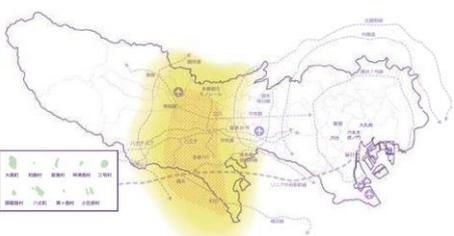


4-3 多摩広域拠点域 (1)活用の方向性①

<多摩広域拠点域における自動運転の活用の方向性>

目的	地域の主な交通課題	自動運転の活用の方向性
通勤・通学	○鉄道駅までの時間がかからず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間における持続的で高頻度な交通手段</u>
業務	○鉄道駅から離れた取引先へ徒歩以外でもアクセスできる交通環境の形成が必要 ○勤務先から取引先へ時間がかからずにアクセスできる交通環境の形成が必要	i. <u>鉄道駅から離れた取引先等へスムーズに早く移動できる交通手段</u> ii. 勤務先から取引先へ容易にアクセスするための交通手段
買物	○住宅団地内の傾斜が急な地区において、団地内を運行する路線バスへ高齢者等でも容易にアクセスできる交通環境の形成が必要 ○自動車を運転できない交通弱者が容易に鉄道駅周辺の商業施設へアクセスできる交通環境の形成が必要	i. 住宅団地内の傾斜が急な地区においても、高齢者等がバス停へ容易にアクセスできる交通手段 ii. 自宅から鉄道駅周辺の商業施設へアクセスするための交通手段
医療・福祉	○住宅団地内の傾斜が急な地区において、団地内を運行する路線バスへ高齢者等でも容易にアクセスできる交通環境の形成が必要 ○自動車を運転できない交通弱者が容易に医療施設にアクセスできる交通環境の形成が必要	i. <u>住宅団地内の傾斜が急な地区においても、高齢者等がバス停へ容易にアクセスできるようにするための交通手段</u> ii. 自宅から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	○貨物の小口化の進行や人手不足に対応するために、地区内の輸送の効率化が必要 ○地区内の主な輸送・配送は、高速道路のIC周辺の物流拠点までの輸送、高速道路のIC周辺の物流拠点から地域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と荷捌き施設から住宅団地等への配送が必要	i. 高速道路上を隊列走行し、目的地付近のIC周辺の物流拠点までの広域輸送手段 ii. 高速道路のIC周辺の物流拠点から地域内の集配送拠点への輸送手段 iii. 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

4-3 多摩広域拠点域 (1)活用の方向性②



i : 通勤・通学
 自宅から最寄り鉄道駅間における持続的で高頻度な交通手段
 中型バス、小型バス

iii : 物流
 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
 小型トラック、宅配ロボット(乗用車)

i : 物流
 高速道路上を隊列走行し、目的地付近のIC周辺の物流拠点までの広域輸送手段
 大型トラック

ii : 物流
 高速道路のIC周辺の物流拠点から地域内の集配送拠点への輸送手段
 中型トラック

ii : 医療・福祉
 自宅から医療施設へアクセスするための交通手段
 タクシー、小型バス

ii : 業務
 勤務先から取引先等へ容易にアクセスするための交通手段
 タクシー、自家用車

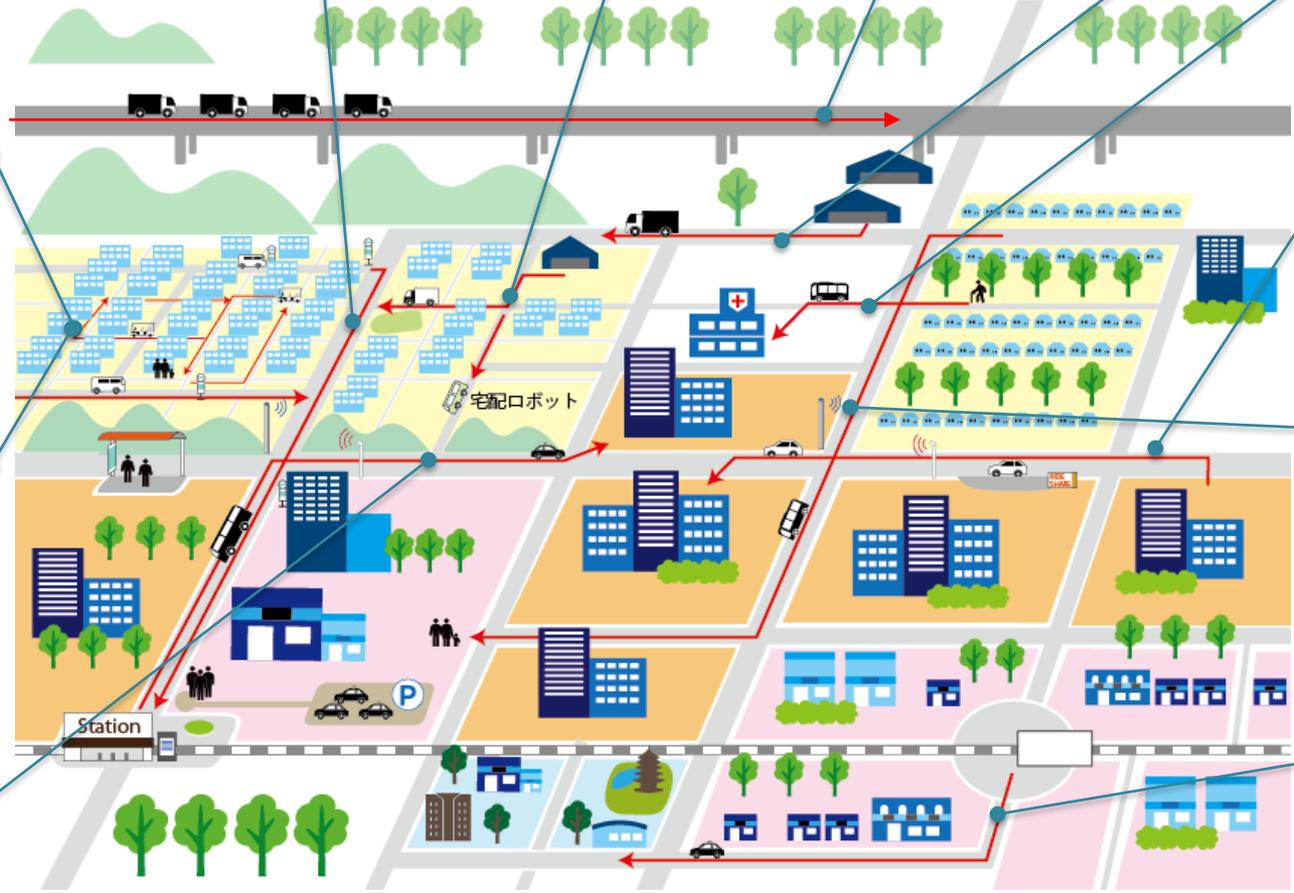
ii : 買物
 自宅から鉄道駅周辺の商業施設へアクセスするための交通手段
 小型バス

