
想定年次：現況（2020年）、将来（長期）

図 2-18 臨海部の開発事業等による常住人口及び就業人口の見込み

出典：東京都、中央区、港区、江東区「東京都臨海部地域公共交通計画」（2021年3月）を基に作成

■ 訪日・訪都外国人旅行者の動向

新型コロナウイルス感染拡大前では、訪都外国人旅行者数は増加傾向にあります。



※新型コロナウイルス感染拡大前を対象に掲載

図 2-19 訪日・訪都外国人旅行者数の推移

出典：東京都産業労働局

■ 高齢化率の推移

全ての地域区分において高齢化率が上昇し、「自然環境共生域」、「多摩広域拠点域」では3人に1人以上が高齢者になる見込みです。

現時点で高齢化率が50%に近い自治体も存在しています。

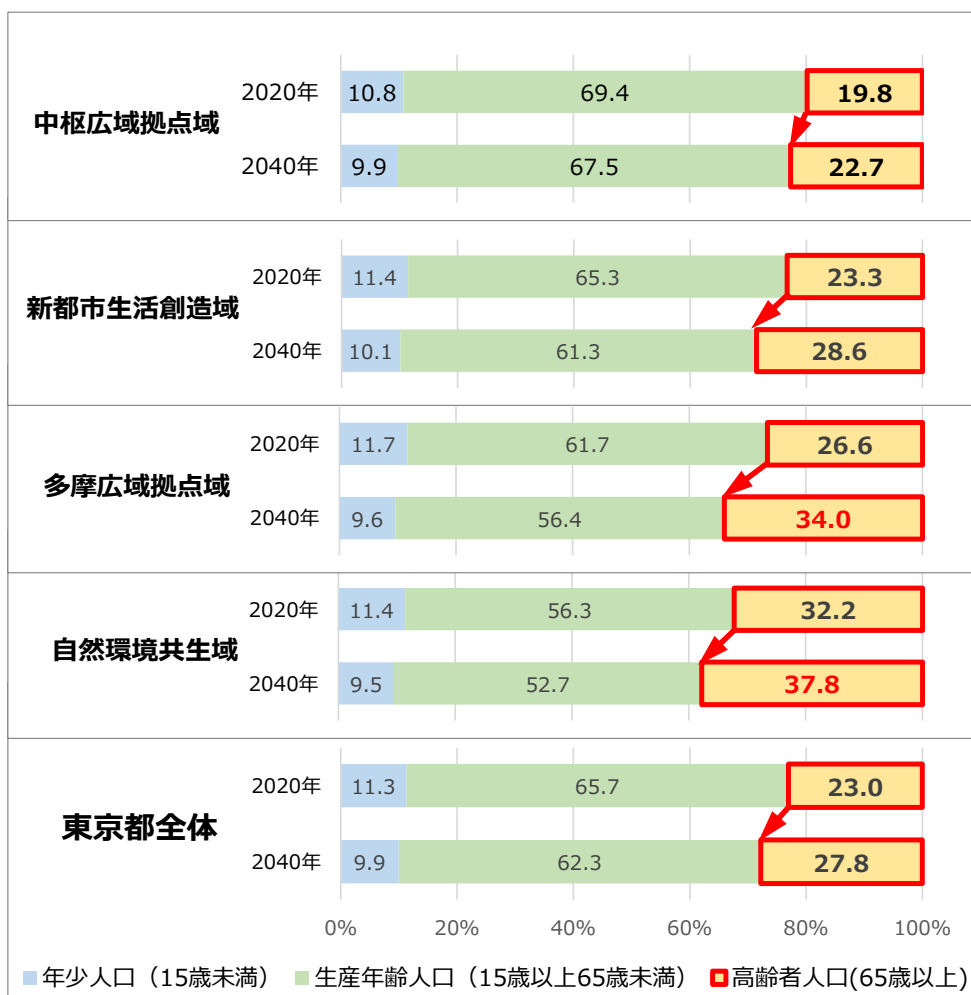


図 2-20 高齢化率の推移

出典：東京都「東京都の人口予測」（令和2年3月）を基に作成

イ 移動特性

■ 外出率（全体）

調査日において外出した人の割合である外出率及び1人1日当たりのトリップ（一つの目的を達成するための出発地から到着地までの移動）数は減少傾向にあり、2018年には過去最低を記録しています。

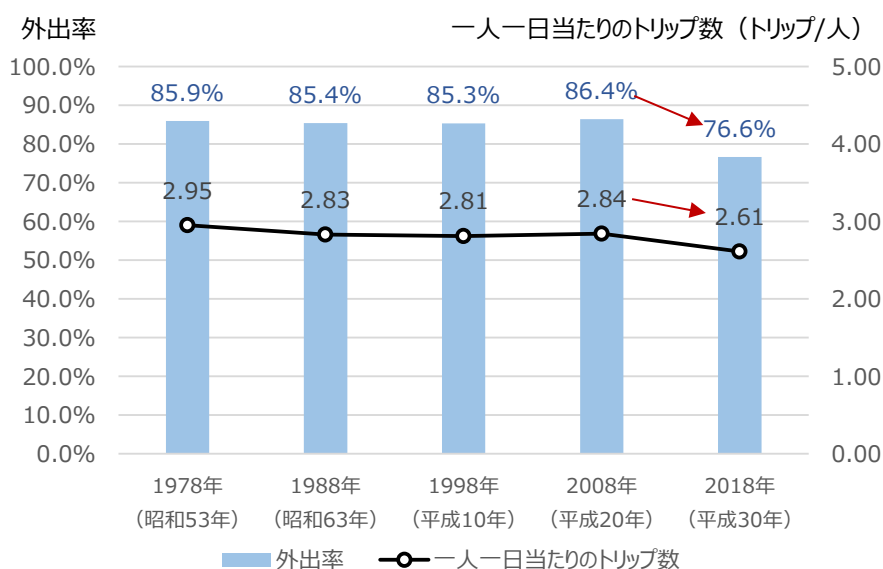


図 2-21 外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移

出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

■ 年齢階層別の外出率

年齢階層別では、高齢者ほど外出率が低い傾向にあります。

なお、10年前と比較すると、全ての年齢階層で外出率が低下しています。

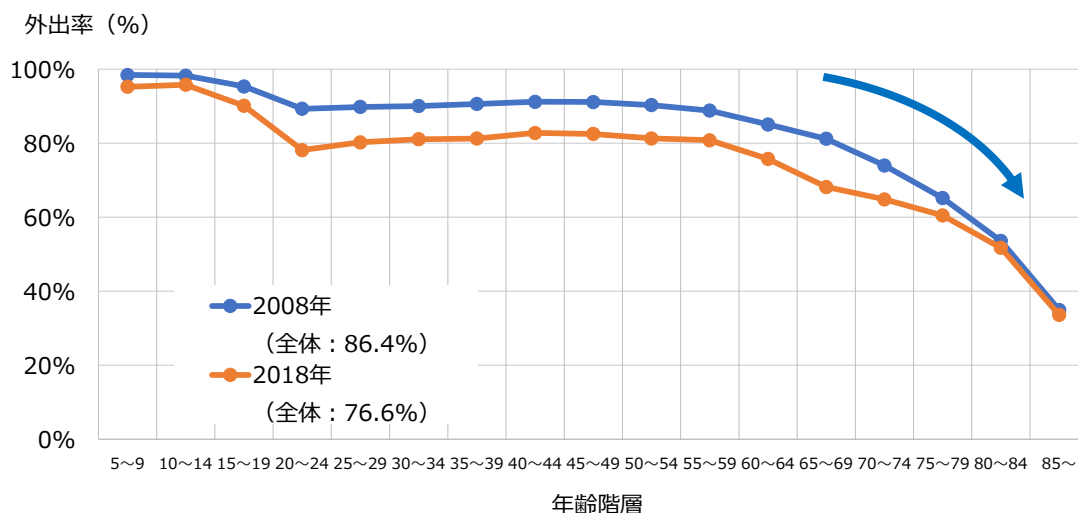


図 2-22 年齢階層別の外出率の推移

出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

■ 代表交通手段の分担率

「中枢広域拠点域」では、他地域に比べて鉄道の分担率が高く、自動車の分担率が低い傾向となっています。私事目的では徒歩の分担率が約4割と高くなっています。

「新都市生活創造域」では、他地域に比べて自転車と徒歩を合わせた分担率が最も高い傾向にあります。特に、自転車の分担率は4地域の中で最も高く、また、バスの分担率も4地域で最も高くなっています。

「多摩広域拠点域」では、私事目的における自動車の分担率が公共交通（鉄道、バス）を上回っています。

「自然環境共生域」では、他地域に比べて著しく自動車の分担率が高く、公共交通（鉄道、バス）の分担率が低い傾向にあります。私事目的では自転車と徒歩の分担率が低くなっています。

