

# 各地域区分特有の課題と対応する将来像

---

- 1 各地域区分の移動特性
- 2 各地域区分特有の課題
  - a. 中枢広域拠点域
- 3 対応する将来像

## 各交通機関のデータ整備状況

交通機関	整備状況
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表や路線・バス停情報の提供に関する統一なデータフォーマットとして、国交省が、GTFS形式※の仕様を定義</li> </ul>
鉄道等	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一なデータ仕様が定められておらず、各交通事業者ごとに独自の形式を採用している</li> </ul>

※GTFS形式：標準的なバス情報フォーマット。バス事業者と経路検索等の情報利用者の情報受け渡しのための共通フォーマットで、共通の作成規則（仕様）に従った複数のCSVファイルで構成

- 鉄道、デマンド交通、自転車シェアリング等については、フォーマットが定められておらず、オープンデータ化に向けた障壁となっている可能性がある

## GTFSに関する都内バス事業者の意見

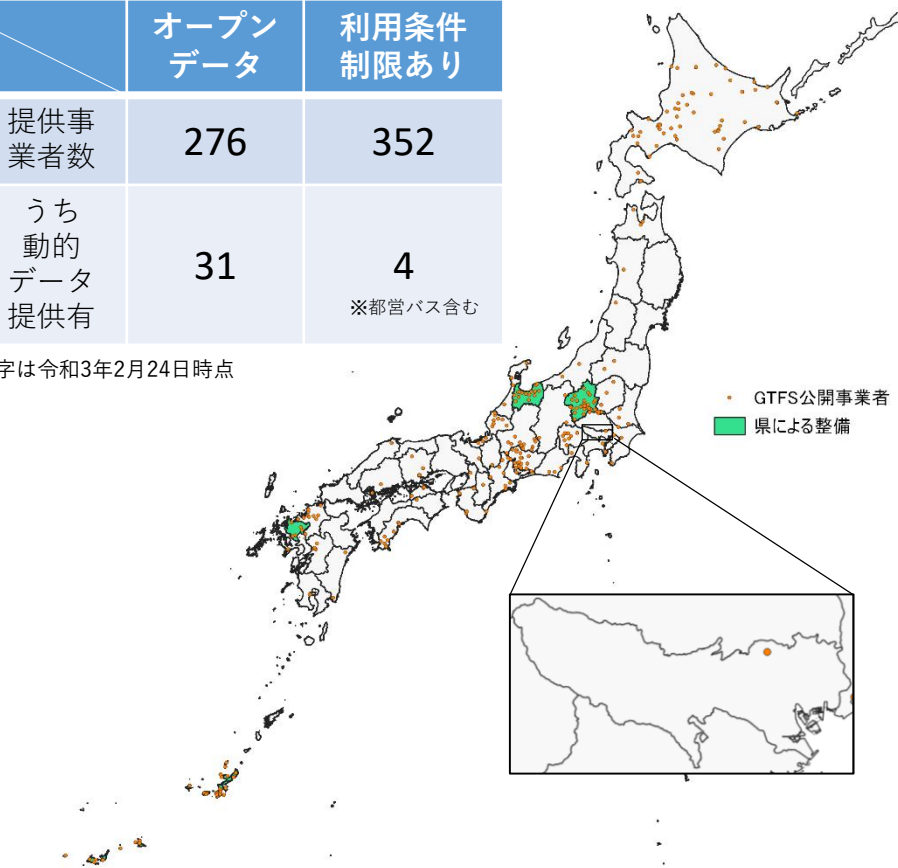
事業者名	ヒアリング結果
バス事業者 A (2/25実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>オープンデータ協議会の技術協力で自社バスロケ情報をGTFS形式に変換してもらい情報提供している</li> <li>行政が保有する情報（ベンチやトイレ等）のオープンデータ化も重要</li> </ul>
バス事業者 B (3/5実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>他輸送モード等との情報連携のため、GTFS形式での情報提供の必要性は感じているが、機運が高まっていない</li> </ul>