i : 観光
 鉄道駅から離れた取引先へスムーズに早く移動できる交通手段
 小型バス、タクシー

i : 買物
 住宅団地内の傾斜が急な地区においても、高齢者等がバス停へ容易にアクセスできる交通手段
 小型バス(循環)、カート

i : 医療・福祉
 住宅団地内の傾斜が急な地区においても、高齢者等がバス停へ容易にアクセスできるようにするための交通手段
 小型バス(循環)、カート

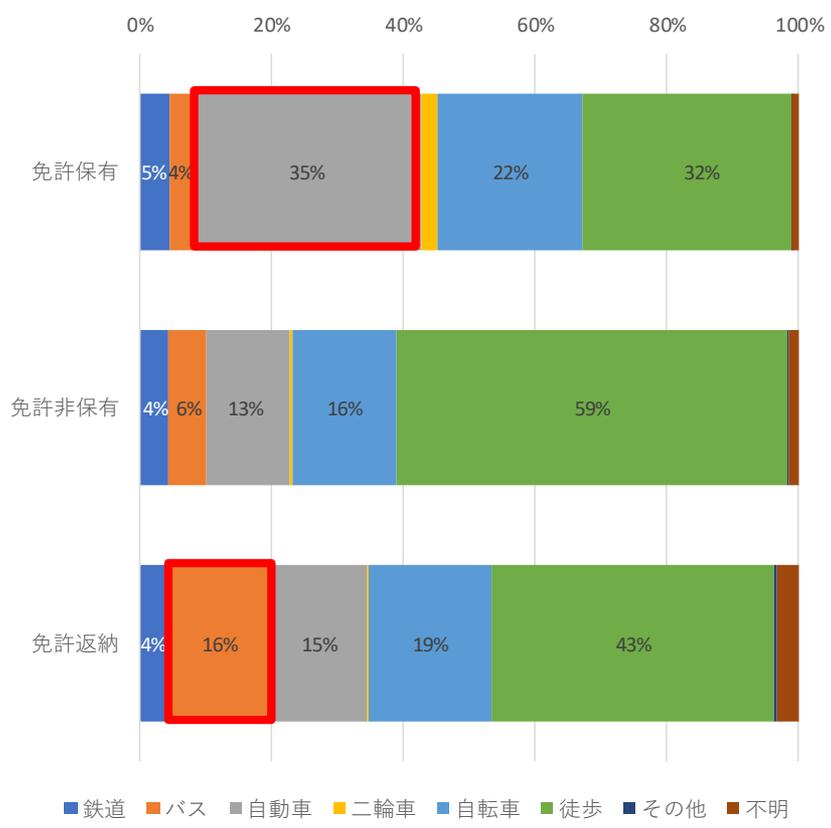
i : 業務
 鉄道駅から離れた取引先へスムーズに早く移動できる交通手段
 タクシー



4-3 多摩広域拠点域 (2) 概況①(免許保有状況と道路混雑状況)

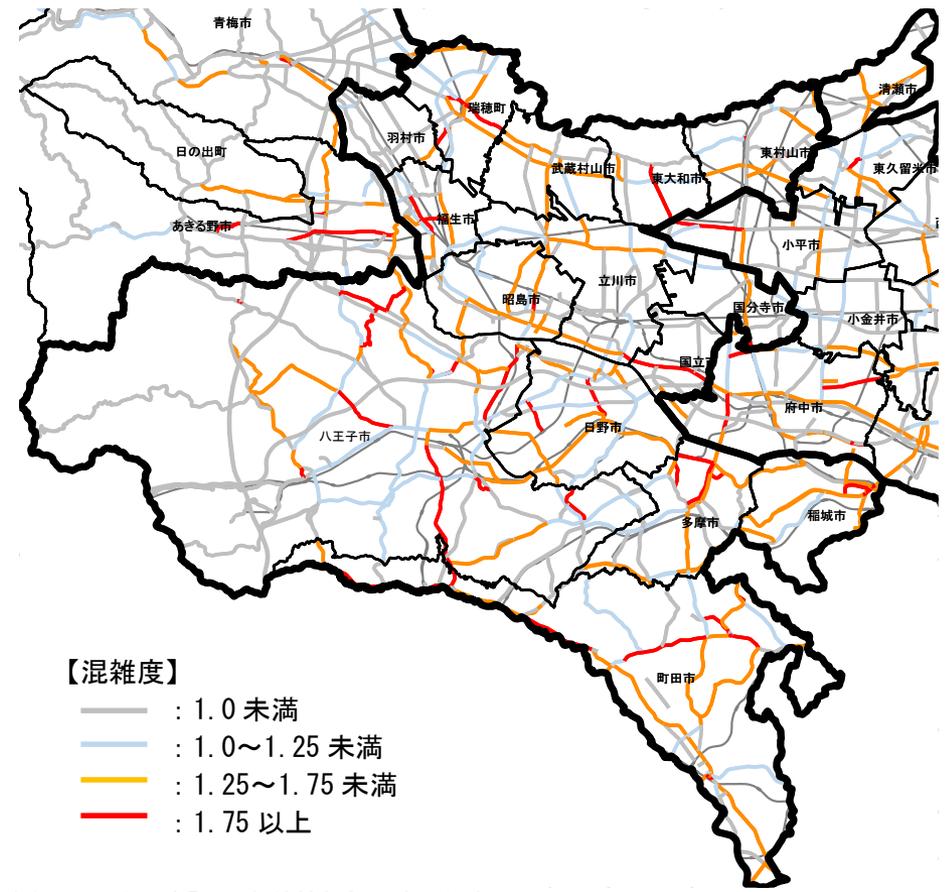
○免許保有別の代表交通手段は、免許保有者は「自動車」の割合が3割以上で最も高く、免許返納者は「バス」の割合が高い
 ○道路の混雑度は、幹線道路を中心に高い区間(1.25以上)が存在

