

4-2 新都市生活創造域 (1)活用の方向性①

＜新都市生活拠点域における自動運転の活用の方向性＞

目的	地域の交通課題	自動運転の活用の方向性
通勤・通学	○自宅から最寄の鉄道駅へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要	i. <u>自宅から最寄り鉄道駅へアクセスするための交通手段</u>
業務	○地区の状況に応じた鉄道駅から取引先等へのアクセス性の向上が必要 ○主要な幹線道路等における過度な自動車利用を抑制する交通環境の形成が必要	i. 最寄りの鉄道駅から取引先等へアクセスするための交通手段
買物	○高齢者等でも容易に商業施設へアクセスできる交通環境の形成が必要 ○商業施設の駅周辺への立地誘導や自宅から最寄り駅周辺の商業施設へのアクセス性の向上が必要	i. 郊外の住宅地から高齢者等の交通弱者が鉄道駅周辺の商業地区に移動するための交通手段 ii. <u>自宅から最寄りの商業施設へアクセスするための交通手段</u>
医療・福祉	○地区の交通状況を踏まえ、移動負担を軽減し、容易に医療施設へアクセスできる交通環境の形成が必要	i. 自宅から最寄りの医療施設へアクセスするための交通手段 ii. 鉄道駅を経由して最寄りの医療施設へアクセスするための交通手段
観光	○鉄道駅から離れた観光施設へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要	i. 鉄道駅から最寄りの観光施設へアクセスするための交通手段
物流	○集配送機能を担う小規模な物流施設への効率的な輸送が必要 ○利便性の高い配送へのニーズが高い一方、運転手が不足するため、効率的な配送が必要	i. 高速道路や港湾付近の物流拠点から地域内の集配送拠点への輸送手段 ii. <u>集配送拠点から地区配送の荷捌き施設までの輸送手段、荷捌き施設から住宅団地等に配送するための輸送手段</u>

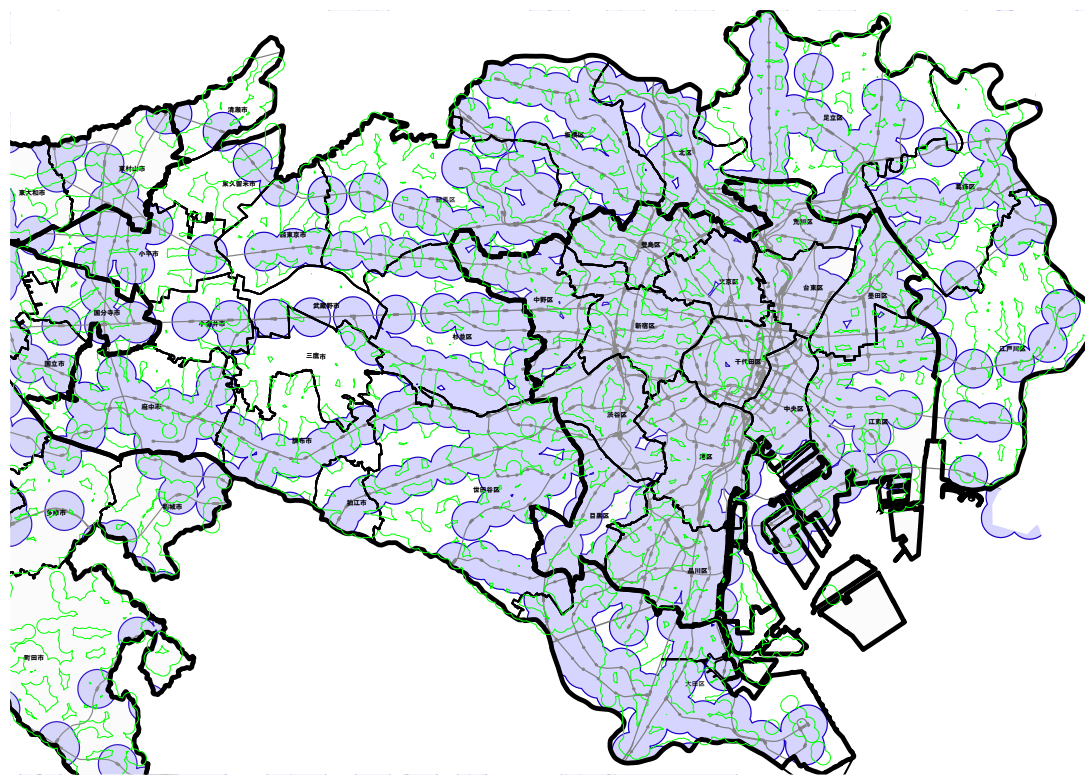
4-2 新都市生活創造域 (1)活用の方向性②



4-2 新都市生活創造域 (2) 通勤・通学①(鉄道圏域の人口)

- 公共交通圏域は、地域内を広くカバーしているが、東部や西部での鉄道圏域は限定的
- 鉄道圏域人口の割合は、全体で7割弱、北・南部(北区、板橋区、大田区)で高い地区がみられる一方、4割未満の地区(三鷹市、清瀬市、東久留米市)も存在

■鉄道・バス圏域



■ : 鉄道駅から半径800m圏域
■ : バス停(30本/日以上)から半径300m圏域
— : 鉄道

■鉄道圏域人口の割合

市区町村	人口(万人)			割合(%)	
	圏域内	圏域外	計	圏域内	圏域外
大田区	59.8	10.7	70.6	85%	15%
世田谷区	65.1	25.2	90.3	72%	28%
杉並区	44.1	11.8	55.8	79%	21%
北区	30.2	3.5	33.7	90%	10%
板橋区	45.7	9.0	54.6	84%	16%
練馬区	49.2	26.1	75.3	65%	35%
足立区	43.9	22.9	66.8	66%	34%
葛飾区	27.6	17.0	44.7	62%	38%
江戸川区	36.0	33.1	69.2	52%	48%
武蔵野市	6.5	8.6	15.0	43%	57%
三鷹市	5.5	13.7	19.2	29%	71%
府中市	19.0	6.4	25.4	75%	25%
調布市	15.0	7.8	22.8	66%	34%
小金井市	5.5	6.3	11.8	46%	54%
小平市	10.7	8.6	19.3	56%	44%
狛江市	3.9	4.3	8.2	47%	53%
清瀬市	2.5	4.6	7.0	35%	65%
東久留米市	3.1	9.5	12.6	25%	75%
西東京市	10.0	9.4	19.4	51%	49%
地域計	483.2	238.4	721.6	67%	33%