業務目的では、「新都市生活創造域～自然環境共生域」で自動車の分担率が最も高くなっています。

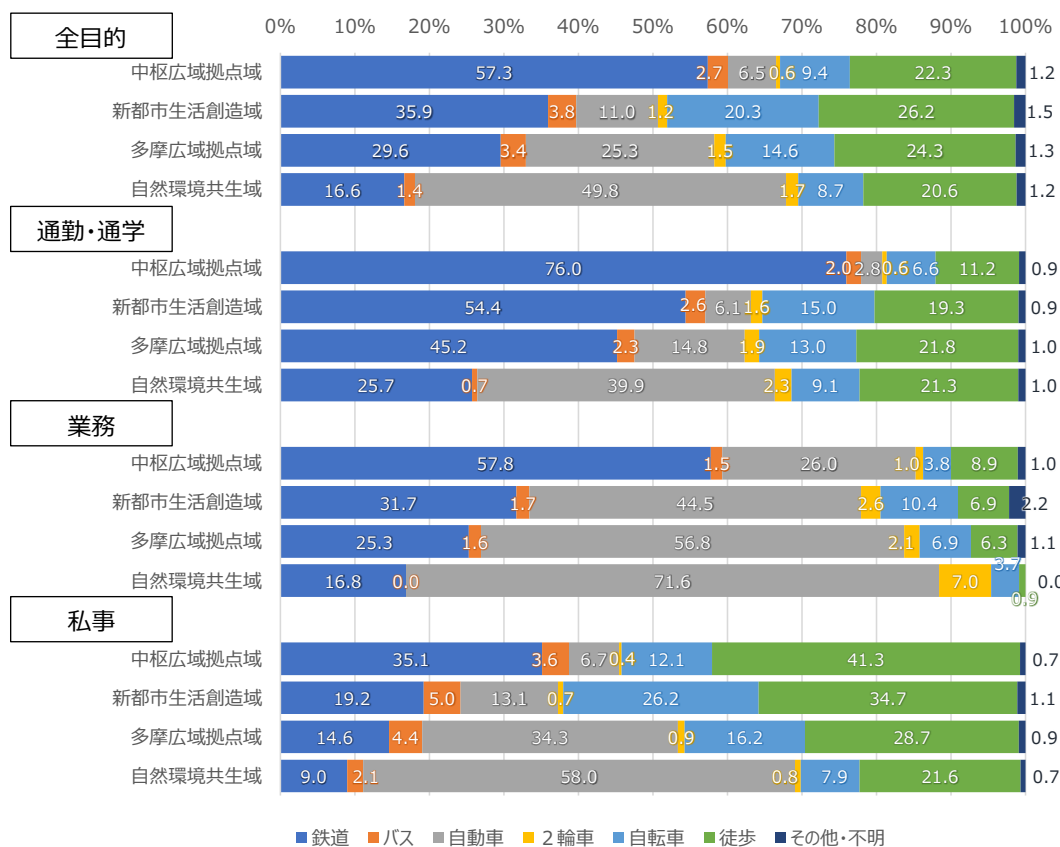


図 2-23 交通手段の分担率（2018年）

出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

■ 端末交通手段の分担率

都内では、鉄道の分担率が西側ほど低くなるものの「自然環境共生域」を除く全ての地域で一番高くなっており（全目的）、特に通勤目的で高い傾向となっています。

通勤目的では、鉄道を利用する場合の鉄道駅から目的地までの交通手段である端末交通手段は、全ての地域で徒歩の割合が高く、「中枢広域拠点域」では約 9 割、「新都市生活創造域」では約 8 割を占めます。

「新都市生活創造域～自然環境共生域」で、徒歩に次いで自転車の割合が高くなっています。

「多摩広域拠点域」では、他地域に比べてバスの割合が高くなっています。

「自然環境共生域」では、他地域に比べて自動車の割合が高くなっています。

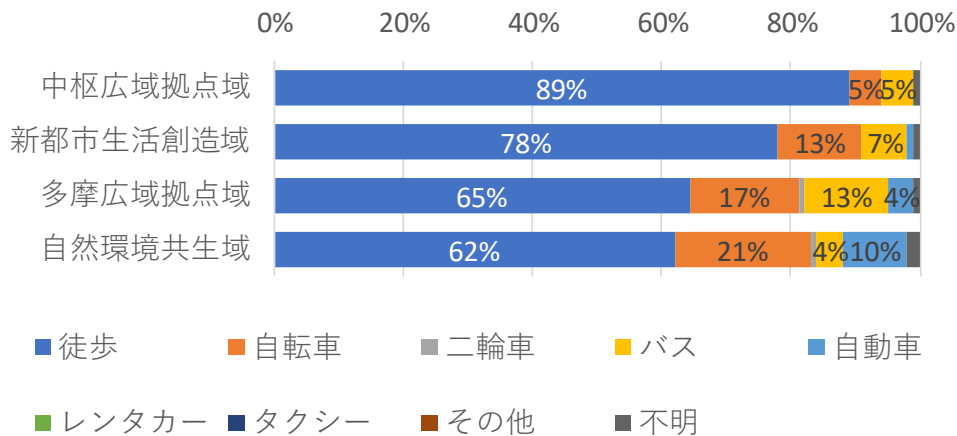


図 2-24 通勤目的の鉄道端末交通手段の分担率（2018 年）

出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

ウ 鉄道のカバー状況

「中核広域拠点域」では、ほとんどの地域で都心部を中心とした放射方向、環状方向ともに高密度に鉄道網が整備されています。

「新都市生活創造域」では、都心部を中心とした放射方向の路線が多数並走している一方、環状方向の路線は少なくなっています。都心部に近く人口が集積しているにもかかわらず、鉄道駅までの距離が遠いエリアが存在しています（青丸箇所）。