■免許保有別の代表交通手段分担率 (市町村内々トリップ※)



※市内々トリップは、市町村内を移動するトリップ
 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

■道路の混雑度



資料)国土交通省『国土数値情報』(平成30年度)、国土交通省『道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査』(平成27年度)より作成

4-3 多摩広域拠点域 (2) 概況②(大規模住宅団地の現状)

- 都内の3つの大規模住宅団地の内、2つは多摩広域拠点域に立地
- 多摩ニュータウンは、概ねバス路線サービスエリアに含まれるが、地形的に傾斜がある地区も多い

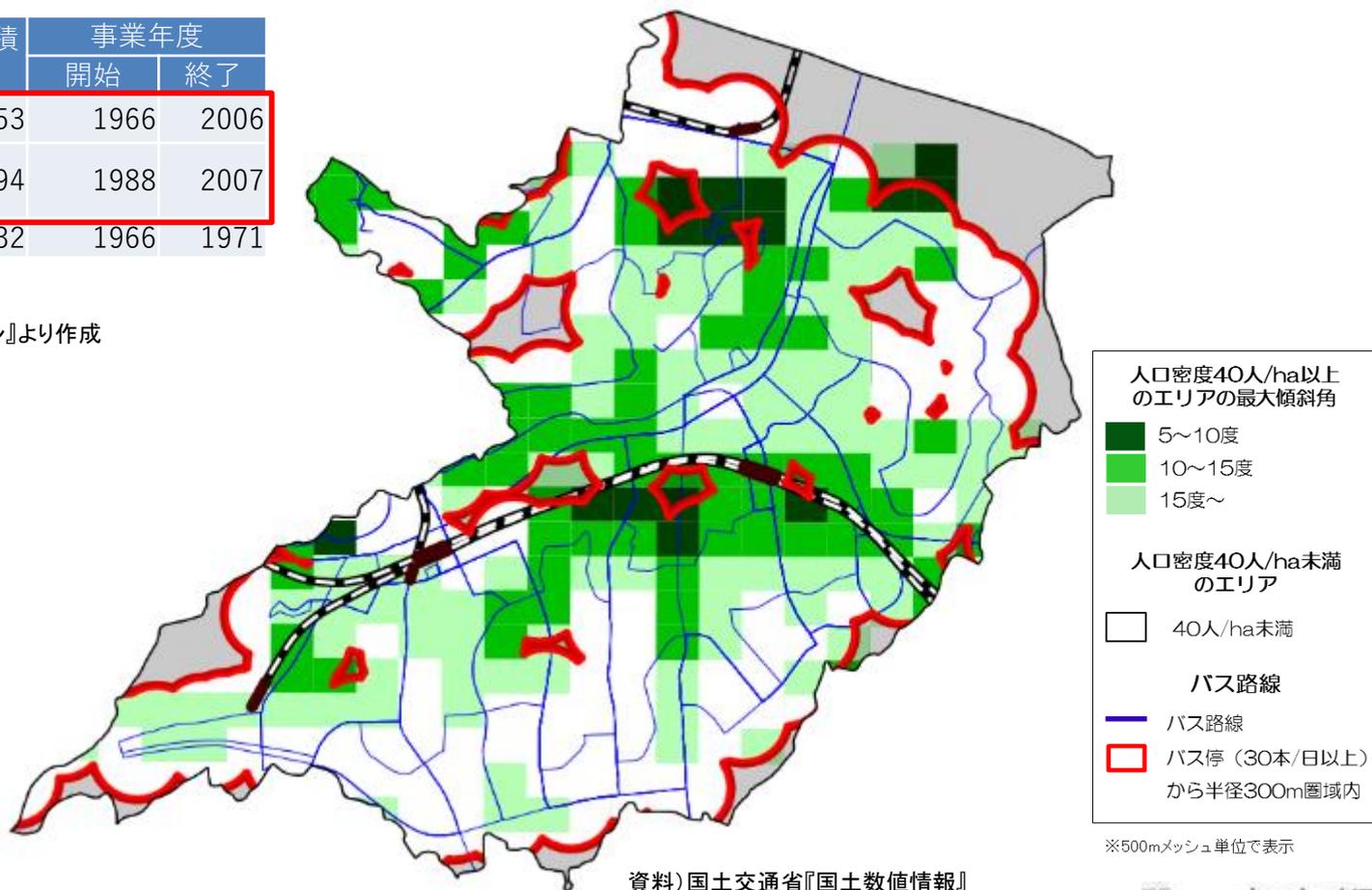
■都内の大規模住宅団地

地区名	施行面積 (ha)	事業年度	
		開始	終了
多摩ニュータウン	2,853	1966	2006
南八王子 (八王子みなみ野シティ)	394	1988	2007
板橋	332	1966	1971

