

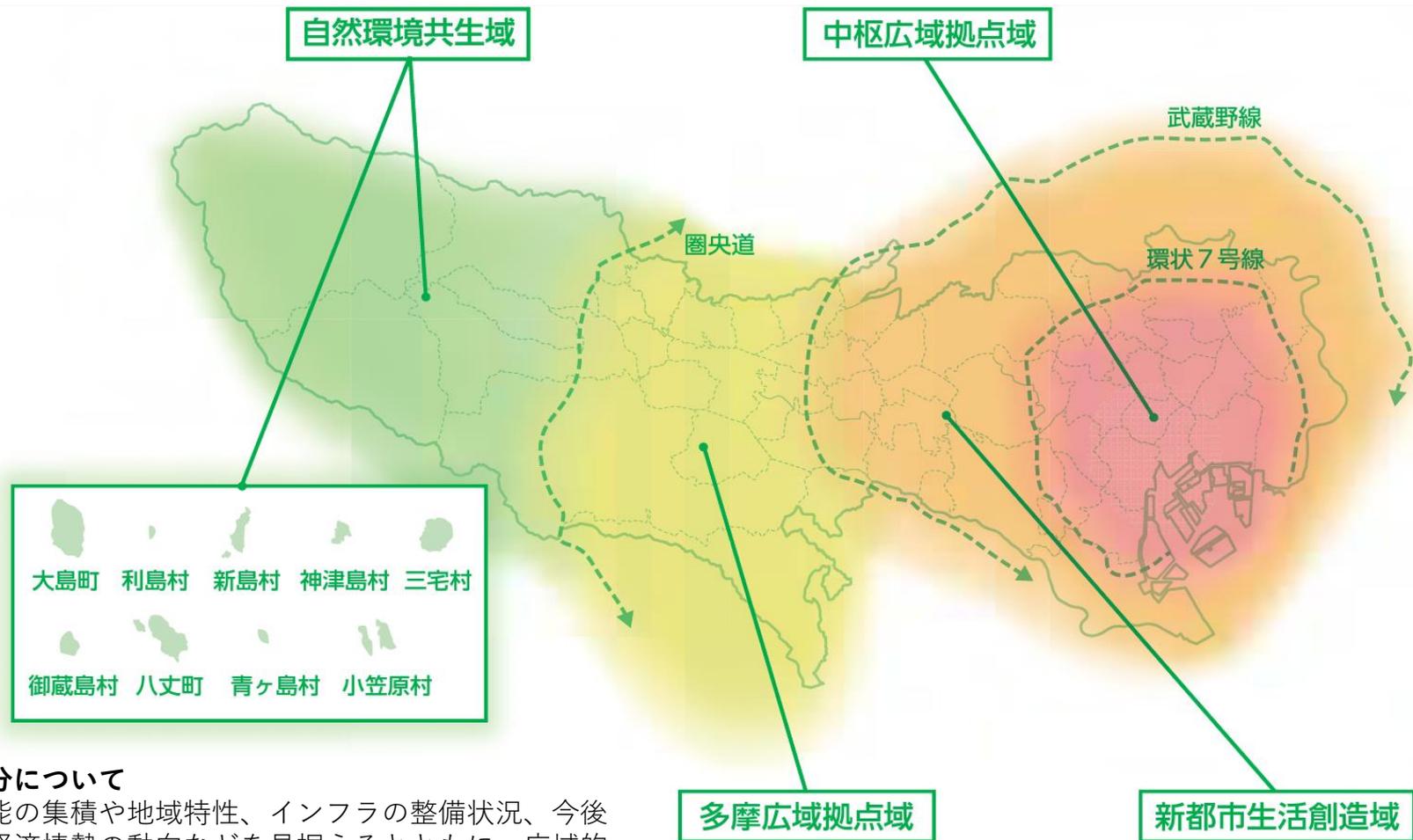
---

# 地域区分ごとの将来の都市像と 地域公共交通の現況の整理

---

- 地域特性に即した地域公共交通の在り方の検討にあたり、「都市づくりのグランドデザイン」で示した地域区分ごとの**将来の都市像**と**地域公共交通の現況**を整理する。