「多摩広域拠点域」や「自然環境共生域」では、広い範囲で鉄道空白地域が広がっています（黒丸箇所）。

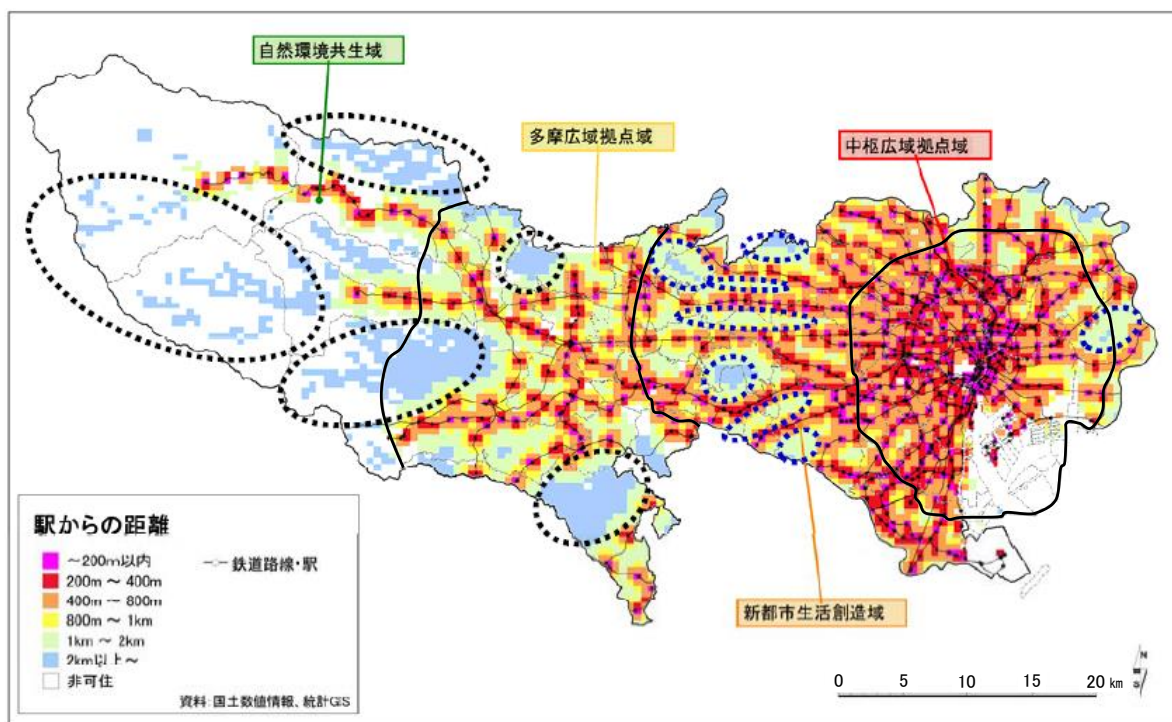


図 2-25 駅からの距離

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

エ 路線バスのカバー状況

南北方向の移動など、鉄道網を補完する手段として路線バスが運行されています。

「多摩広域拠点域」以西では1日の運行本数が10本未満の路線の割合が高いなど、地域によってサービス水準に偏りがあります。

東京都の乗合バスの輸送人員は1日当たり約2,332千人であり全国最多となっています。

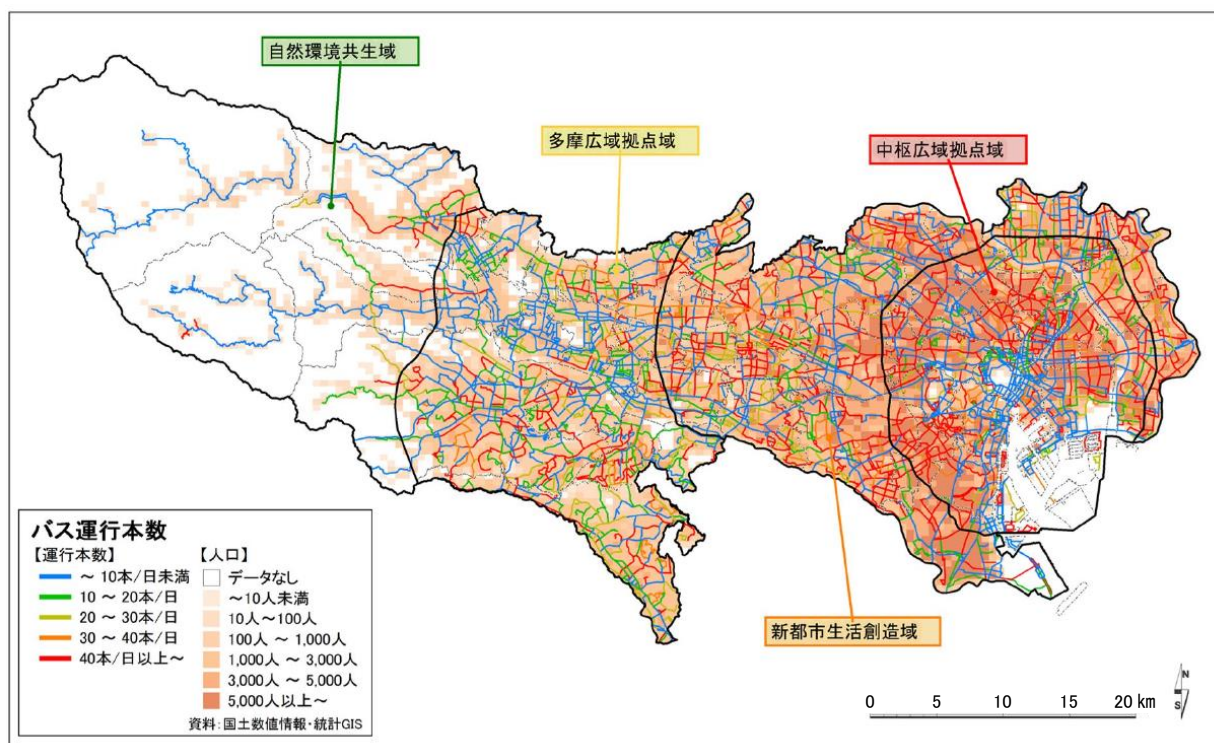


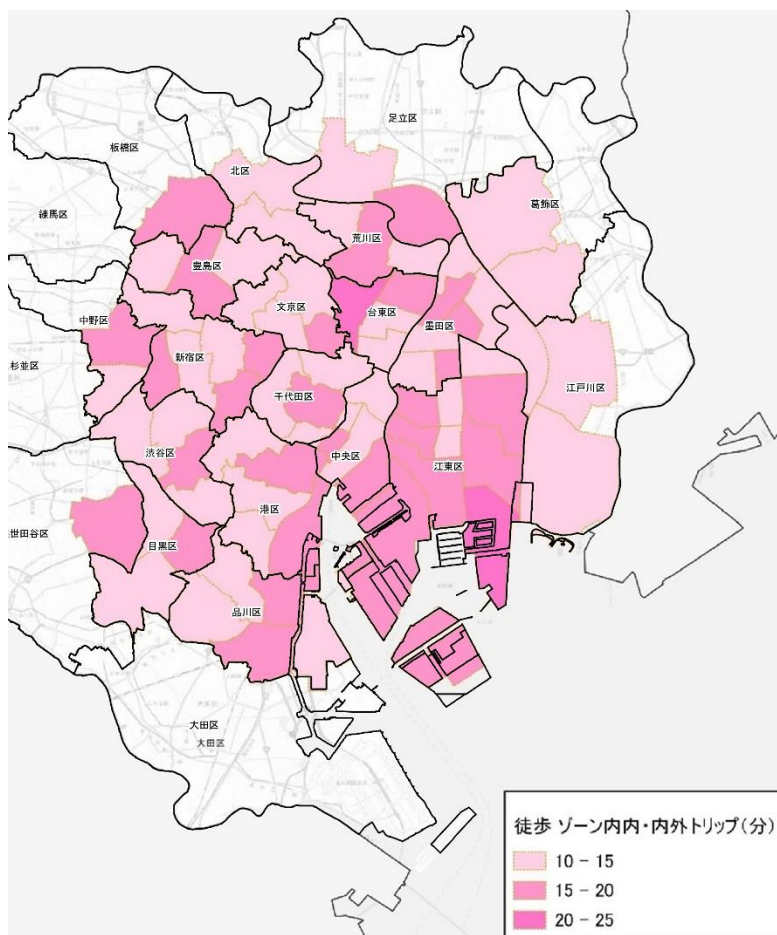
図 2-26 バスルートの運行本数と人口

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

オ 徒歩での移動状況

高密度な鉄道網等、都市基盤が充実した「中枢広域拠点域」においても、徒歩トリップの平均所要時間が10分以上となっています。

また、業務・通勤目的における徒歩移動の所要時間は、「中枢広域拠点域」が最も長くなっています。



※未集計の地域は着色していない

図 2-27 中枢広域拠点域における代表交通手段が徒歩の場合の所要時間（2018年）
出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

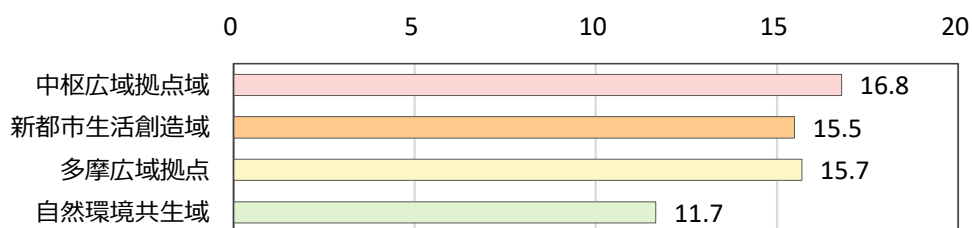


図 2-28 業務・通勤目的の徒歩移動時間（2018年）
出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

■ 起伏の激しい地域と高齢化率の高い地域の分布

「多摩広域拠点域」を含む多摩部を中心に高齢化率が高い地域と起伏の激しい丘陵地とが重なるエリアが複数存在しています。

「多摩広域拠点域」では、道路勾配が急であるため、高齢者等が徒歩で移動しにくい地域が存在します。

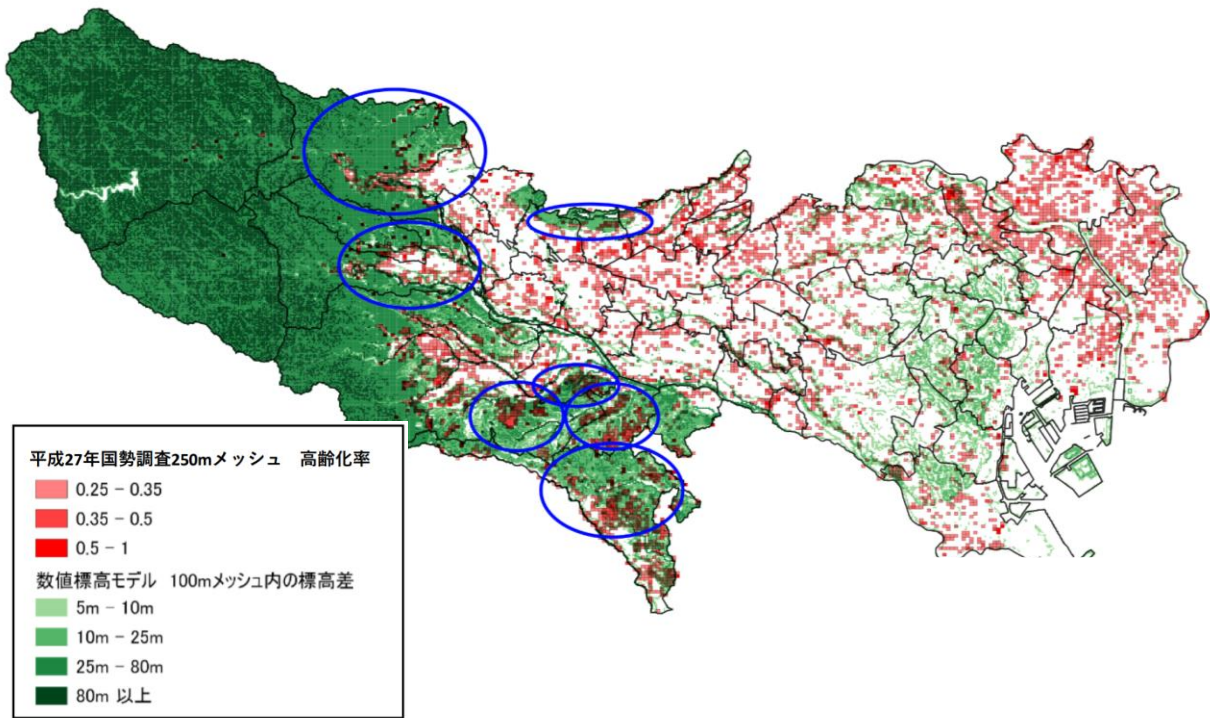


図 2-29 東京都内の起伏と高齢化率の状況

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」



図 2-30 団地内の急な勾配

撮影：八王子市北野台団地

■ 「自然環境共生域」の移動特性

他地域に比べて著しく自動車の分担率が高い「自然環境共生域」では、公共交通が不便なため自動車に頼って生活しており、他の地域に比べて高齢者の自動車への依存率が高く、高齢者の移動の半分以上を占めています。