資料)総務省『国勢調査』(平成27年)より作成

資料)国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)より作成

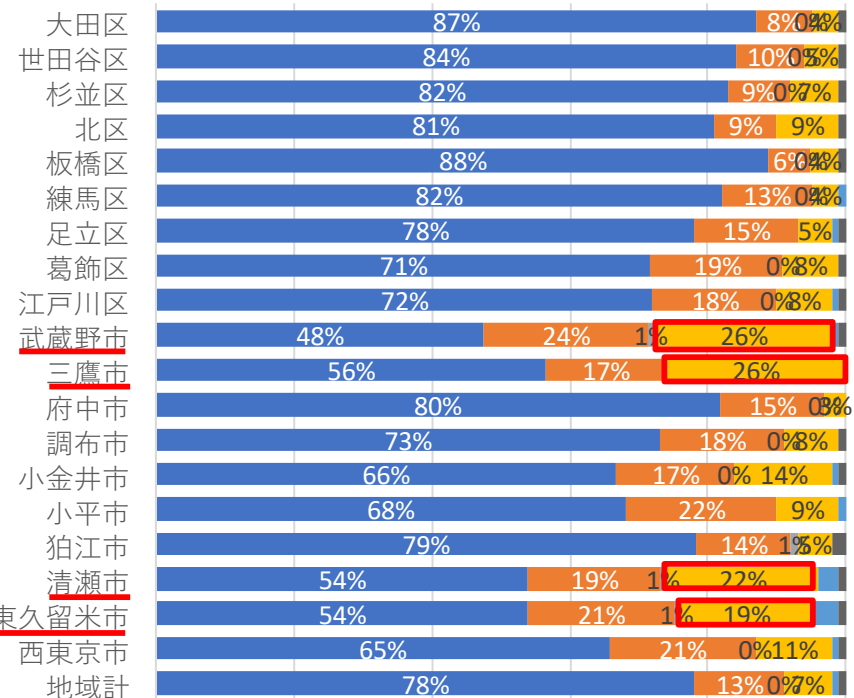
4-2 新都市生活創造域 (2)通勤・通学②(通勤の流動と交通手段)

- 通勤目的の流動は、都心部の主要鉄道駅がある地区と鉄道沿線の地区(杉並区、世田谷区、大田区、江戸川区等)との移動が多い
- 鉄道端末の交通手段は、中央部(三鷹市・武蔵野市)や北部(清瀬市・東久留米市)における「バス」の割合が約2・3割で比較的高い

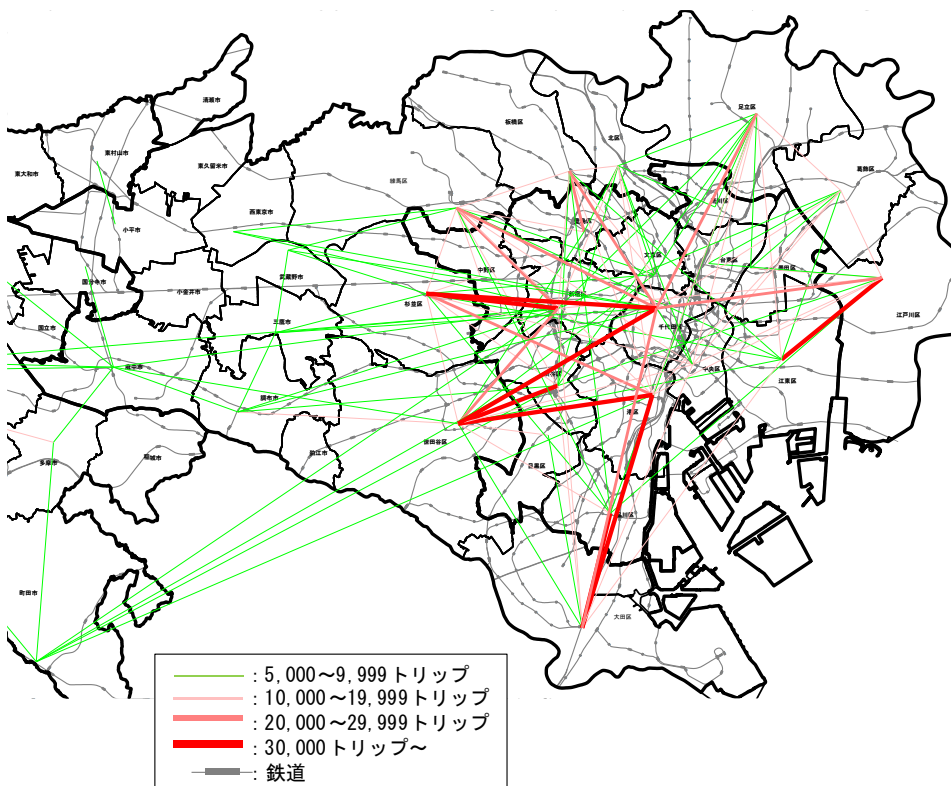
■通勤目的の市区町村間流動(全交通手段)

■通勤・通学目的の鉄道端末交通手段分担率(鉄道駅へのアクセス)

0% 20% 40% 60% 80% 100%



■ 徒歩 ■ 自転車 ■ 二輪車 ■ バス ■ 自動車
 ■ レンタカー ■ タクシー ■ その他 ■ 不明



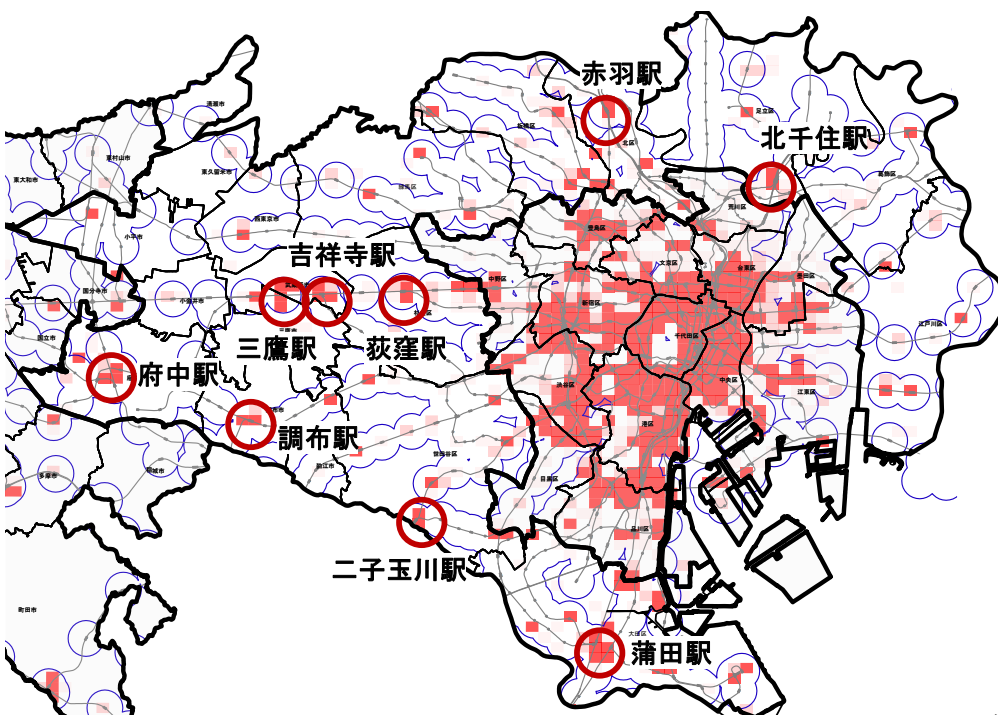
※5,000トリップ以上の発着地ペアを表示
 ※東京都内を発着する通勤者の移動のみを対象