<都市づくりのグランドデザインでの地域区分>



## ■地域区分について

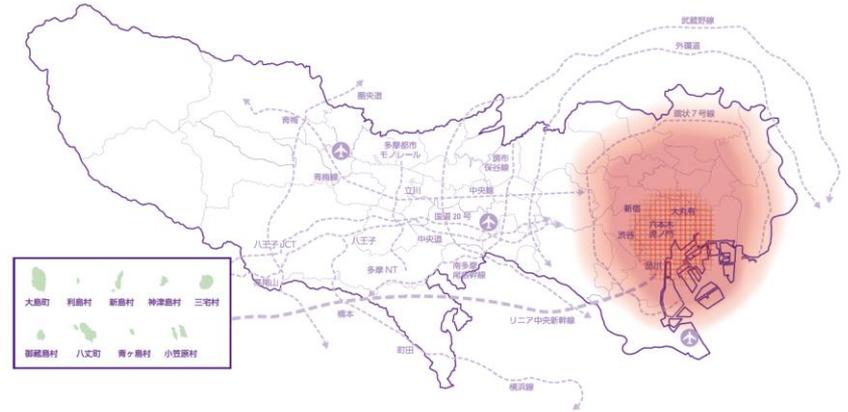
都市機能の集積や地域特性、インフラの整備状況、今後の社会経済情勢の動向などを見据えるとともに、広域的な都市構造の位置付けも踏まえ、都域を4つに区分

出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月/東京都）

# 中枢広域拠点域の将来イメージ

## 地域の将来イメージ（一部抜粋）

- 高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けている
- 国際的に高い水準を持つ緑豊かな都市環境が整備され、世界中から多様な人材とその家族が集まっている
- 歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させている



## 地域公共交通の現況

- ・ 可住地ベースで、**鉄道カバー圏率※は8割以上**、**バスカバー圏率※はほぼ全域**を占めるなど、公共交通の利便性が高いことから、**公共交通（鉄道、バス）を代表交通手段とする移動が約6割**を占める
- ・ 駅徒歩圏における高低差が小さく（平均約3.2m）**端末交通手段で徒歩を選択する割合が9割以上**を占める
- ・ 夜間人口が100人/ha以上の地域が可住地ベースで約8割を占めるとともに、商業用地が本地域内の約1割を占め拠点機能が集積する等、外出率は約8割、トリップのグロス原単位は約2.1と高い水準
- ・ 直近10年で、外出率は約1割、業務トリップは5割、私事トリップは1割減など、他地域と同様減少傾向
- ・ **中枢広域拠点域発の通勤・通学目的のトリップの約8割は域内で完結**
- ・ 自転車シェアリングやシャトルバス等、行政や企業等が連携して**地域ニーズに即した移動手段の導入に向けた取組が展開**されつつある

※交通カバー圏率

鉄道駅徒歩圏：800m バス停徒歩圏：200m

## 地域の将来イメージ（一部抜粋）

- 駅等を中心に機能を集積した拠点が形成されている
- 環状・放射方向の公共交通の充実により、区域内の移動が抜本的に改善され、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い利便性が確保され、新たな交流が生まれている
- 木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれたゆとりある市街地を形成され、子供たちが伸びやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されている



## 地域公共交通の現況

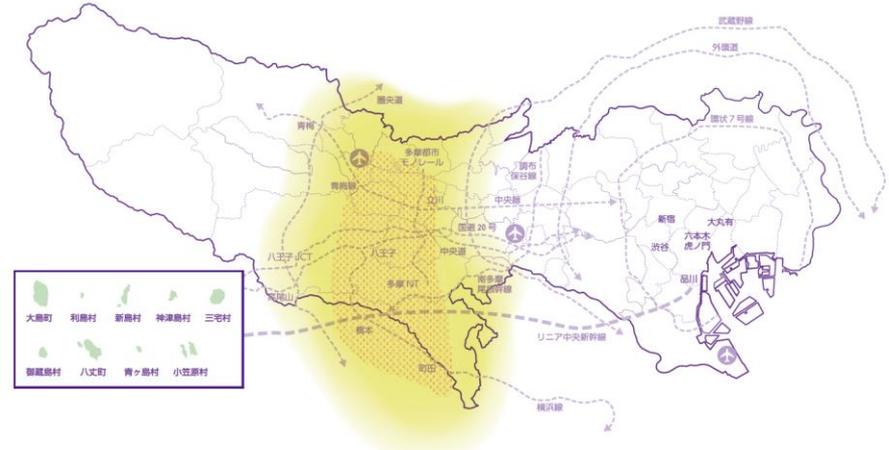
- ・可住地ベースで、**鉄道カバー圏率※は約5割以上**を占め、**バスカバー圏率※は9割を超える**など、公共交通ネットワークが概ね形成され、**公共交通（鉄道・バス）を代表交通手段とする移動が約4割**を占める
- ・新都市生活創造域ではこの10年間で公共交通を代表交通手段とするトリップ数が維持されている
- ・生産年齢人口が集中（80人/ha以上）し、**通勤・通学トリップの5割弱は中枢広域拠点域が目的地である**
- ・新都市生活創造域を発着する全トリップのうち約6割5分は域内で完結している
- ・**バス停が徒歩圏域約200mに形成されるとともに、平均待ち時間は約13分**であるなど利便性が高く、**端末交通手段の約1割をバス**が占める
- ・駅徒歩圏域における高低差が小さく（平均約2.3m）、平坦であることなどから、**自転車を代表交通手段とする移動が約2割**を占め、**他の地域と比較して最も高い**。また、**端末交通手段の約8割を徒歩、約1割を自転車**が占める