- バス事業者は、既存のバスロケシステムの改修支援や、オープンデータ化の機運醸成について要望

## 全国のオープンデータ整備状況（バス）

	オープンデータ	利用条件制限あり
提供事業者数	276	352
うち動的データ提供有	31	4 ※都営バス含む

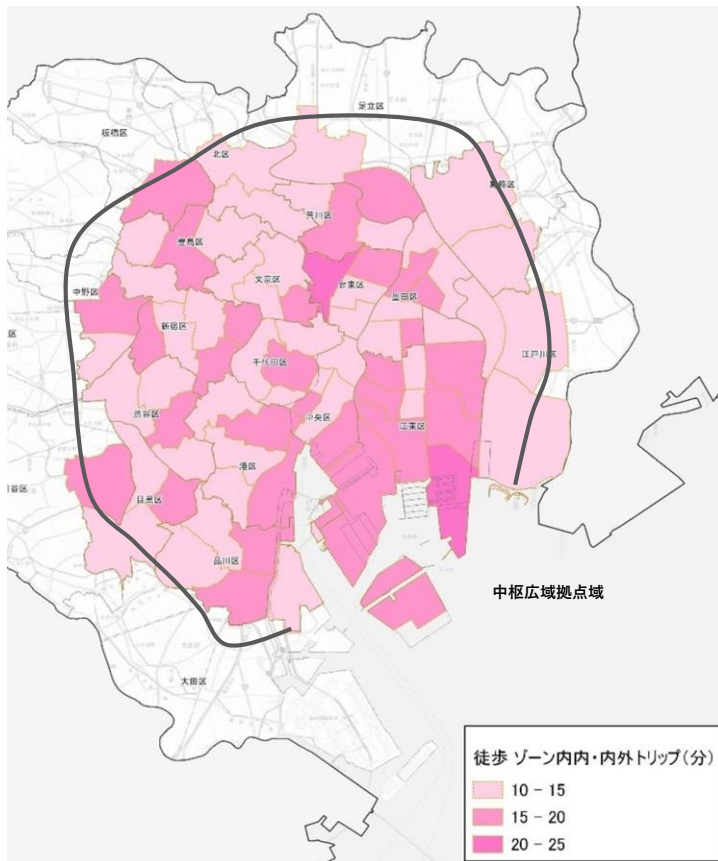
※数字は令和3年2月24日時点



資料：GTFS「標準的なバス情報フォーマット」オープンデータ一覧（令和3年2月時点）より東京都作成

- 全国で276のバス事業者がバス情報データを公開（うち31事業者がリアルタイム情報を公開）しているが、東京での取組は遅れている。
- 佐賀県、富山県などでは、県がオープンデータ化の取組を主導しており、オープンデータ化の促進には行政の関与が必要

## 代表交通手段が徒歩の所要時間



※中枢広域拠点域のみ抜粋して掲載

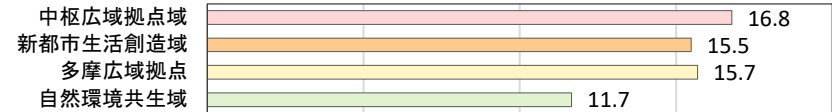
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成

- 中枢広域拠点域では、自転車シェアリング事業が普及するもなお、徒歩トリップの平均所要時間は10分以上と長く、特に臨海部等において徒歩による平均所要時間が長い傾向にある

## ビジネス目的の徒歩移動時間

通勤・業務を目的とした地域内内徒歩トリップの平均所要時間（分）

0 5 10 15 20



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成

- またビジネス目的の徒歩移動についてみると、中枢広域拠点域は他の地域に比べて所要時間が長い傾向にある
- 自転車に加えて、**気軽な短距離移動を支援する小型モビリティの導入が必要**