※300ha以上のみ表示

資料)国土交通省HP『主な大規模ニュータウン』より作成

■多摩ニュータウンの地形とバス路線サービス

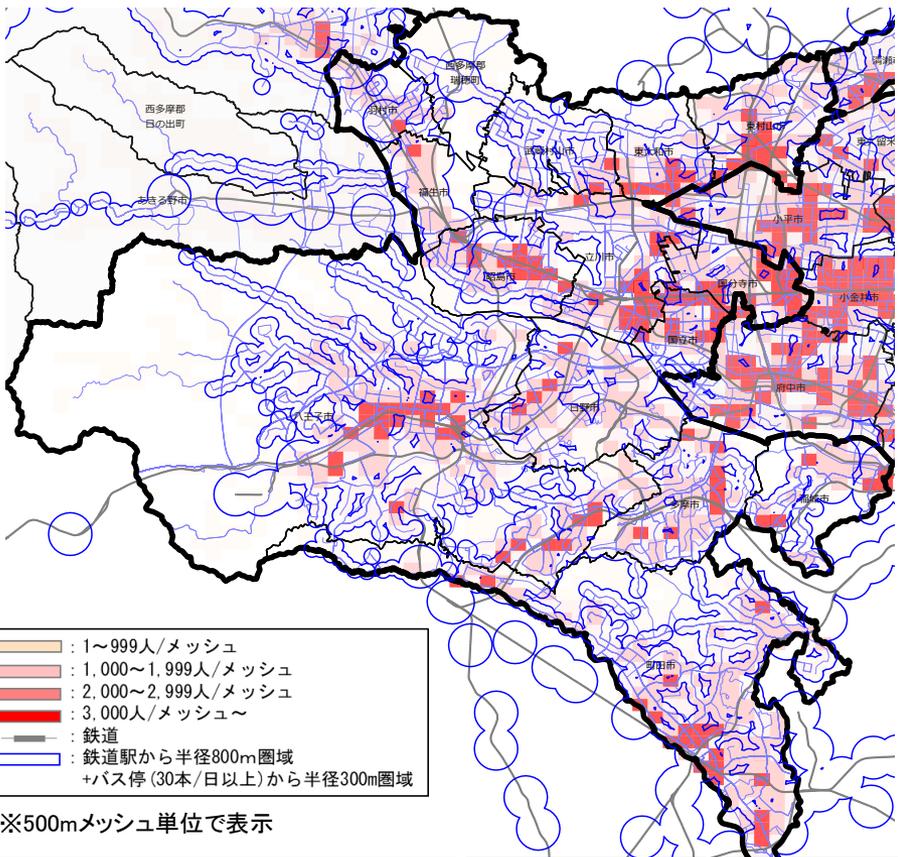


資料)国土交通省『国土数値情報』
(平成22年度、平成30年度)より作成

4-3 多摩広域拠点域 (3) 通勤・通学(夜間人口の分布状況と交通手段)

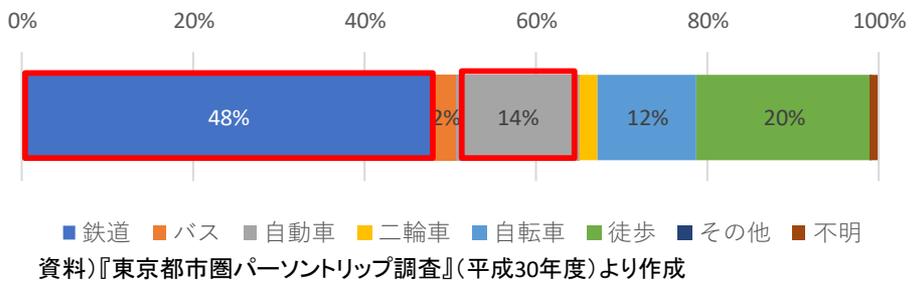
- 鉄道圏内の夜間人口は、半数程度
- 通勤・通学目的の代表交通手段は、「鉄道」の割合が高く、「自動車」も一定数存在
- 鉄道末端の交通手段は、「バス」の割合が他地域より高い

■ 夜間人口の分布と鉄道・バス圏域

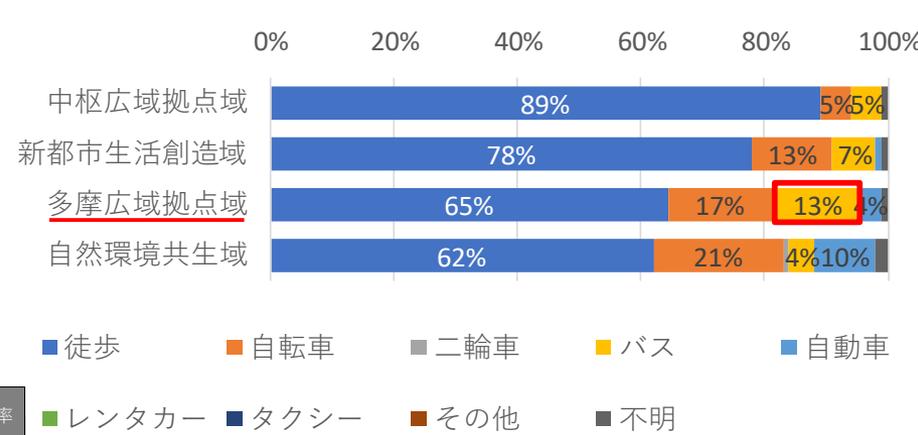


鉄道駅	総人口(人)		カバー率	バス停 30本/日以上	総人口(万人)		カバー率
	800m圏域内	800m圏域外			300m圏域内	300m圏域外	
	110.1	127.9	46.3%		166.2	71.8	69.8%

■ 通勤・通学目的の代表交通手段分担率 (発生交通量)



■ 通勤目的の鉄道末端交通手段分担率 (鉄道駅へのアクセス)