資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)、国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)より作成

4-2 新都市生活創造域 (3) 業務①(従業人口の分布状況と交通手段)

- 従業人口は、複数路線が結節する鉄道駅(北千住駅、赤羽駅、荻窪駅、吉祥寺駅、三鷹駅、調布駅、府中駅、二子玉川駅、蒲田駅)周辺で多く、業務機能が集積
- 交通手段は、「自動車」の割合が概ね全地区で高いが、鉄道路線が多い地区(大田区、世田谷区、杉並区、北区、武蔵野市、調布市等)では「鉄道」も4割程度と比較的高い

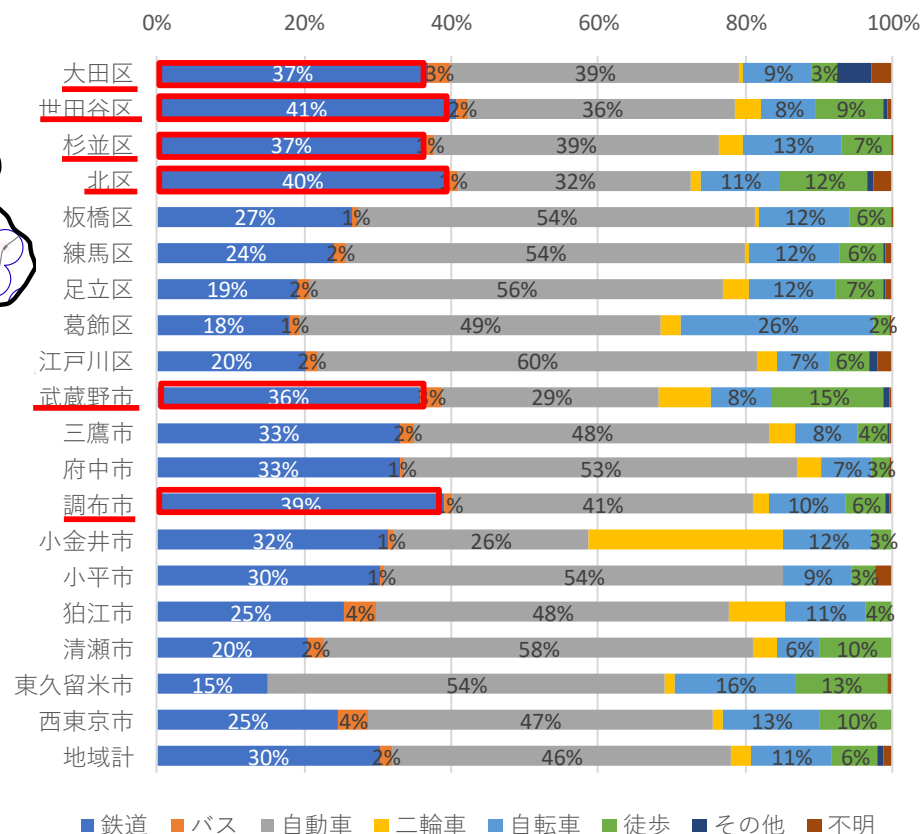
■ 従業人口の分布と鉄道圏域



■ : 2,000~2,999人/メッシュ
 ■ : 3,000~3,999人/メッシュ
 ■ : 4,000人/メッシュ
 — : 鉄道
 ○ : 鉄道駅から半径800m圏域

※500mメッシュ単位で表示
 ※2,000人以上/メッシュを表示

■ 業務目的の代表交通手段分担率 (発生集中交通量)



■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 二輪車 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ 不明

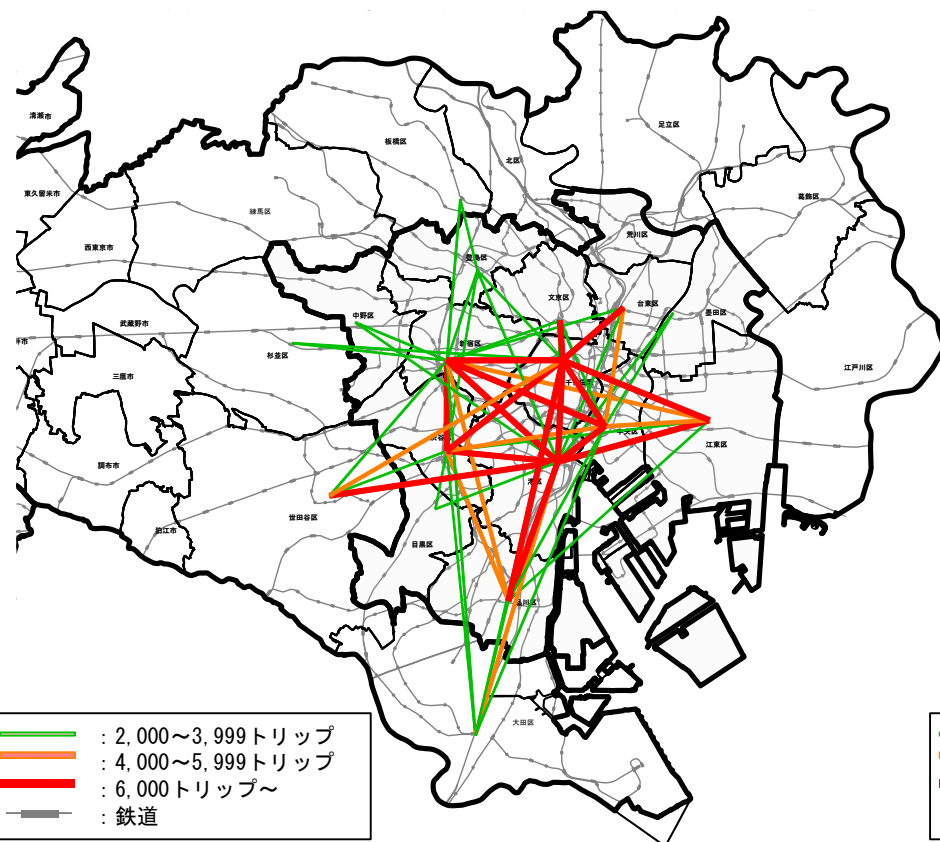
資料) 国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)、
 経済産業省『経済センサス』(平成28年度)より作成