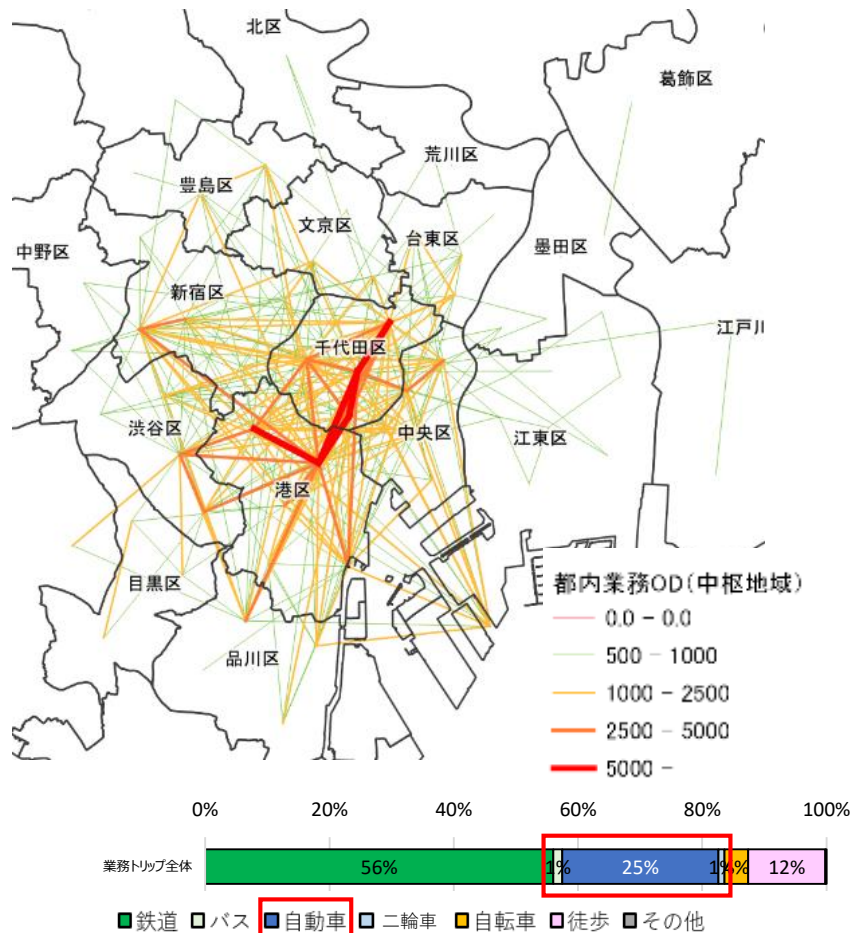
## マイクロモビリティに関する動向



出典：多様なモビリティ普及推進会議（令和元年度/経済産業省）

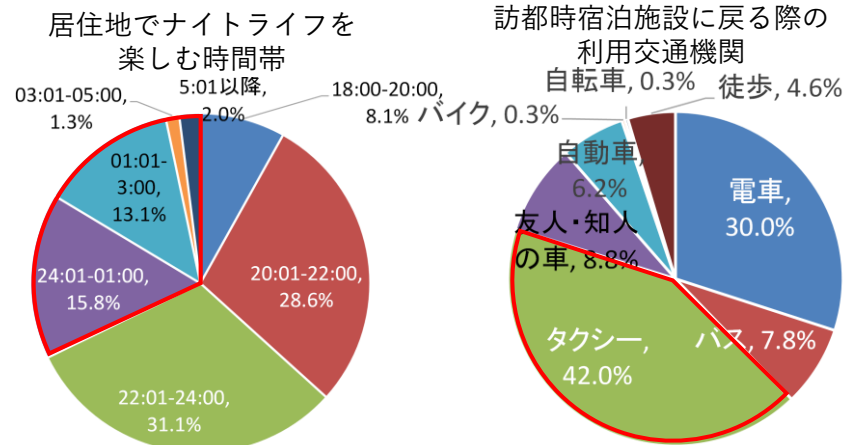
- 警察庁は、産業競争力強化法に基づき、シェアリング事業に供される**電動キックボード**の取扱いについて、**特例で規制緩和**を行う方針
- **法的な位置づけの明確化**により、普及の可能性がある

計画基本ゾーン単位でのゾーン間の業務トリップ数



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成

インバウンド訪都者の行動特性（ニューヨークからの訪都者の例）



資料：平成30年度東京のナイトライフ観光の実態調査・分析報告書より東京都作成

- インバウンド訪都者はナイトライフを楽しむ比率が高く、訪都時にタクシーの利用が多い
- 規制緩和により、深夜の気軽な移動手段としての相乗りタクシーが普及すれば、ナイトタイムエコノミーの活性化や、運転手不足への解決策となり得る