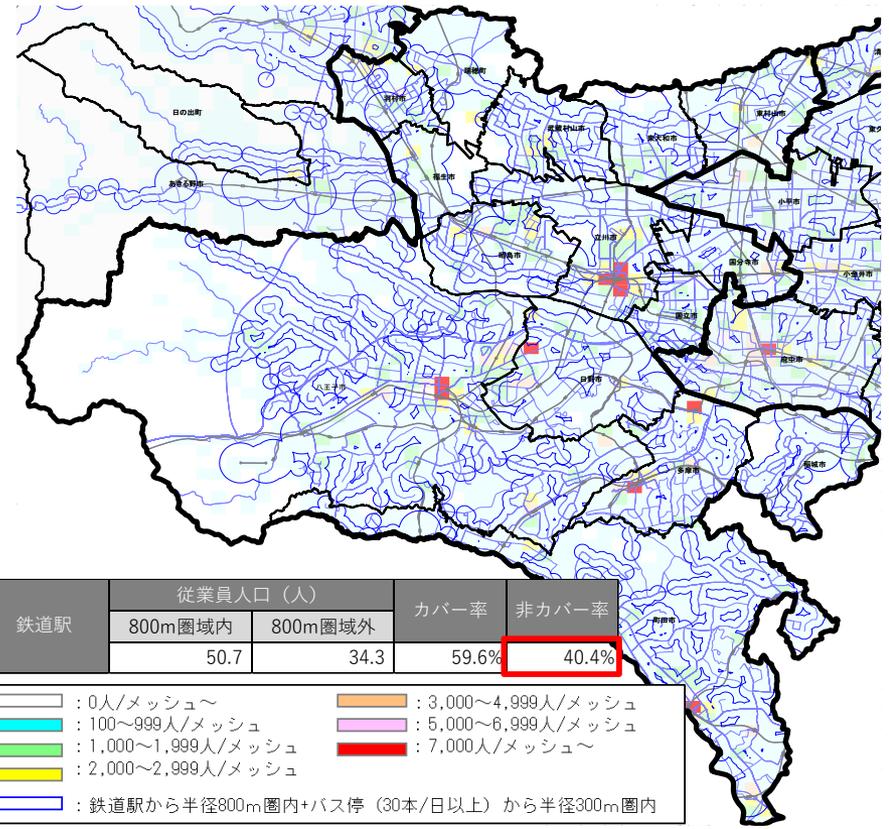


資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)、
総務省『国勢調査』(平成27年度)より作成

4-3 多摩広域拠点域 (4) 業務(従業人口の分布状況と交通手段等)

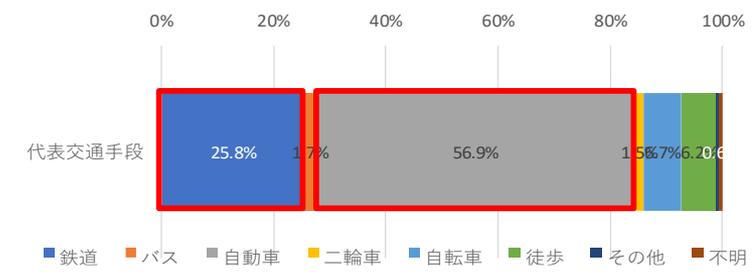
- 従業人口は、多くの地区で鉄道・バス圏域内に分布しているが、鉄道圏域外の割合は4割程度
- 業務目的の代表交通手段は、「自動車」の割合が最も多く6割程度、次いで「鉄道」の割合が3割程度
- 自動運転の利用意向は、鉄道駅から取引先までの移動手段として「タクシー」が多い

■従業人口の分布と鉄道・バス圏域



※500mメッシュ単位で表示
 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

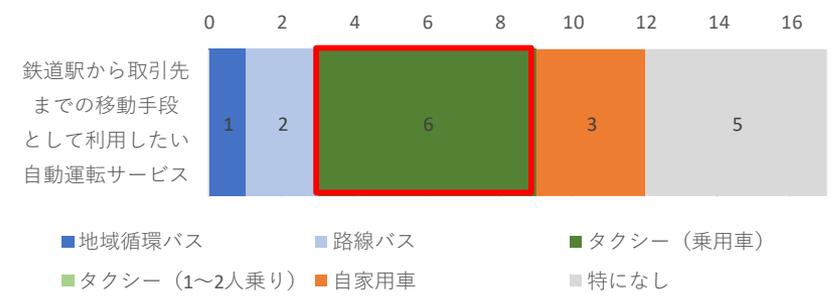
■業務目的の代表交通手段分担率(発生交通量)