資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-2 新都市生活創造域 (3) 業務②(業務の流動)

- 業務目的の流動(鉄道利用)は、都心部の主要鉄道駅がある地区と南・西部の鉄道沿線の地区(世田谷区、大田区等)との移動が多い
- 業務目的の流動(自動車利用)は、幹線道路の沿線地区(都心部と大田区・江東区等)や環状道路の沿線地区(大田区と世田谷区、杉並区と練馬区等)の移動が多い

■業務目的の市区町村間流動(鉄道利用)

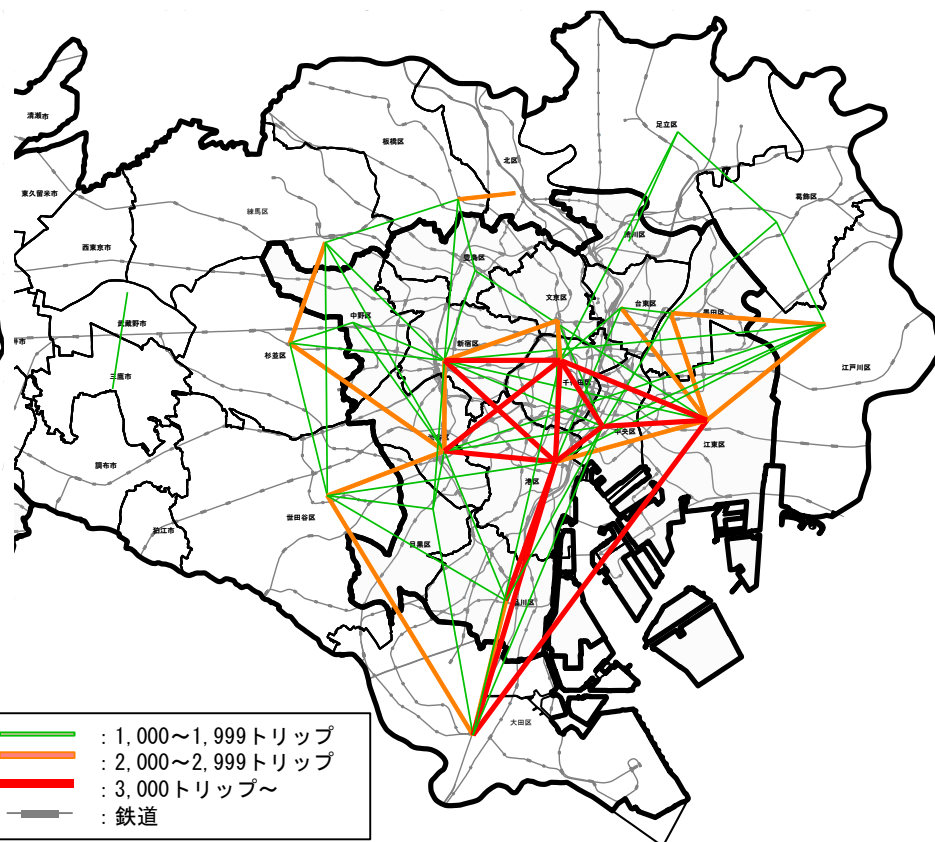


※2,000トリップ以上を表示

※東京都内を発着する通勤者の移動のみを対象

資料)国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)、
『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

■業務目的の市区町村間流動(自動車利用)



※1,000トリップ以上を表示

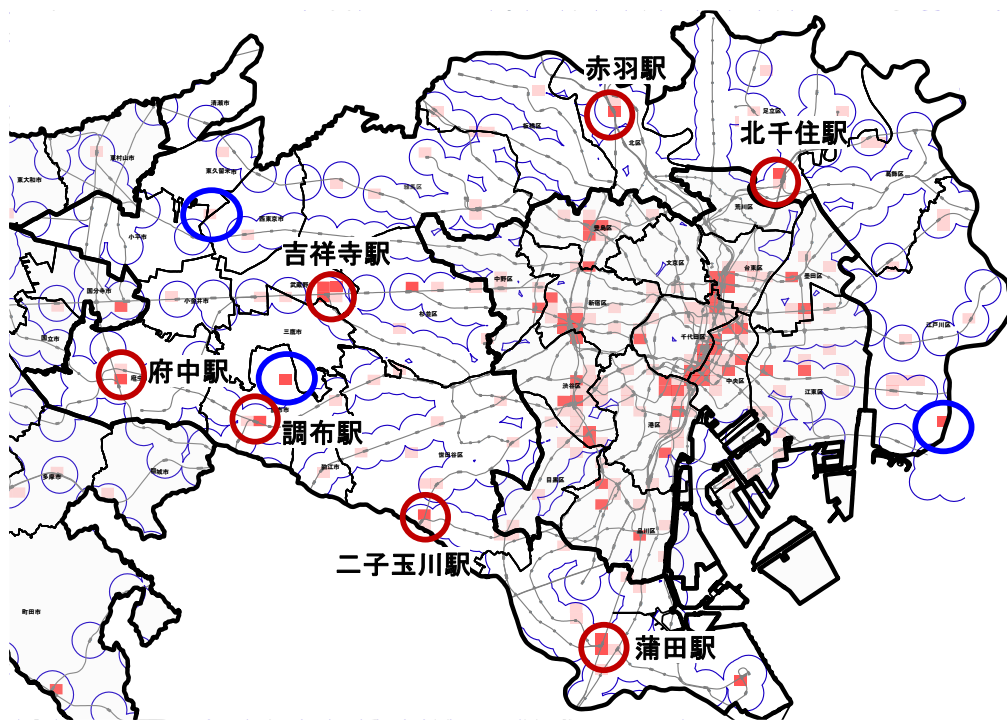
※東京都内を発着する通勤者の移動のみを対象

資料)国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)、
『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-2 新都市生活創造域 (4) 買物①(商業集積の分布状況と交通手段)

- 商業集積は、複数の鉄道が結節する駅(北千住駅、赤羽駅、吉祥寺駅、調布駅、府中駅、二子玉川駅、蒲田駅)周辺で多く、鉄道駅から離れた場所にも存在
- 買物目的の代表交通手段は、北西部の地区(東久留米市、小平市、清瀬市)で「自動車」の割合が2割以上と比較的高い

■小売業の販売額(年間)