更に、運転免許返納への不安を抱いている現状が伺えます。

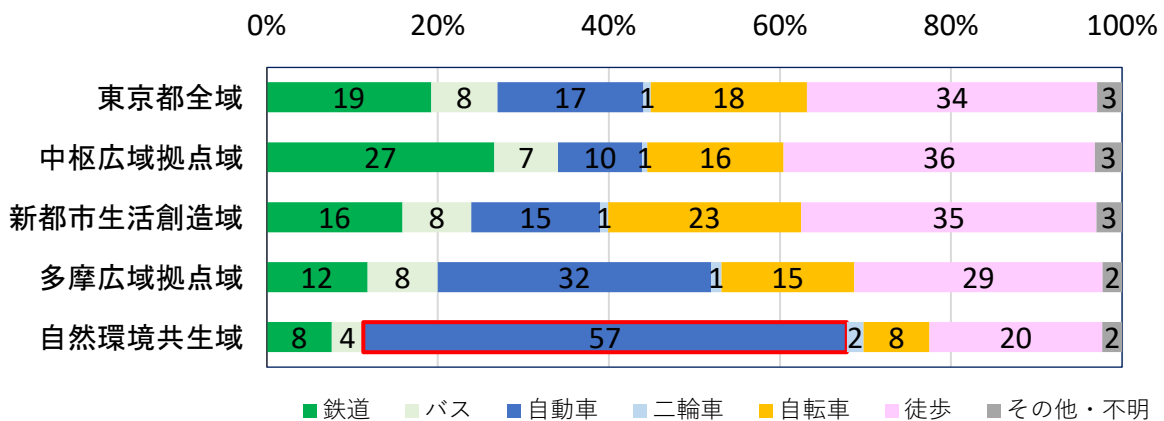


図 2-31 高齢者の交通手段分担率（2018 年）

出典：国土交通省「パーソントリップ調査（東京都市圏）」を基に作成

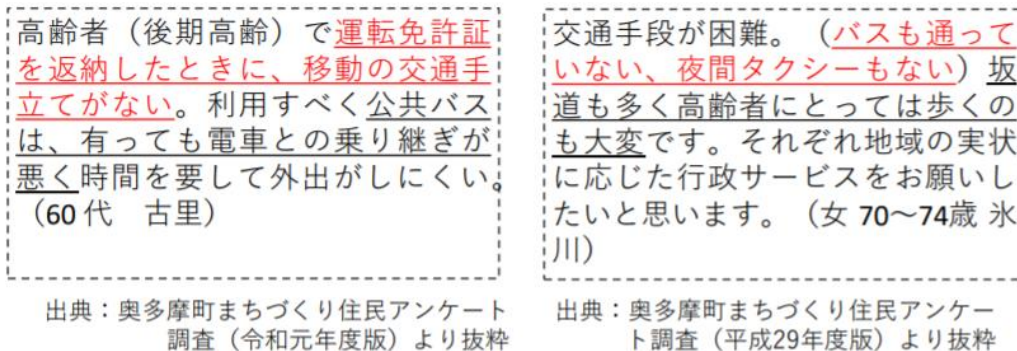


図 2-32 自然環境共生域における住民意見

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

また、「自然環境共生域」は豊かな自然環境などの資源を生かしたレジャースポットとなっており、当区域への観光関連のトリップ数を見ると、内々交通よりも、その他地域から流入してくるトリップの方が多くなっています。

「自然環境共生域」への観光アクセスは4割程度が自動車に依存し、鉄道での来訪者は駅徒歩圏の施設への立ち寄りにとどまっています。

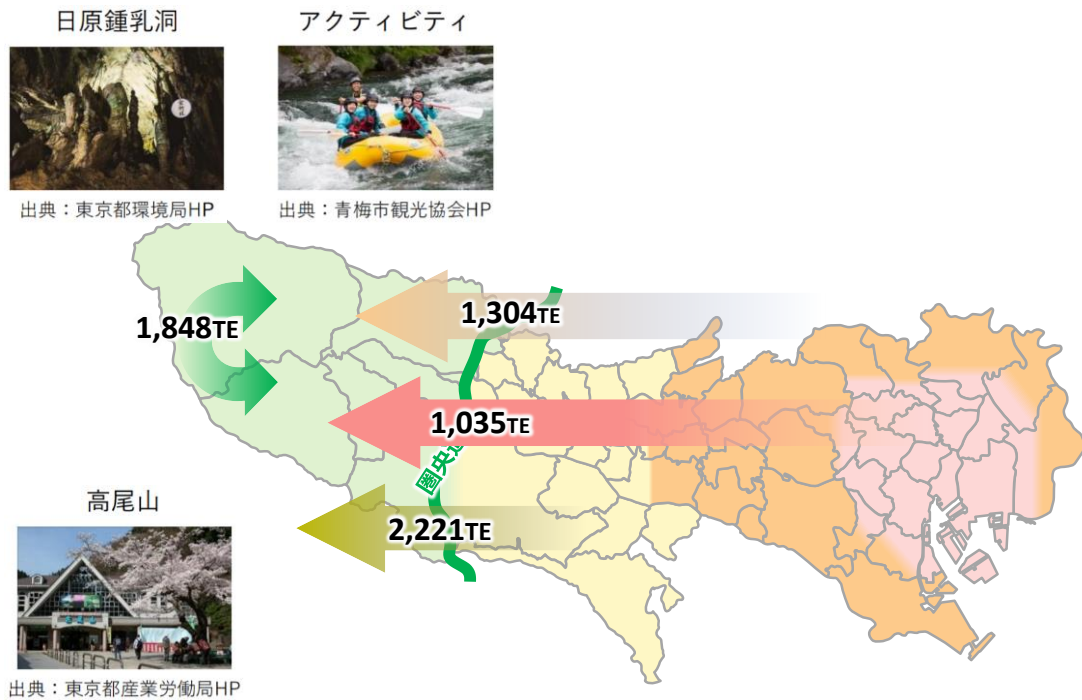


図 2-33 自然環境共生域への観光・行楽・レジャーを目的とした移動状況
出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