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

■業務目的における自動運転の利用意向

<車両>

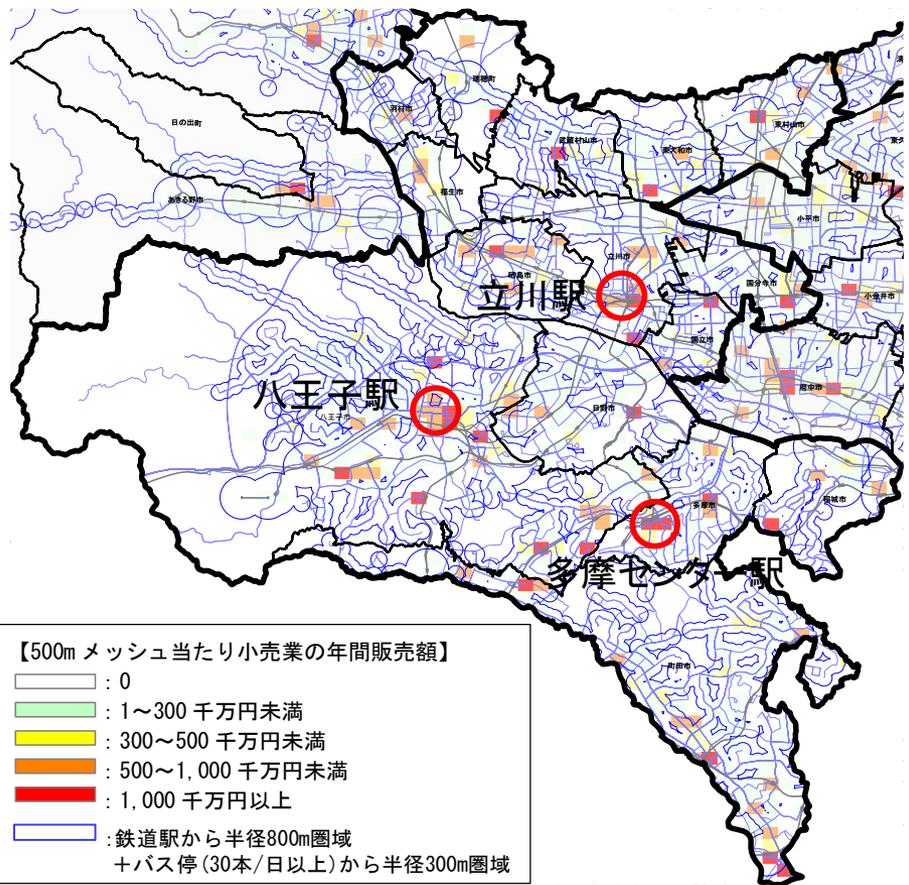


※場所: 立川駅、対象: 業務目的の移動者
 資料)東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

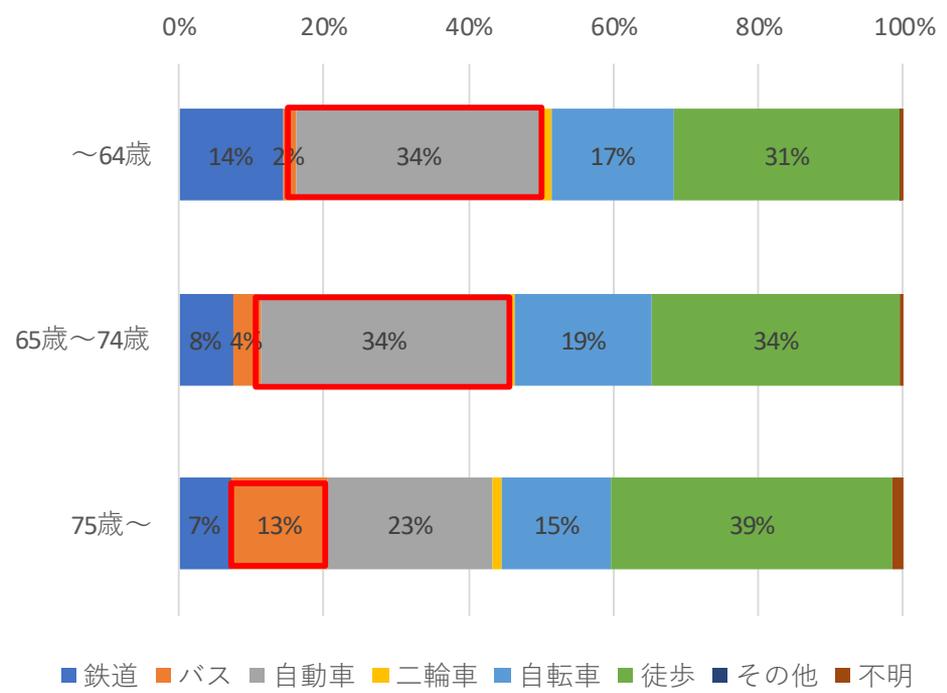
4-3 多摩広域拠点域 (5) 買物(商業集積の分布状況と交通手段)

- 商業集積は、複数の鉄道が結節する駅(八王子駅、立川駅、多摩センター駅)を中心とする鉄道駅周辺が多い
- 買物目的の代表交通手段は、74歳未満は「自動車」の割合が高く、75歳以上の高齢者は「バス」も一定数存在

■小売業の販売額(年間)と鉄道・バス圏域



■買物目的の代表交通手段分担率(発生交通量)

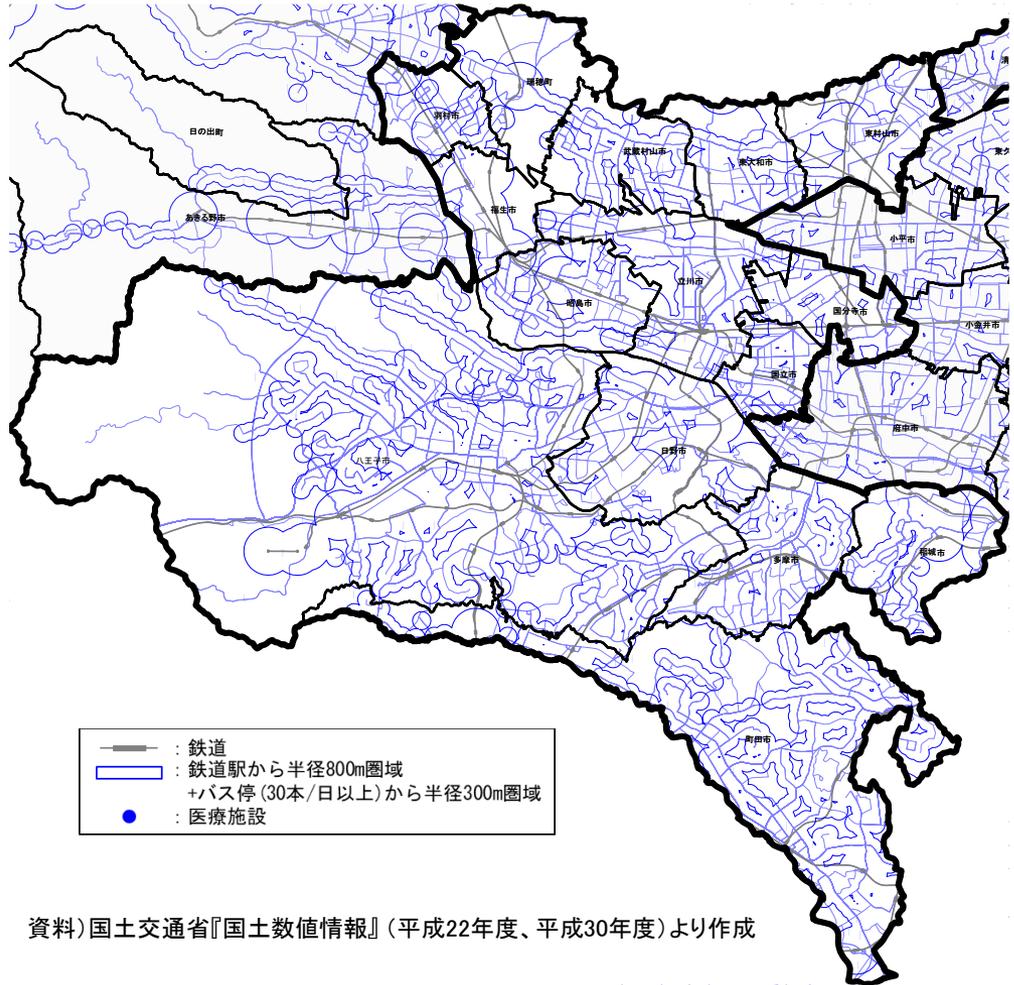


資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)、
経済産業省『商業統計』(平成26年度)より作成

4-3 多摩広域拠点域 (6) 医療・福祉①(医療施設の立地状況)