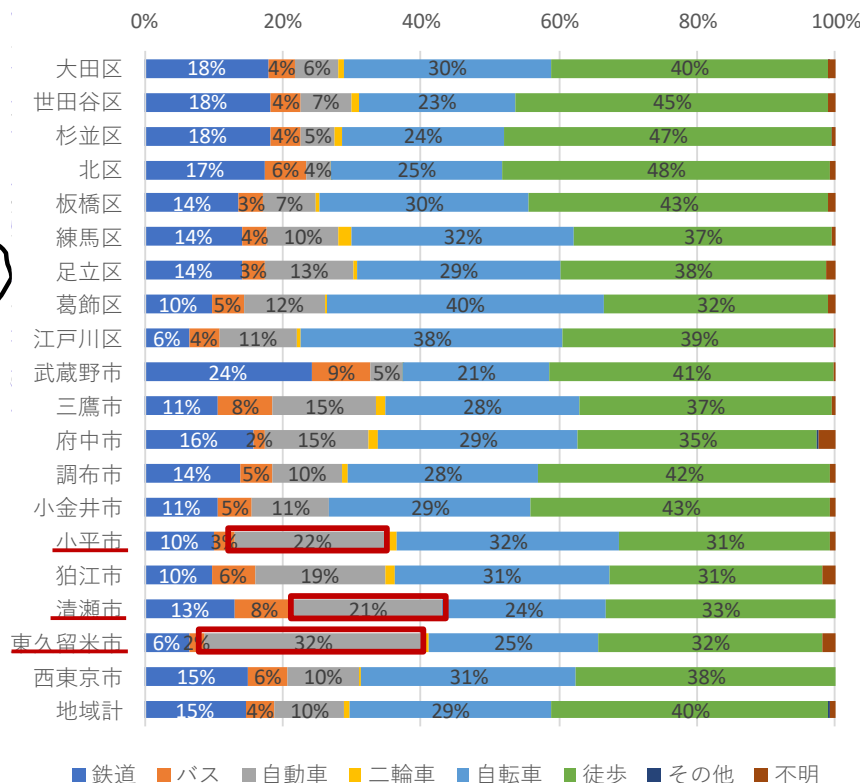


■ : 100～299千万円/メッシュ
 ■ : 300千万円/メッシュ～
 — : 鉄道
 ○ : 鉄道駅から半径800m圏域

※500mメッシュ単位で表示
 ※100千万円/メッシュ以上を表示

資料) 経済産業省『商業統計』(平成26年度)より作成

■買物目的の代表交通手段分担率(発生集中交通量)

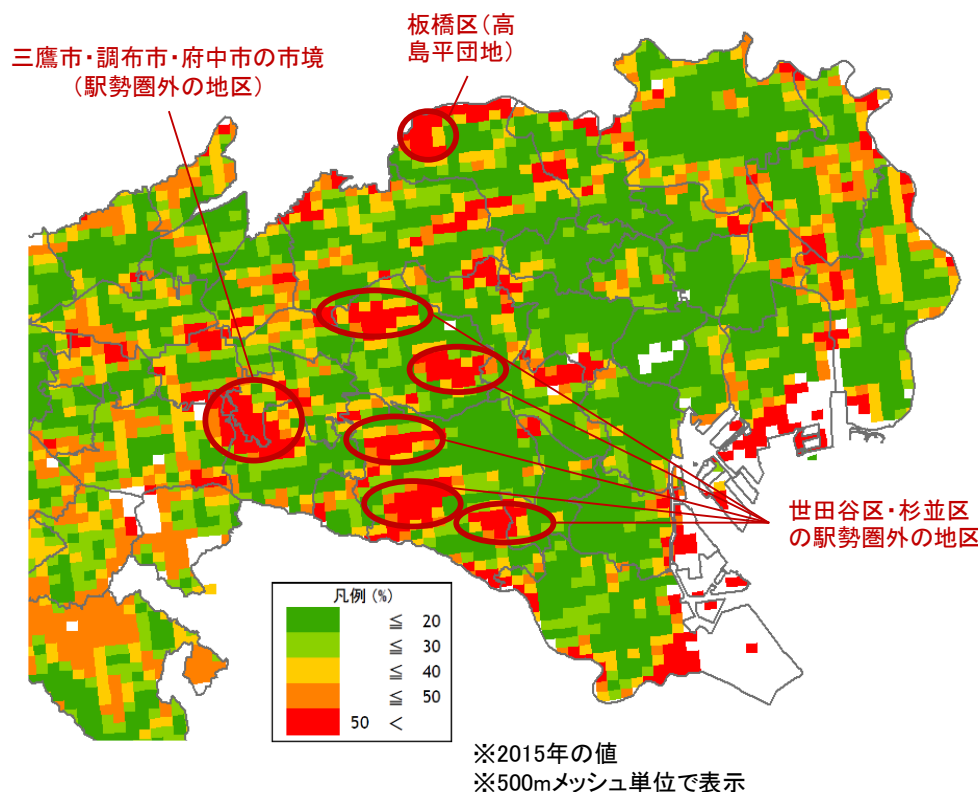


資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-2 新都市生活創造域 (4) 買物②(買物困難者と自動運転の利用意向)

- 買物困難者の割合は、鉄道圏域外の地区(世田谷区、杉並区、三鷹市、調布市、府中市の市境、板橋区の住宅団地等)で高い
- 自動運転の利用意向は、「地域循環バス」の割合が高く、自動運転のバスに求めるサービスは、「自動車より優先され、時刻表通り運行されるサービス」の意見が多い

■買物困難者の割合

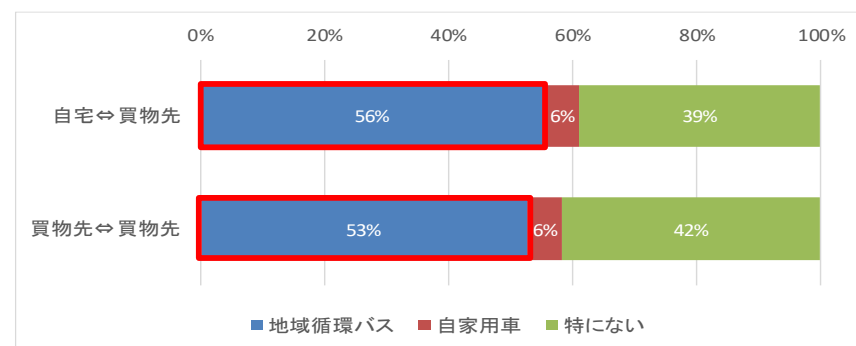


出典: 農林水産政策研究所『食料品アクセスマップ』(平成30年6月更新)

※「買物難民の割合」とは、65歳以上人口全体に占めるアクセス困難人口の割合
(アクセス困難人口: 店舗まで500m以上かつ自動車を利用できない65歳以上の高齢者
店舗: 生鮮食料品販売店舗、百貨店、総合スーパー、食料品スーパー、コンビニエンスストア)