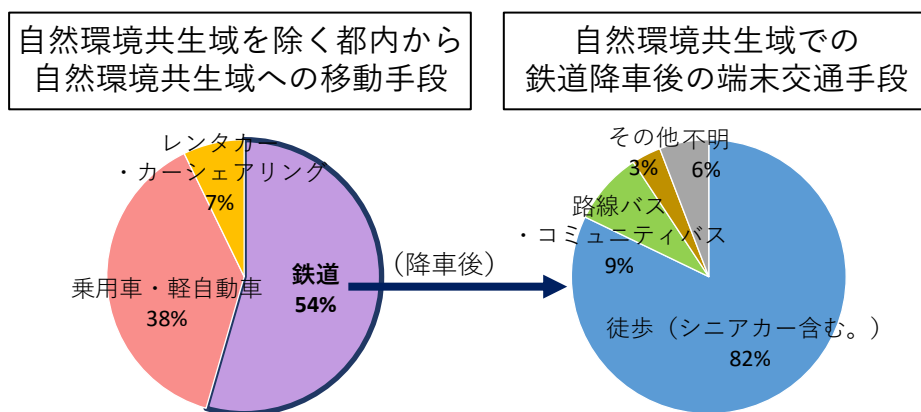


図 2-34 自然環境共生域への交通手段分担率

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」を基に作成

カ 自動車（乗用車）の保有状況

都内の1世帯当たりの乗用車の保有台数は、都心部に近いほど少ない傾向です。「新都市生活創造域」における自動車保有台数が全体の約半数を占めています。

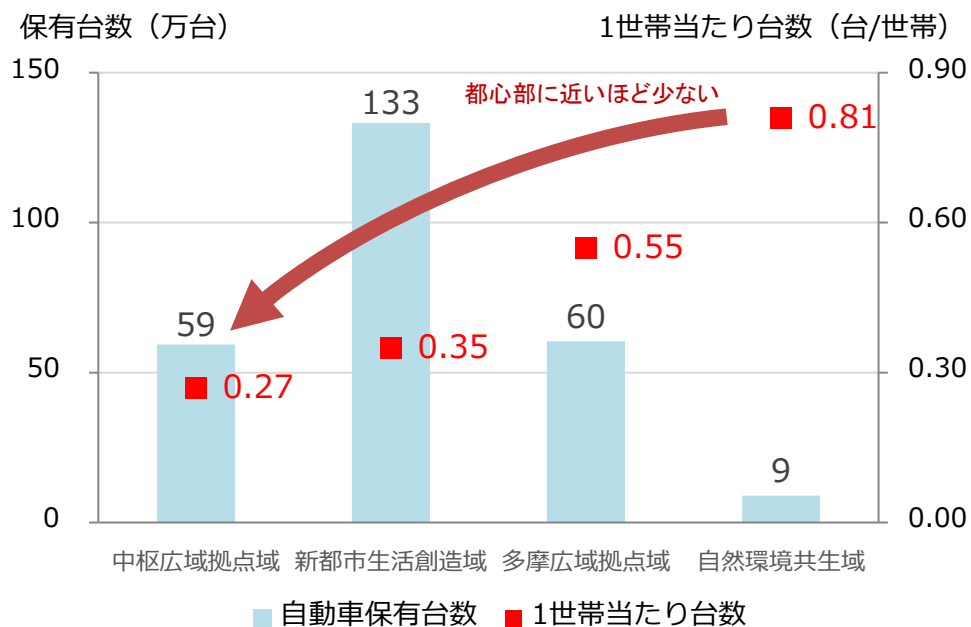


図 2-35 四つの地域区分における自動車保有台数（乗用車）

出典：東京都統計年鑑、国勢調査を基に作成

また、都内における乗用車の保有台数は減少傾向で推移しています。

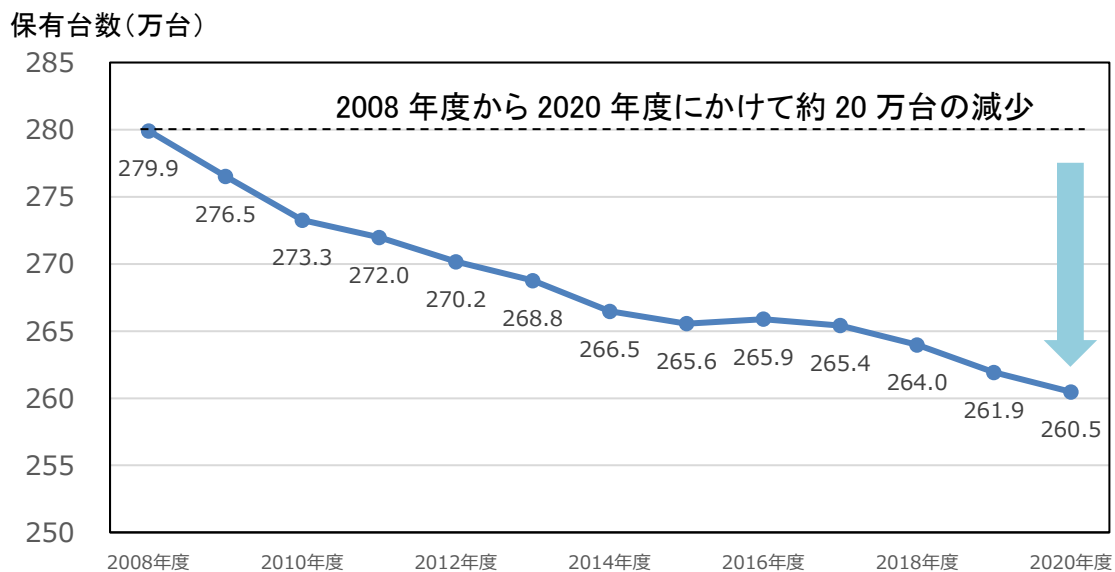


図 2-36 都内の自動車保有台数推移（乗用車）

出典：東京都統計年鑑を基に作成

■ 地域公共交通に関する現状

路線バスやコミュニティバス維持のための自治体の財政負担は年々大きくなっています。

更に、「多摩広域拠点域」を含む多摩部の自治体では、地域公共交通の充実や維持の取組又は新しい交通モードを導入する上で、予算面を含む役所内部での連携・理解に課題があり、補助金などの財政支援を求める意見があります。

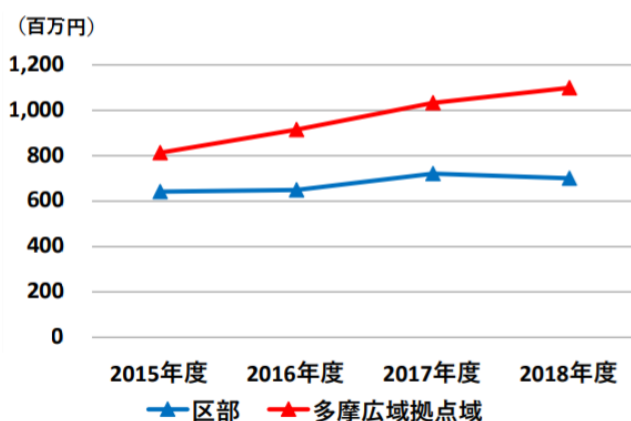


図 2-37 バス路線を維持するための区市町村の財政負担 (補助額・委託額)

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

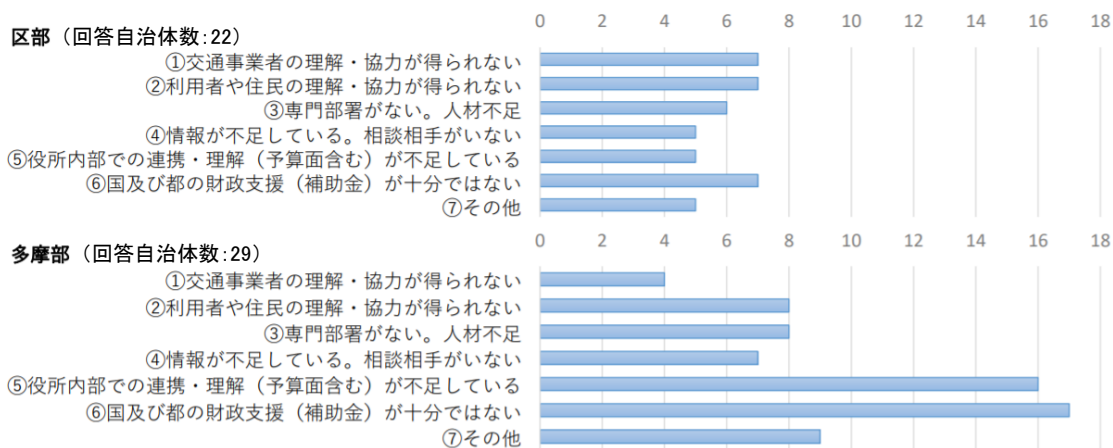


図 2-38 地域公共交通の充実や維持に関する課題 (アンケート)

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

※島しょ部除く 51 (区部 22、多摩部 29) の自治体が回答 (全 62 中)

また、「多摩広域拠点域」にある市では、地域住民からバスの定時性や移動の自由度に関する要望が寄せられています。

表 2-2 市全体の公共交通に関する意見

分類	意見（困りごと）
1	地域外へのアクセス 唐木田駅と聖蹟桜ヶ丘駅がバスで結ばれていないので不便
2	市外へのアクセス 現状はマイカーで稲城、若葉台へアクセスしているが、バスだと不便なのでアクセスを向上させてほしい
3	昇降機のない建物の移動 荷物をもって移動すること自体が高齢になると負担が大きい
4	移動中の負担 バスのステップにあがるのが大変
5	運賃 永山駅までのバスの料金が高いため、普段は自転車を利用している
6	バス待ち環境 バス停にベンチが基本的になく、あったとしても古い
7	交通の定時性 バスが時刻通りに来ず、待つのが大変である
8	移動の自由度 利用したい時間にバスが運行していない
9	バスの運行情報 京王電鉄バスと神奈川中央交通バスの共同運行区間は、両方の時刻表を見ないといけない

出典：多摩市「多摩市地域公共交通再編実施計画」（2020年3月）

キ 道路の整備状況

「新都市生活創造域」、「多摩広域拠点域」、「自然環境共生域」では、一般都道以上で幅員 6m 未満の割合が 10%を超える自治体が多くなっています。

都市計画道路の整備率は、「中枢広域拠点域」で約 9 割、「新都市生活創造域」と「多摩広域拠点域」では約 8 割となっています。

また、「新都市生活創造域」では未整備の延長が 388km に及びます。

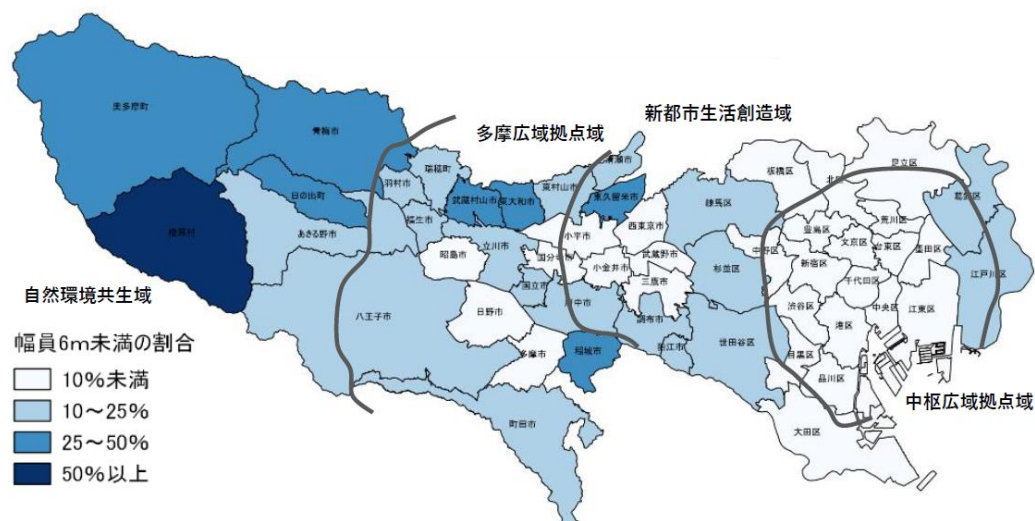


図 2-39 道路幅員の状況（一般都道以上）

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

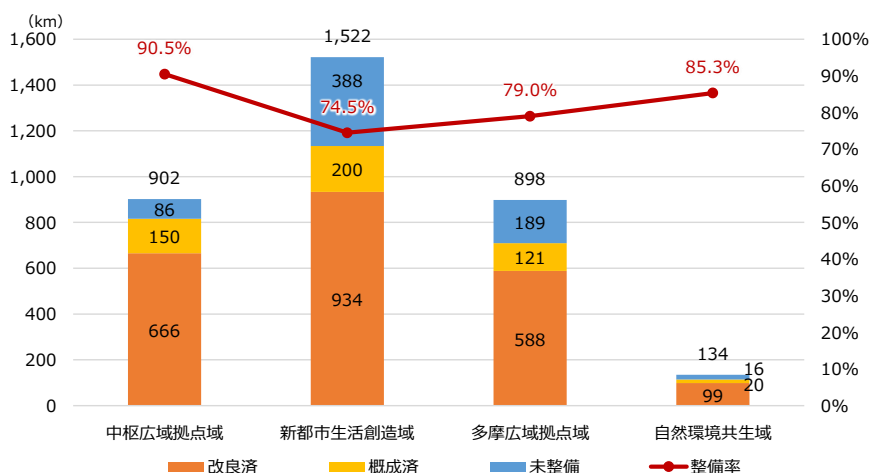


図 2-40 都市計画道路の整備状況

出典：令和 2 年都市計画現況調査を基に作成

改良済…道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長
事業中の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長
概成済…改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（おおむね計画幅員の 2 / 3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