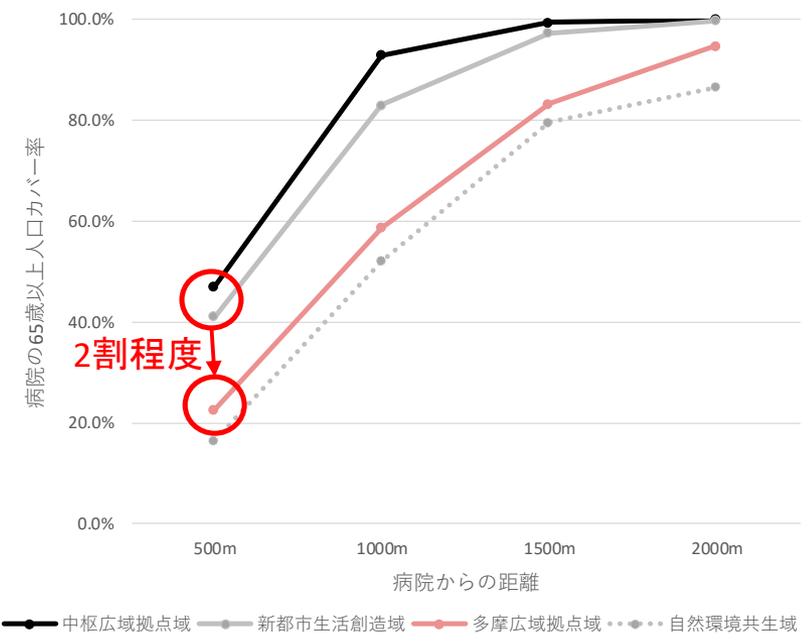
○医療施設は、概ね鉄道・バス圏域内に立地
 ○病院の人口カバー率(65歳以上・病院まで500m以内)は2割程度であり、中枢広域拠点域や新都市生活創造域と比較して2割程度小さい

■ 医療施設の分布と鉄道・バス圏域



資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)より作成

■ 病院の人口(65歳以上)カバー率

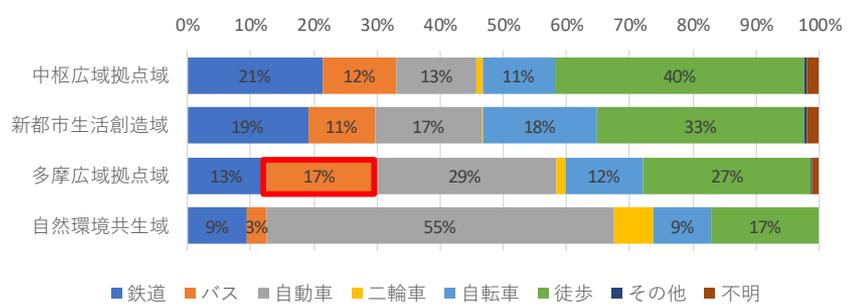


資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度)、総務省『国勢調査』(平成27年度)より作成

4-3 多摩広域拠点域 (6) 医療・福祉②(交通手段と利用意識)

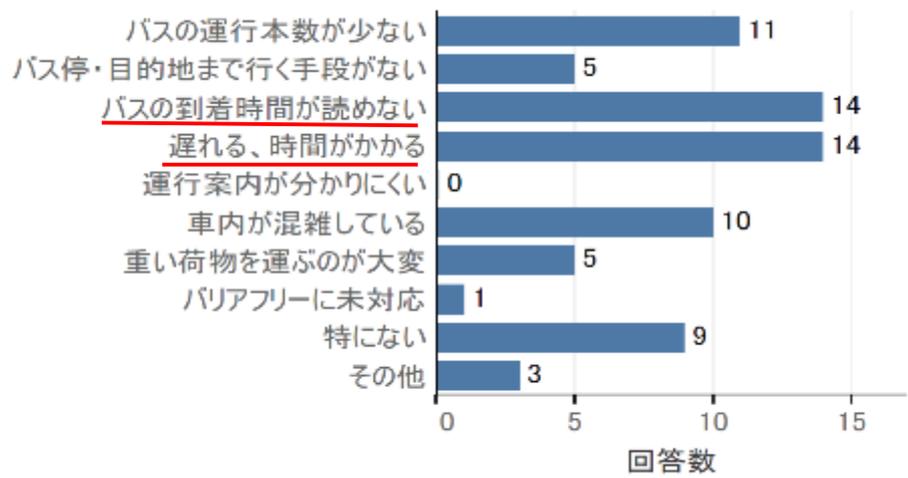
- 地域別の代表交通手段(65歳以上)は、他地域と比較して、「バス」の割合が高い
- 年齢階層別の代表交通手段は、年齢階層が高くなるほど「バス」の割合が高く、「自動車」の割合が低い
- 路線バスでの移動での負担は、「バスの到着時間が読めない」「遅れる、時間がかかる」等の定時性に関する意見が多い

■通院目的(65歳以上)における地域別の代表交通手段分担率(発生交通量)



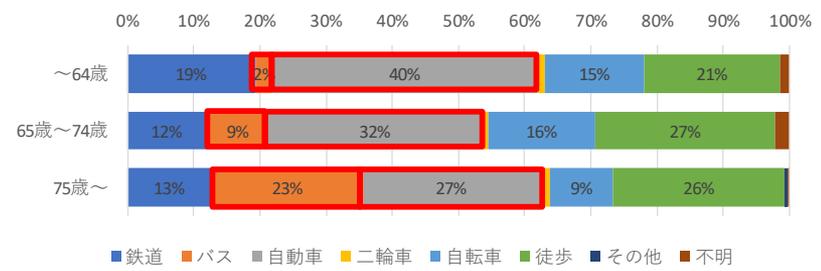
資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