事業者ヒアリング結果

事業者名	ヒアリング結果
東京ハヤ・タクシー協会 (2/18実施)	相乗りなど、新しいサービスについて、利用者のニーズに合うものは選択肢として提供していきたい

- 業務トリップ数は千代田区と港区間で多く、自動車分担率も高いことから、区部中心部での相乗りサービスの需要が見込まれる

- 相乗りタクシー等の新しいサービスを実現する規制緩和について、事業者からの期待も高い

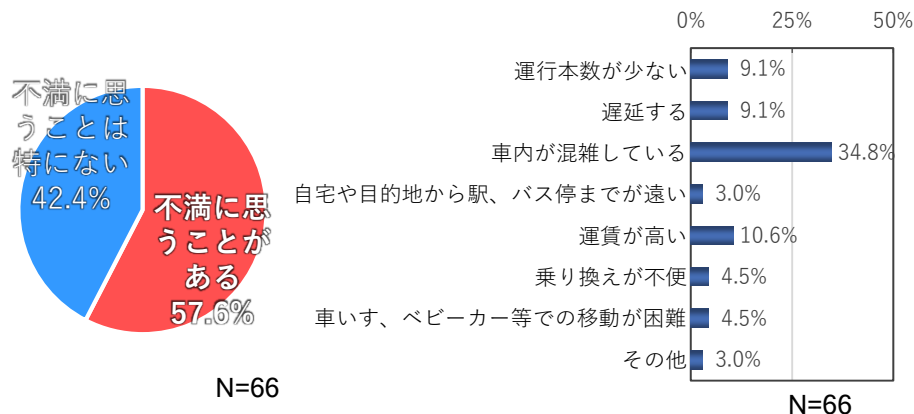
# 各地域区分特有の課題と対応する将来像

---

- 1 各地域区分の移動特性
- 2 各地域区分特有の課題
  - b. 新都市生活創造域
- 3 対応する将来像



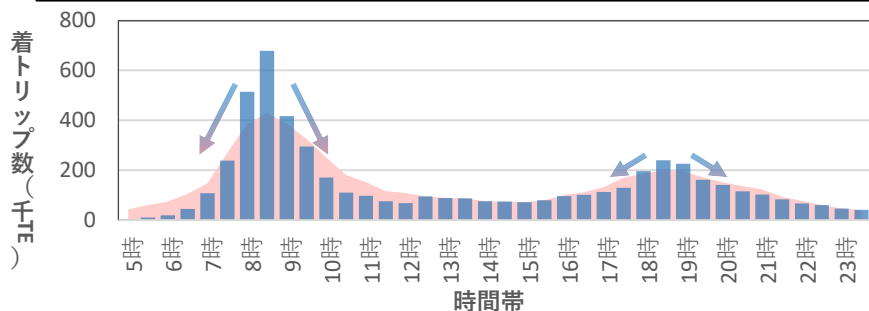
## 区部住民の鉄道やバスに対する不満



資料：公共交通に関する世論調査（平成28年/内閣府）より東京都作成

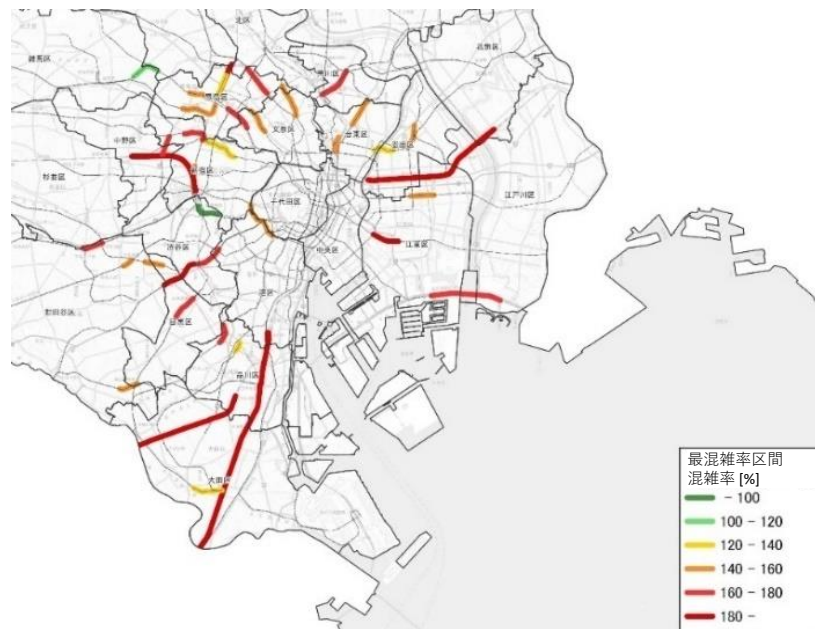
- 都内区部であっても、混雑等を理由に鉄道やバスに対して不満を感じている都民が6割程度存在