ただし、東京都の「概成済」データは以下を示す。

(区 部) 計画幅員 15m 以上の場合は、出来型が 60%以上又は 18m 以上

計画幅員 15m 未満の場合は、出来型 8m 以上

(多摩・島しょ) 出来型 8m 以上

■ 道路幅員とバスルートの状況

未整備の延長が 388km に及ぶ「新都市生活創造域」において、幅員が狭い道路（6m未
満）の割合が 10%以上の区市では、バスルートの密度が低い傾向にあります。

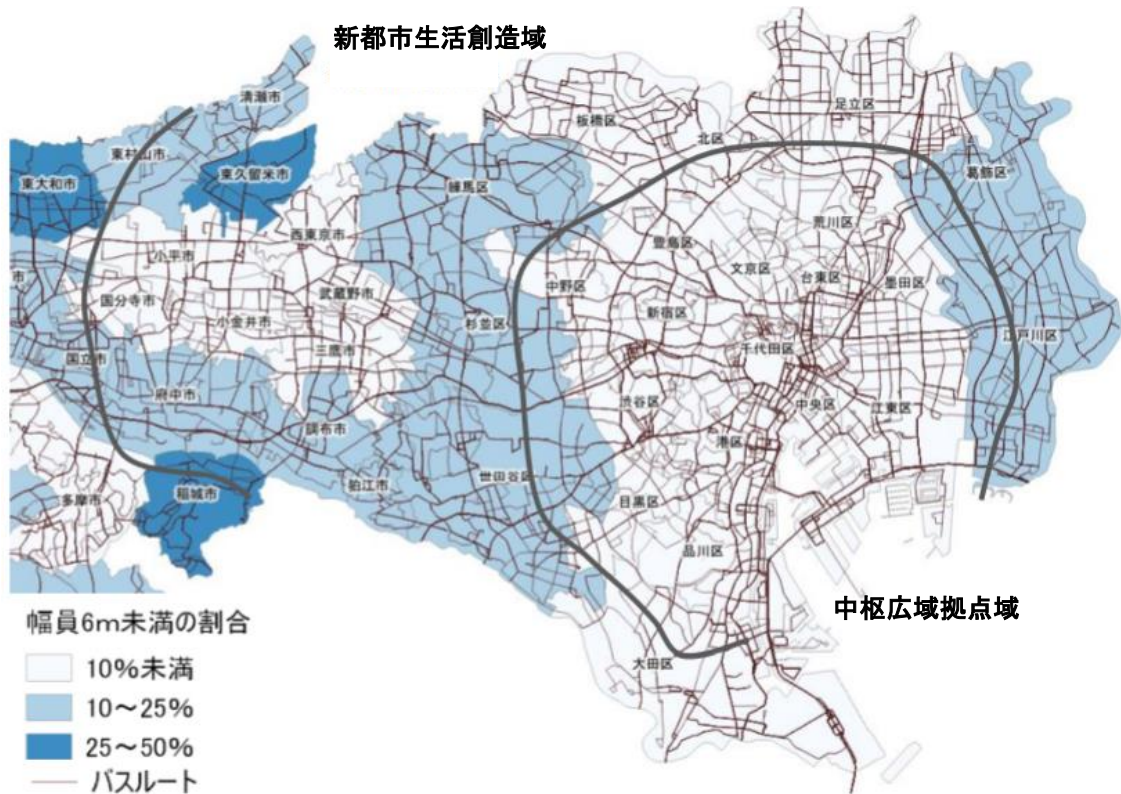


図 2-41 道路幅員の状況（一般都道以上）とバスルート

出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

■ 自転車通行空間の整備状況

「新都市生活創造域」などでは、一般都道以上においても自転車道等の設置率が 50% 未満である区市が存在しています。



図 2-42 自転車道等の設置率

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

※一般都道以上（高速道路を除く。）の道路延長に占める、自転車歩行者道、自転車道、自転車レーン整備延長を、自転車道等の設置率として集計

■ 歩道の整備状況

「中枢広域拠点域」では、一般都道以上のほとんどの道路で歩道が設置されているものの、その他の地域においては歩道未設置の道路が残っています。

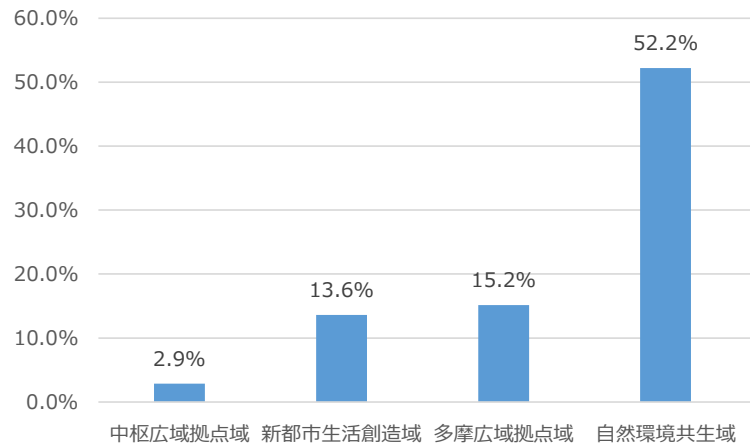


図 2-43 地域区分別の歩道未設置率

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

※一般都道以上（高速道路及び自動車専用道路を除く。）の道路延長に占める歩道設置延長を基に集計

ク 道路の交通状況

交通量の多い「中枢広域拠点域」や「新都市生活創造域」では、平均旅行速度が混雑の基準*となる 20 km/h を下回る地域が多く、慢性的な交通混雑が生じています。

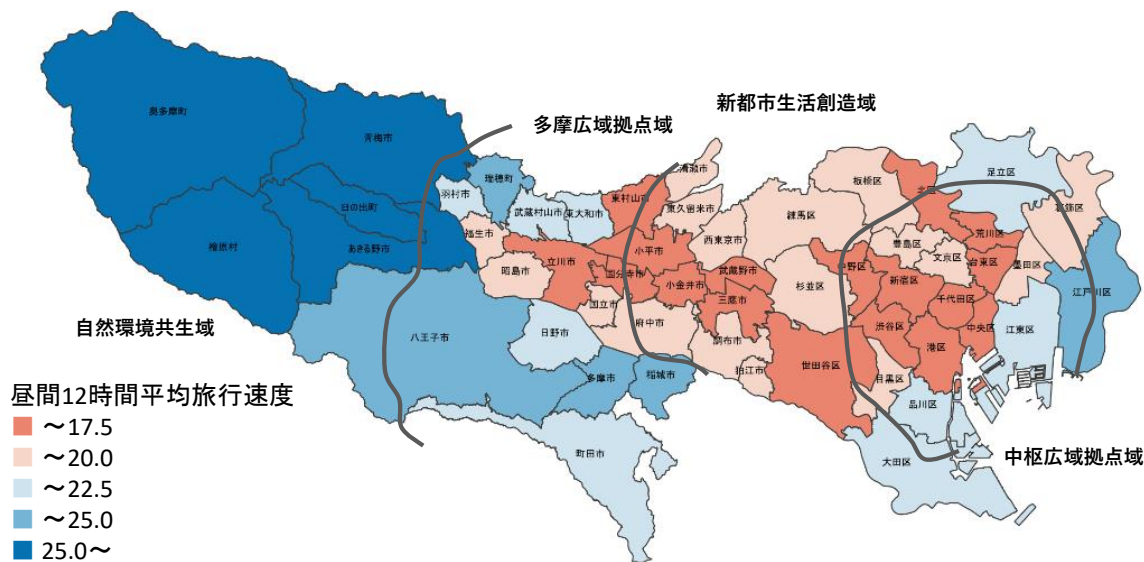


図 2-44 市区町村別の昼間 12 時間平均旅行速度
出典：東京都都市整備局「東京都における地域公共交通の在り方検討会」

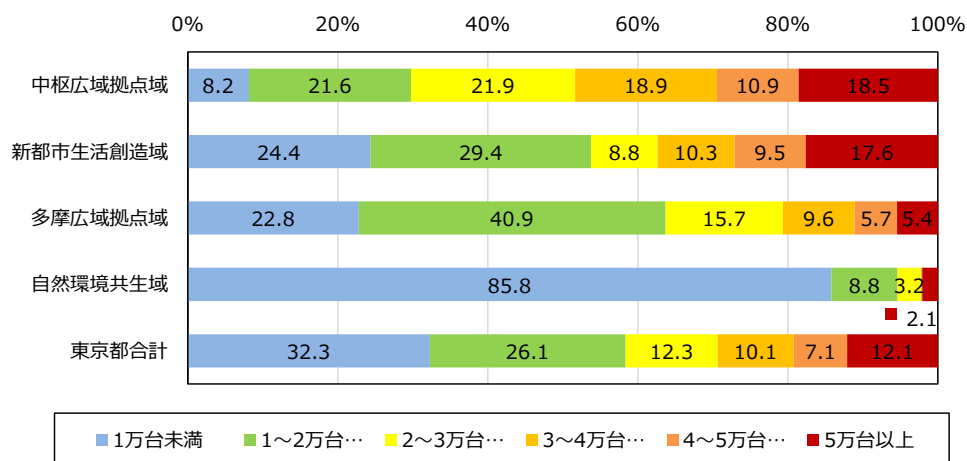


図 2-45 24 時間自動車交通量の内訳
出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

*混雑は、一般道路における 10~20km/h と定義

■ 「中枢広域拠点域」の路上駐車の分布状況

特に平均旅行速度が低く、交通混雑が慢性化している「中枢広域拠点域」では、貨物車と乗用車の路上駐車が、東京駅、新宿駅、渋谷駅、池袋駅周辺などに集中しているほか、広い範囲にも分布しています。