■買物目的における自動運転の利用意向

<利用したい車両>



<求めるバスのサービス>

バスが他の自動車より優先され、時刻表通りに運行されるサービス

バスの現在地や 接近情報が分かるサービス

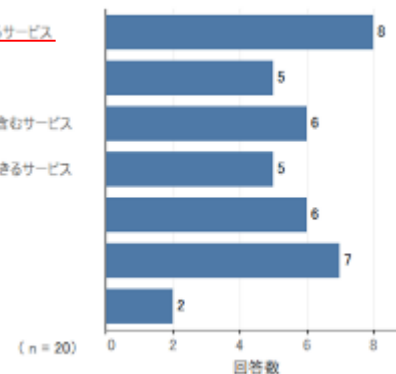
高齢者等がスムーズに乗降できる車両・乗降場所等を含むサービス

出発地〜到着地までルートを検索し、一括予約・決済できるサービス

乗降バス停やバス路線の情報が 簡単にわかるサービス

本数が多く経路を拡大した バス運行サービス

その他

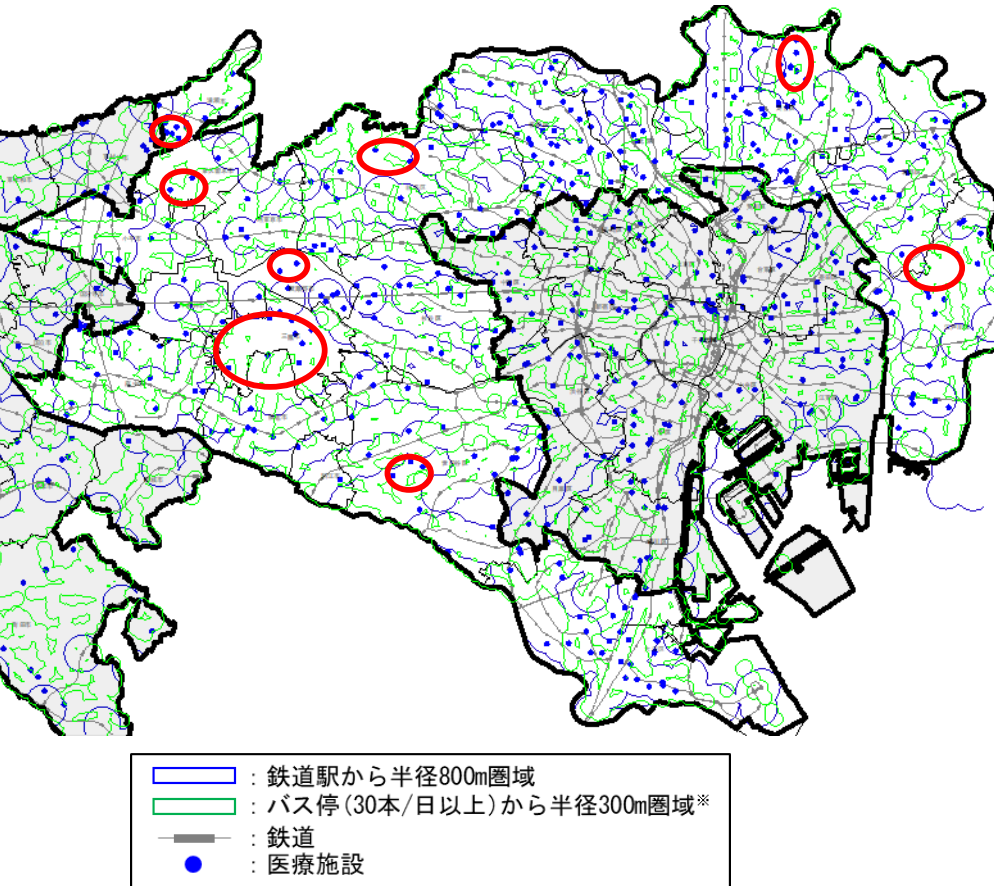


※場所: 荻窪商店街、対象: 買物目的の移動者

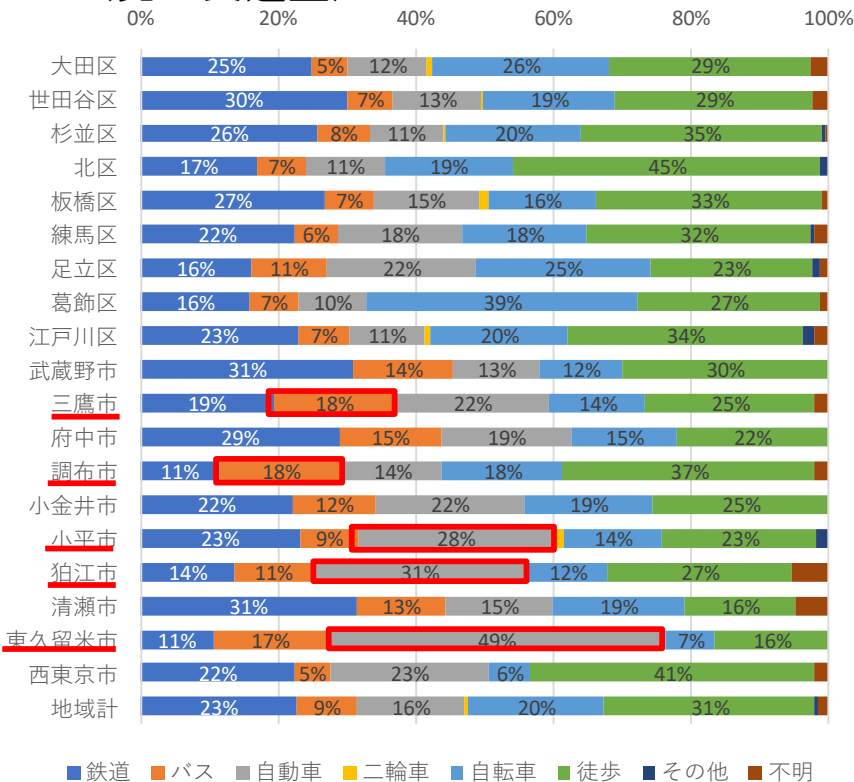
資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

- 医療施設は、概ね鉄道圏域内に立地しているが、域外に複数分布する地区(江戸川区、足立区、世田谷区、練馬区等の一部)も存在
- 通院目的の交通手段は、概ね「徒歩」の割合が高いが、「自動車」の割合が高い地区(小平市、狛江市、東久留米市)や「バス」の割合が比較的高い地区(三鷹市、調布市)も存在

■医療施設の立地と鉄道・バス圏域



■通院目的の交代表通手段分担率
(発生交通量)

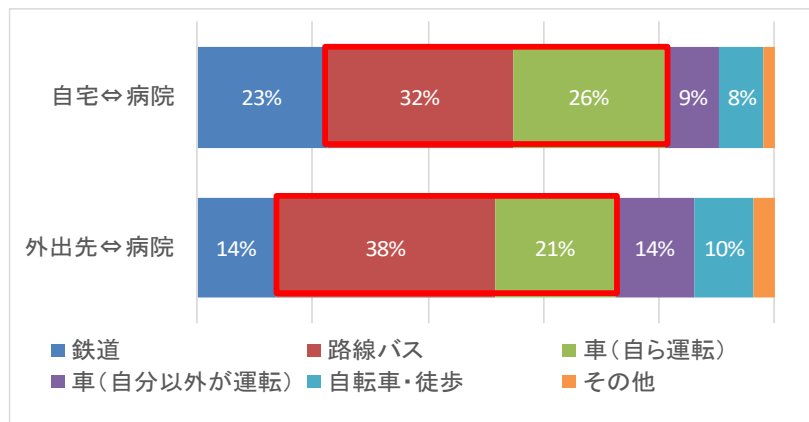


資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-2 新都市生活創造域 (5) 医療・福祉②(自動運転の利用意向)