## 鉄道による都内から中枢広域拠点域への時間帯別着トリップ数



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成

## 鉄道の最混雑区間における混雑率

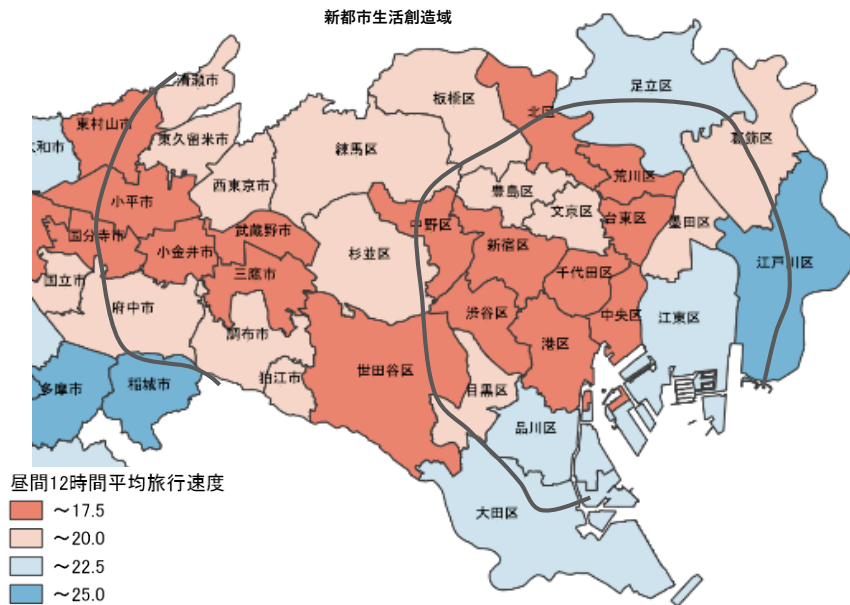


資料：混雑率調査結果（令和元年度/国土交通省）より東京都作成

- 山手線の外側の区間で最も混雑する路線が多い
- 多くの路線でピーク時混雑率が160%以上となっている

- 中枢広域拠点域への鉄道による移動は午前8時台に1日の約22%が集中しており、**スムーズビズの更なる推進等、混雑緩和に向けた取組の拡充が必要**

昼間12時間平均旅行速度



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査より東京都作成

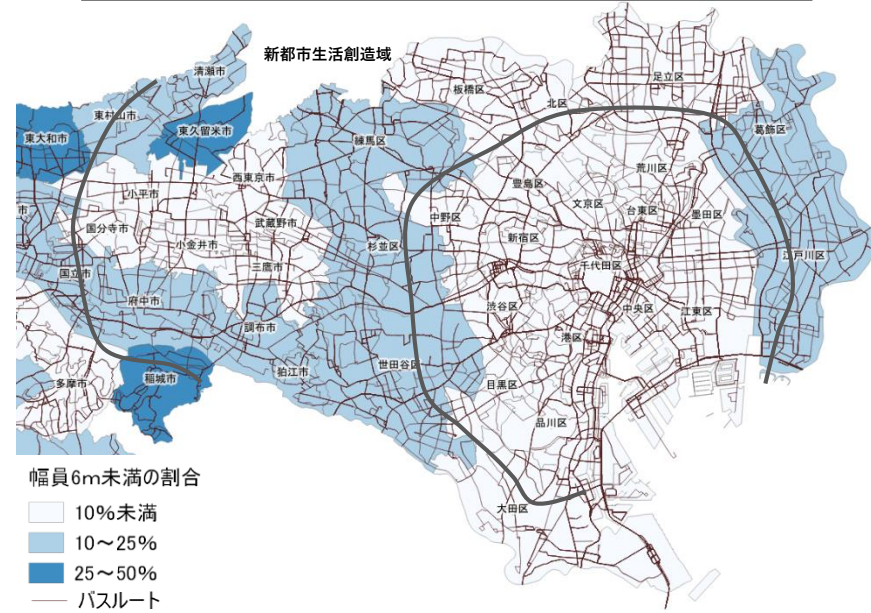
- 新都市生活創造域の平均旅行速度は多くの地域で20km/h以下と低く、バスの速達性、運行の効率性に懸念
- 利用促進に向けては、定時性確保により公共交通の信頼性を高めることが重要であり、**走行環境の整備が必要**

区市町村アンケート

## 自由意見

- **狹隘道路**にコミュニティバスの**ルート設定ができず**、利用者視点とかけはなれた運行計画になってしまう
- 新しい交通モードの導入にあたっては、具体的な手段やその取組み方、実施の方法等の参照すべき**詳細なマニュアルやモデル等**が無いことが課題となっている

道路幅員の状況（一般都道以上）とバスルート



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査・国土数値情報より東京都作成

- 幅員が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、バスルート設定への影響が懸念
- 路線の充実に向け**走行空間の整備を促進する他、小型車両などを用いた運行など、地域の特性に合った輸送手段の導入が必要**