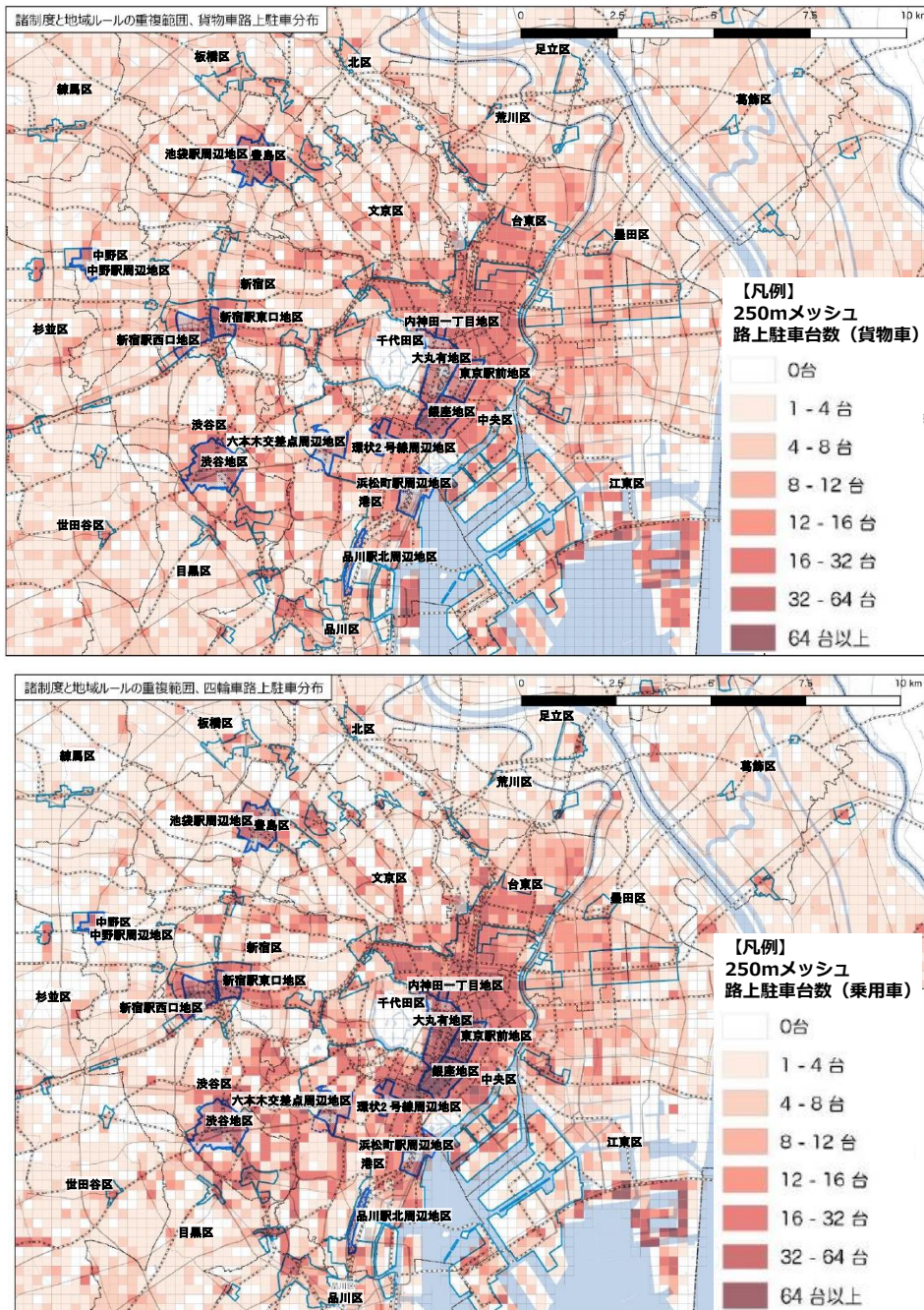


図 2-46 路上駐車台数の分布（上図:貨物車、下図:乗用車）

出典：東京都都市整備局「東京都駐車場条例検討委員会」

ケ 交通事故の発生状況

東京都内における交通事故の発生件数と死傷者数は、2000年をピークに年々減少し、2020年ではピーク時の3割程度となっていますが、依然として多い状況です。

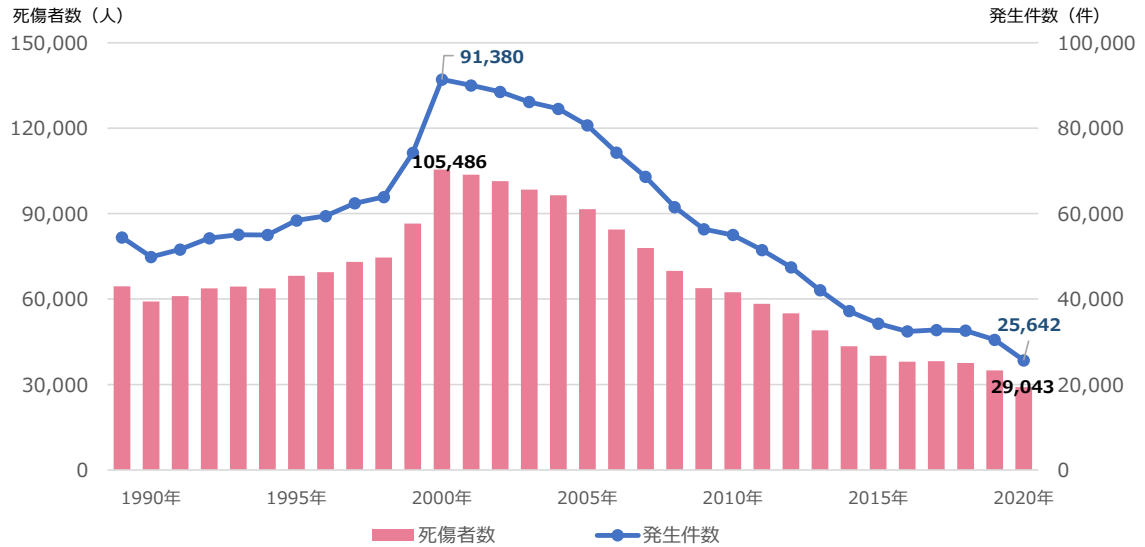


図 2-47 交通事故の発生件数と死傷者数の推移

出典：警視庁「警視庁の統計（令和2年）」を基に作成

状態*別死者数では、歩行中が最も多く、2020年では67名となっています。

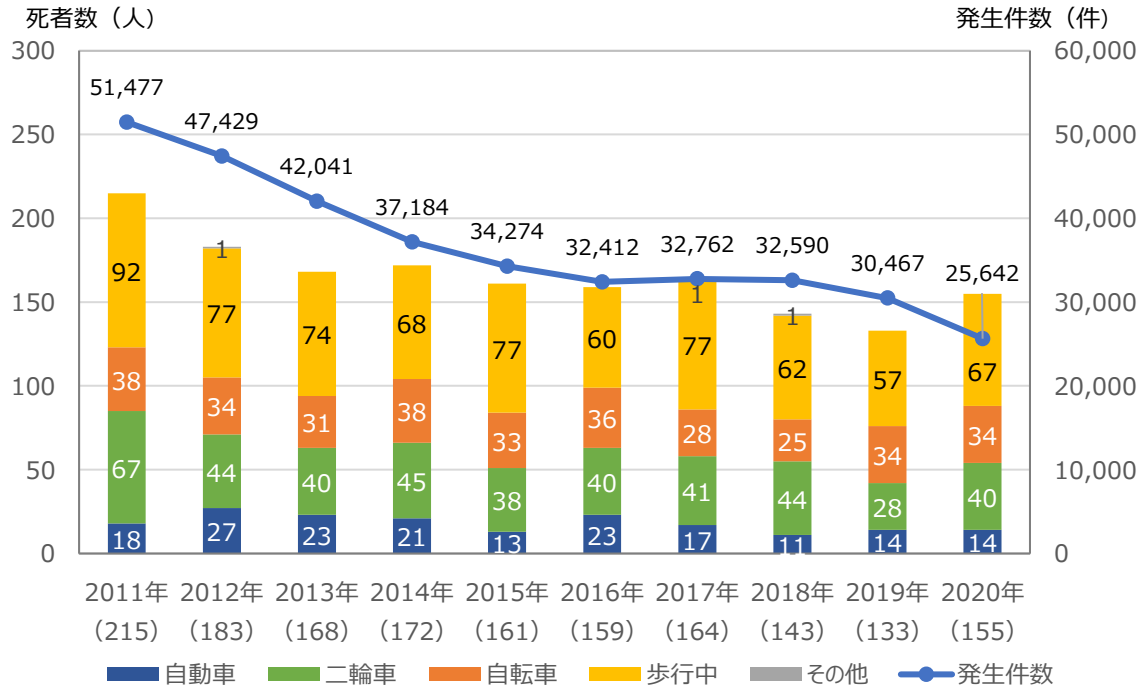


図 2-48 交通事故における状態別死者数の推移

出典：警視庁「警視庁の統計（令和2年）」を基に作成

*状態とは、事故発生時に自動車や二輪車、自転車に乗車中であったか、歩行中であったか、又はその他

■ 観光客による交通事故に関する課題

観光関連のトリップで他地域からの流入が多い「自然環境共生域」のある町では、観光客による交通事故の増加が問題視されています。

【現況】

本町は、年間170万人以上の観光客が訪れており、マイカーなど車を利用して訪れる方も少なくありません。町内の交通事故のほとんどが観光客によるもので、年々増加傾向にあります。特に、祝祭日の奥多摩周遊道路は観光客の起こす事故が後を絶たない状況です。