※交通カバー圏率

鉄道駅徒歩圏：800m バス停徒歩圏：200m

## 地域の将来イメージ（一部抜粋）

- 道路・交通ネットワークの結節点において業務・商業機能が集積した拠点が形成され、リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用し、他の広域拠点や都市圏との交流が活発に行われている
- 公共交通と一体となった楽しく歩きたたずめる広場空間が創出されるとともに、東西・南北方向の道路・交通ネットワークが充実し、拠点間の連携が一層強化されている
- 拠点の周辺に広がる市街地においては、高齢者や障害者、子育て世代も含め、誰もが安心して快適に暮らせる住環境が整備されている



## 地域公共交通の現況

- 可住地ベースで、**鉄道カバー圏率※は約3割以上**を占め、**バスカバー圏率※は9割を超える**など、駅や拠点へのアクセスをバスが補完する公共交通ネットワークが形成されており、**公共交通（鉄道・バス）を代表交通手段とする移動が約3割**を占めている
- 八王子市・立川市・町田市を包含する本区域においては、**通勤・通学トリップのうち約6割、私事トリップのうち8割強が地域内で完結しており、身近な地域で生活を送る人が多い**
- 通勤・通学トリップのうち**中枢広域拠点域を目的地とするものは2割弱**を占めている
- 生活の足となる**バスは、端末交通手段の約1割強**を占めているものの、**平均待ち時間が約23分**と長い
- 代表交通手段として**自動車の利用率も約3割弱**を占めている
- 駅徒歩圏域における高低差が大きく（平均23m以上）、駅徒歩距離圏が長い（平均1km以上）、高齢化率が高い（25%以上）ことなどから、**鉄道カバー圏外の移動手段の確保が必要**

※交通カバー圏率

鉄道駅徒歩圏：800m バス停徒歩圏：200m

## 地域の将来イメージ（一部抜粋）

- 清流や森林、美しい海などの自然環境や温泉、地酒といった地域資源が最大限活用されている
- 人々を惹きつける豊かな自然環境や地域資源をベースとし、二地域居住やサテライトオフィス、環境教育、スポーツなどの多様な機能も共存することで地域の魅力を発揮し、発信している
- 医療や情報などの最先端技術が十分に活用され、安全・安心な暮らしの場が確保されている



## 地域公共交通の現況

- ・ 可住地ベースで、**鉄道カバー圏率※は約2割**、**バスカバー圏率※は約7割に留まる**など、公共交通サービス水準が低く、**自動車を代表交通手段とする移動は約5割**を占めるなど、**公共交通（鉄道・バス）の利用率が2割に満たない**
- ・ **バス**停まで遠く（平均距離600m以上）、**平均待ち時間も30分を超える**などバス利用の利便性が低く、**バスを代表交通手段とする移動は約1%に留まる**
- ・ **高齢者割合が3割を超える**一方、**自然環境共生域を発着する全トリップのうち域内で完結するものは6割強にとどまる**。**多摩広域拠点域との往来が日常的に行われており**、高齢者をはじめとする住民等が気軽に利用できる**移動手段の確保が必要**
- ・ 駅徒歩圏域における高低差が大きく（平均170m以上）、駅徒歩距離圏が長い（平均約3km）ため、**末端交通手段の1割弱は自動車**が占める
- ・ 檜原村をはじめ、交通不便地域の解消を目的にデマンド交通を本格的に導入するなど、既存のバス路線に結節する**フィーダー交通**導入に向けた機運が醸成されつつある

※交通カバー圏率  
鉄道駅徒歩圏：800m バス停徒歩圏：200m