- 普段の病院への移動は、「路線バス」の割合が最も高く、次いで「自動車」の割合が高い
- 自動運転のバスに求めるサービスは、「時刻表通りに運行される」「予約すると近くに迎えに来てくれる」「本数が多く経路を拡大」「高齢者がスムーズに乗降」の意見が多い

■ 医療・福祉目的における普段の移動



※場所: 多摩総合医療センター、対象: 通院目的の移動者
資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

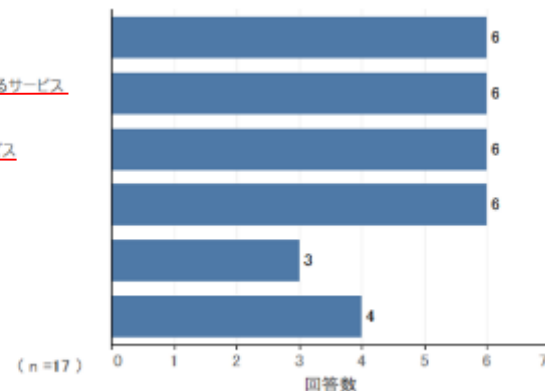
参考: 多摩総合医療センターへのアクセス



■ 医療・福祉目的における自動運転の利用意向

< 求めるバスのサービス >

- バスが他の自動車より優先され、時刻表通りに運行されるサービス
- 予約をすると決まった時間に近くに迎えに来るサービス (料金は路線バスよりやや高い)
- 本数が多く経路を拡大した バス運行サービス
- 高齢者等がスムーズに乗降できる車両・乗降場所等を含むサービス
- 特にない
- その他



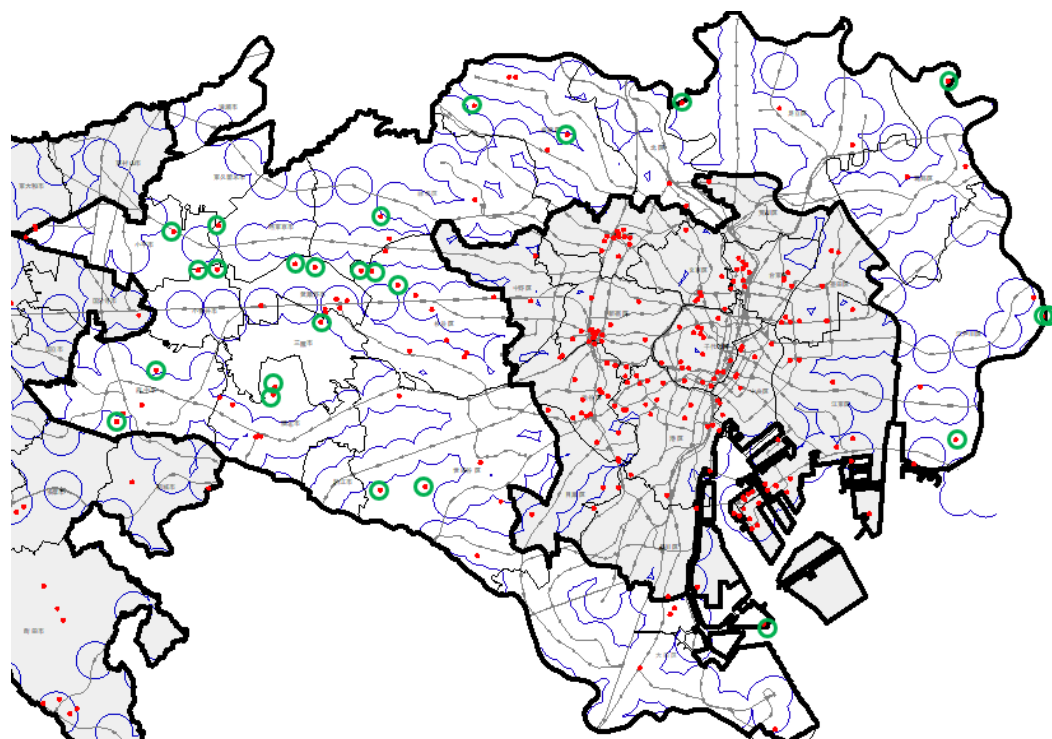
※場所: 多摩総合医療センター、対象: 通院目的の移動者
資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

出典) 多摩総合医療センターHP

4-2 新都市生活創造域 (6) 観光(観光施設の立地状況と交通手段)

- 観光施設は、地域内で広く分布しており、中央線沿線等が多い
- レジャー目的の代表交通手段は、「鉄道」の割合が最も高く、「自動車」も一定数存在
- 鉄道端末の交通手段は、「徒歩」の割合が最も多く、「路線バス」も一定数存在

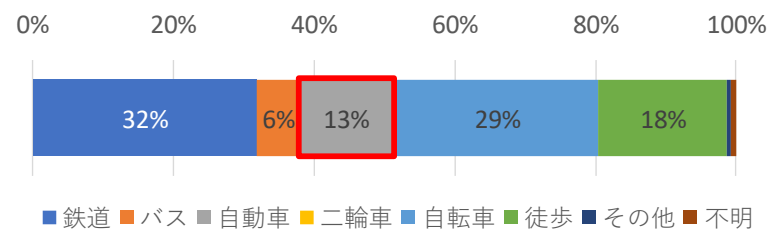
■観光施設の立地状況と鉄道圏域



- : 鉄道駅から半径800m圏域
- : 鉄道
- : 集客施設
- : 鉄道駅から800m以上離れた施設

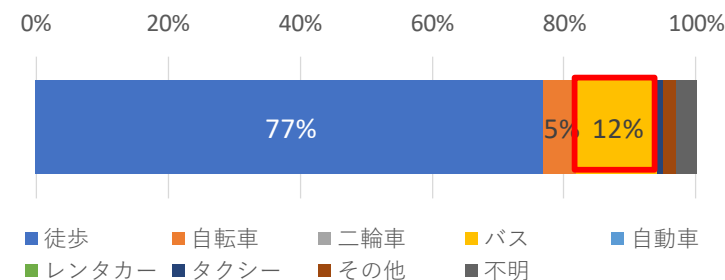
※年間10万人以上の施設を表示

■レジャー目的の代表交通手段分担率 (集中交通量)