悲惨な交通事故を起こさせないよう、住民一人ひとりに交通安全思想の普及を図るとともに、交通ルールの遵守の徹底を図るために交通安全講習会を春と秋に開催し、あわせて道路の急カーブの線形改良や交通安全施設、歩道の整備を進めています。

また、犯罪のない安全・安心まちづくり条例の施行とともに、安全で明るい地域社会を実現するため、夏休み期間に町内のキャンプ場及び奥多摩駅前での防犯活動を行っています。なお、登録制による防犯メールの配信、児童保護者へのメール配信も行っています。

【問題点と課題】

観光客による祝祭日の奥多摩周遊道路などでの事故の増加や、交通安全講習会への参加者の減少が課題となっています。

犯罪のない安心・安全まちづくりを推進するために、防犯意識の高揚と啓発運動の充実及び防犯灯の低電力化への整備が必要です。

図 2-49 奥多摩町における課題

出典：奥多摩町「第5期奥多摩町長期総合計画」（2015年3月）

コ シェアリングサービスの普及状況

■ カーシェアリングの普及状況

全国のカーシェアリングの会員数と車両台数は増加傾向で推移しています。

東京都のカーシェアリング車両台数は約 12,900 台で全国の約 37%を占めています。

都内では、「中枢広域拠点域」と「新都市生活創造域」がそれぞれ 47%であり都内のカーシェアリング車両台数の 9 割以上を占めています。

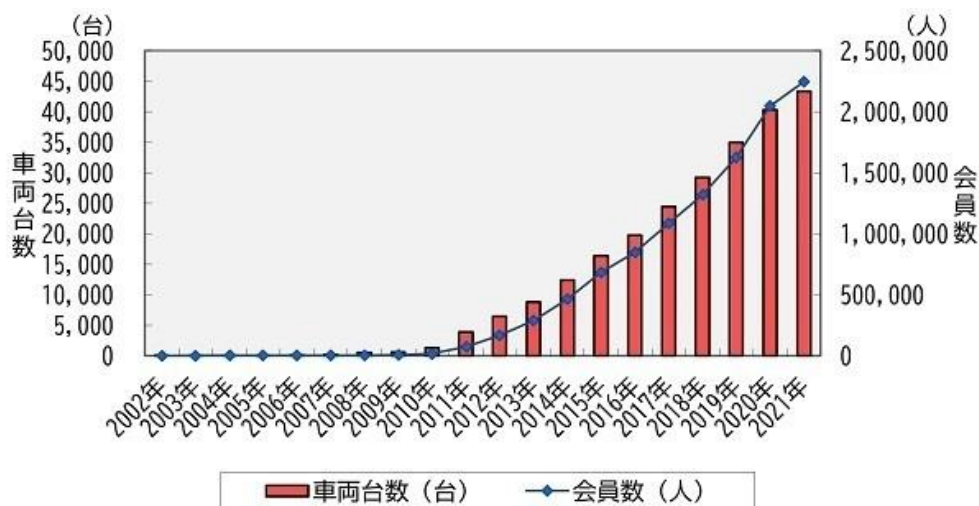


図 2-50 全国のカーシェアリング利用者の推移

出典：公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団資料

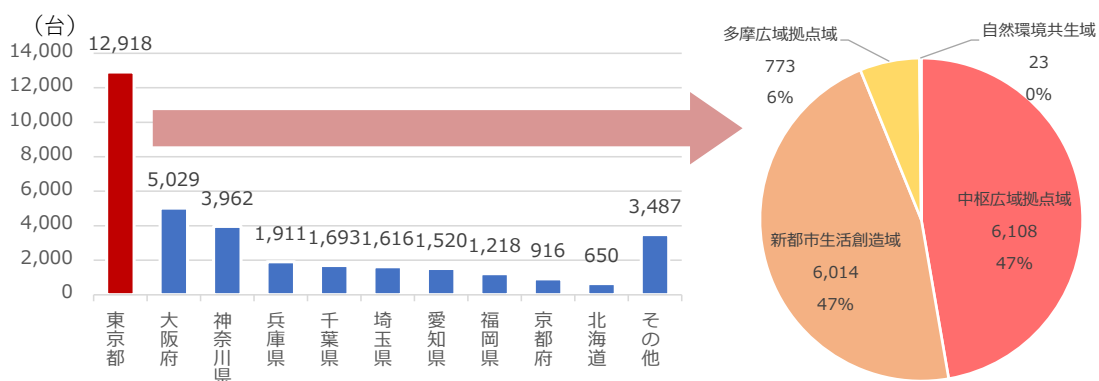


図 2-51 都道府県別のカーシェアリング車両台数と都内の地域別内訳 (2021年7月末時点)

出典：カーシェア・マップ資料

■ シェアサイクルの普及状況

シェアサイクルについて、都内では行政区域を越えた利用が可能な広域相互利用が実施されており、ポート数・利用回数共に増加しています。

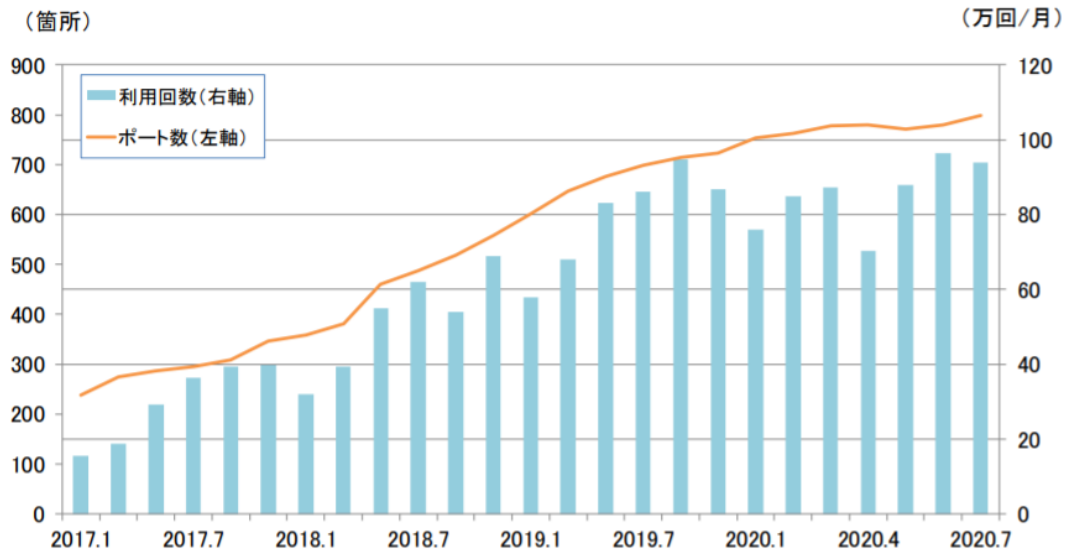


図 2-52 広域相互利用における利用回数・ポート数の推移
(参考例：ドコモ・バイクシェア※)

出典：東京都都市整備局「東京都自転車活用推進計画」（令和3年5月）

※2020年7月時点で都内11区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区）にて広域相互利用を実施

(3) 各地域区分の交通課題

四つの地域区分の現状を踏まえて、各地域の交通課題を下表のとおり整理しました。

表 2-3 各地域区分の交通課題

主な地域区分	交通課題
中枢広域 拠点域	[1] 自動車の分担率が低いにもかかわらず、路上駐停車や交通渋滞が慢性化している。
	[2] 他地域に比べて徒歩の分担率が高く、鉄道の端末交通手段では、徒歩の割合が約9割と高い。一方で、交通網が発達している中で、駅から目的地まで徒歩での移動時間が長い傾向
	[3] 臨海部などの再開発による人口増加や訪都外国人増加によって局所的に交通需要が増加する見込み。
新都市生活 創造域	[1] 鉄道路線が都心へ向かう放射方向の移動は放射方向の路線が多数並走しており便利である一方で、その他の方向は少ない。
	[2] 都市計画道路の整備率が他地域と比べても低く、道路の幅員が狭いため路線バス等のルート設定が困難な地域が存在
	[3] 移動手段として自転車の分担率が高いものの、区市によっては自転車道等の設置率が50%未満であるなど、歩道未設置の道路や自転車通行空間が整備されていない場所等が多く存在する。
多摩広域 拠点域	[1] コミュニティ交通の確保・維持のための市町村の財政負担が年々増加しており、今後の人口減少によって更に利用者が減少していく可能性がある。
	[2] 居住地から最寄り駅又はバス停までの距離や高低差の存在により高齢者等が移動しにくい地域が存在
	[3] 住民からバスの定時性に関する要望が寄せられるなど、路線バスの定時性に課題
自然環境 共生域	[1] 広い範囲での鉄道空白地域や路線バスの運行本数が1日10本未満の路線が多いなど公共交通がぜい弱なため、自家用車がなければ移動が不便な地域が広く存在し、高齢者が免許返納した際の移動手段が限られる。
	[2] 既存の路線バスも運転手確保や経営が厳しく、路線維持が課題
	[3] 域外からの観光客が多い一方で、観光アクセスは4割が自動車に依存し、鉄道での来訪者は駅徒歩圏の施設への立ち寄りにとどまるなど、観光客の公共交通での移動手段の確保が課題