資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

■レジャー目的の鉄道端末交通手段分担率 (駅から目的地への移動)



資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

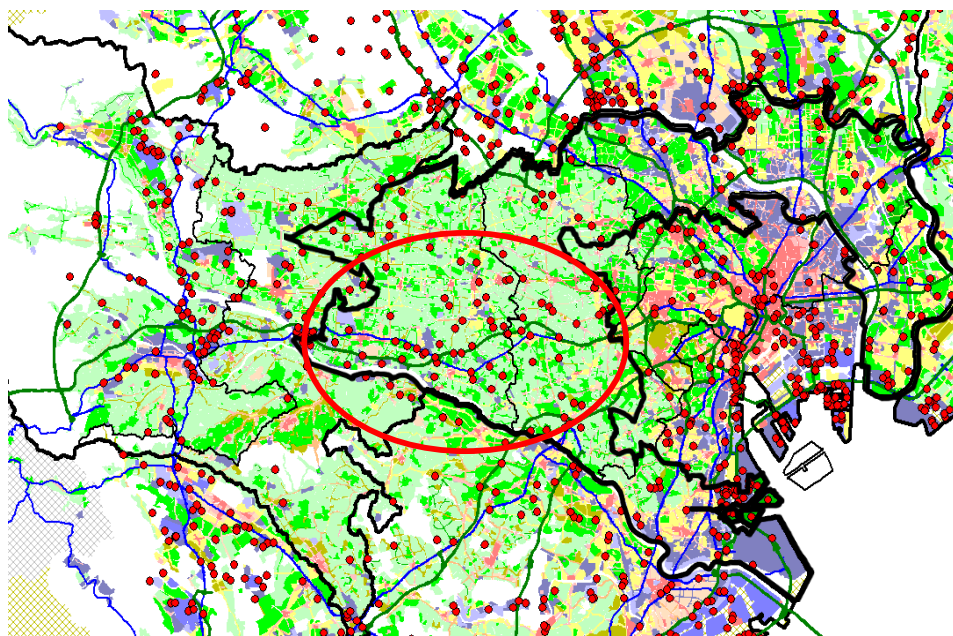
資料)国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)、
東京都『観光客数実態調査』(平成30年)より作成

4-2 新都市生活創造域 (7) 物流(物流施設の立地状況と自動運転の利用意向)

- 物流施設は、高速道路や一般国道の幹線道路沿いやその周辺で多く立地
- 自動運転の利用意向は、「宅配車により自宅に届けてくれるサービス」の意見が多く、求めるサービスは、「自分の都合に合わせて、配達・集荷時刻を指定できるサービス」や「集荷を申し込むと、すぐに集荷・発送できるサービス」の意見が多い

■ 物流施設の立地状況

<集配送拠点>



【土地利用区分(用途地域等)】



【物流施設】

● 物流施設の立地場所

【道路】

— 高速道路・有料道路
— 一般国道

■ 物流における自動運転の利用意向

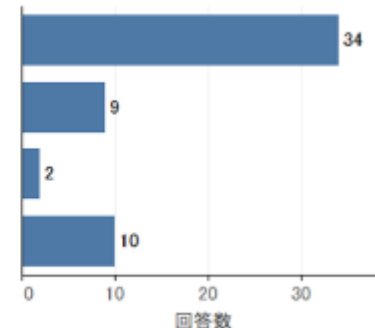
<物流サービス>

宅配車により自宅に届けてくれるサービス

宅配車により自宅近くの宅配ボックスに届けてくれるサービス

自宅から集配送場所まで送迎してくれるタクシーサービス

特にない



<荷物等の発送・受取でのサービス>

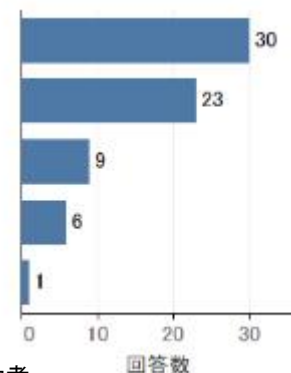
自分の都合に合わせて、配達時刻や集荷時刻をきめ細かく指定できるサービス

集荷を申し込むと、すぐに集荷・発送できるサービス

簡単に発送手続き(目的地、時間等の設定)ができるサービス

集配送場所までのバスが他の自動車より優先され、時刻表通りに運行されるサービス

その他



※場所: ひばりが丘郵便局、対象: 物流目的の移動者

資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

※集配送機能をもつ物流施設を表示

出典) 『第5回東京都市圏物流流動調査』(事業所機能調査)

4-2 新都市生活創造域（8）地域特性と課題

<新都市生活創造域の地域特性と交通課題>

目的	地域特性	地域の交通課題
通勤・通学	○容易に鉄道駅へアクセスできない鉄道圏域外の人口が多い地区も存在	○自宅から最寄の鉄道駅へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要
業務	○鉄道駅から離れ、アクセス性が低い業務地も一定数存在 ○自動車の利用者が多く、区部の幹線道路や環状道路沿いの地区で自動車利用が多い	○地区の状況に応じた鉄道駅から取引先等へのアクセス性の向上が必要 ○主要な幹線道路等における過度な自動車利用を抑制する交通環境の形成が必要
買物	○商業施設が鉄道圏域から離れて立地し、買物での自動車利用が多い地域も存在 ○買物困難者が発生している地域もみられ、将来的な高齢化の進行に伴う交通弱者の増加が想定 ○駅周辺の商店街における自動運転のニーズとして、定時性が確保された循環バスの意見が多い	○高齢者でも容易に商業施設へアクセスできる交通環境の形成が必要 ○商業施設の駅周辺への立地誘導や自宅から最寄りや駅周辺の商業施設へのアクセス性の向上が必要
医療・福祉	○医療施設へのアクセスは概ね徒歩が多く、自動車やバスも一定数存在 ○自動運転のニーズとして、定時性が確保された路線バスや送迎バスの意見が多い	○地域の交通特性を踏まえ、移動負担を軽減し、容易に医療施設へアクセスできる交通環境の形成が必要
観光	○外国人旅行者は近年増加傾向である一方、鉄道駅から離れて観光施設が点在	○鉄道駅から離れた観光施設へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要
物流	○地区内は小規模な集配送機能を担う物流施設が立地 ○自動運転による自宅までの配送ニーズも多い ○地区内の主な輸送・配送は、港湾付近、高速道路付近の物流拠点から都市内の集配送拠点への輸送、集配送拠点から地区配送の荷捌き施設までの輸送、荷捌き施設から住宅団地等への配送 ○宅配便等が増加する一方で、物流業界における運転手・労働者が不足	○集配送機能を担う小規模な物流施設への効率的な輸送が必要 ○利便性の高い配送のニーズが高い一方、運転手が不足するため、効率的な配送が必要