■路線バスの移動で負担に感じること



※場所: 町田市民病院、対象: 医療目的の移動者
資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

■通院目的における年齢階層別の代表交通手段分担率(発生交通量)

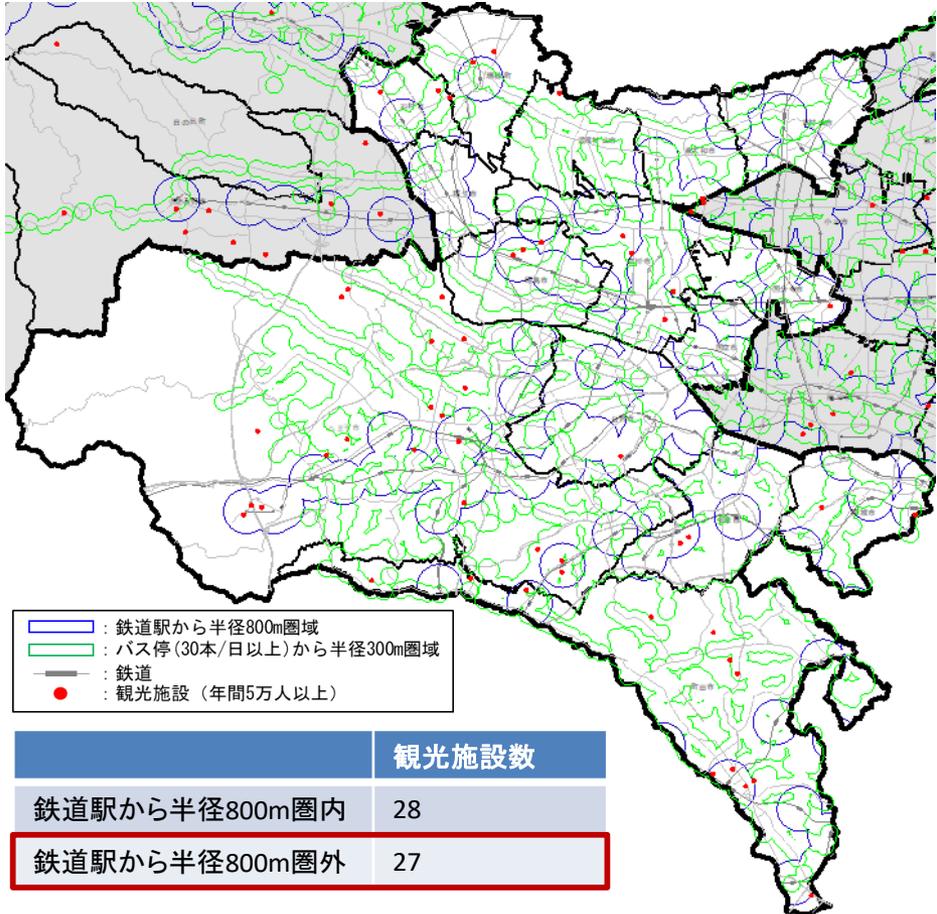


資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

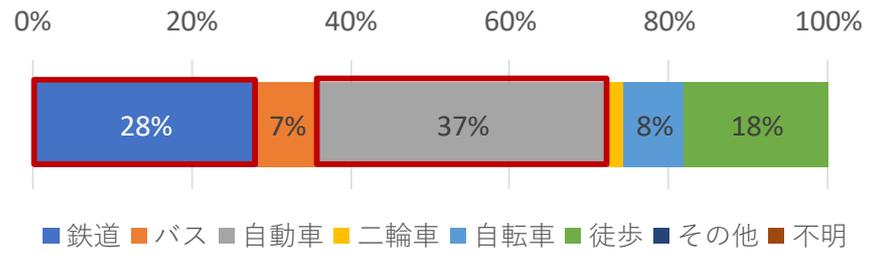
4-3 多摩広域拠点域 (7) 観光(観光施設の立地状況と交通手段)

- 観光施設は、半数程度が鉄道圏域外に立地
- レジャー目的の代表交通手段は、「自動車」の割合が4割程度で最も高く、次いで「鉄道」の割合が3割程度で高い
- 鉄道末端の交通手段は、「徒歩」のほか、「バス」も一定数存在

■観光施設の立地状況と鉄道・バス圏域

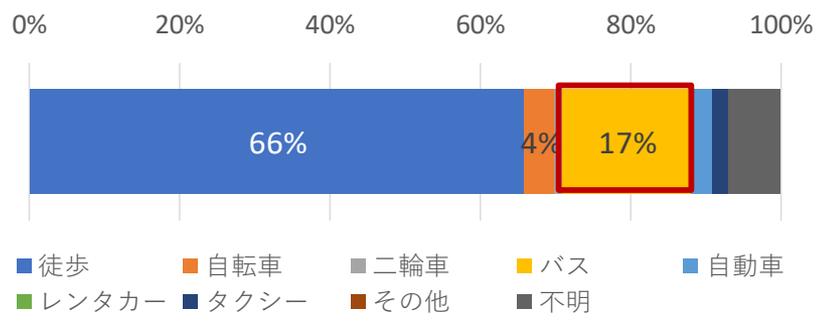


■レジャー目的の代表交通手段分担率 (集中交通量)



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末端交通手段分担率 (駅から目的地への移動)



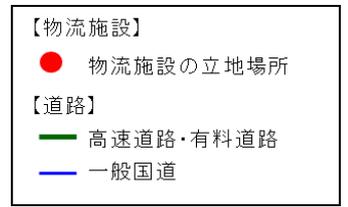
資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

資料)東京都『平成30年観光客数実態調査』より作成

4-3 多摩広域拠点域 (8) 物流(物流施設の立地状況)

○大規模物流施設は、中央道、国道16号沿線に一定程度立地
 ○物流施設の立地場所の用途は、他地域に比べて「住宅系用途地域」が多く、住宅地周辺の貨物車走行による住環境の悪化が想定

■大規模物流施設*の立地状況



■物流施設の立地場所の用途区分



■ 住宅系用途地域 ■ 商業系用途地域 ■ 準工業地域 ■ 工業地域
 ■ 工業専用地域 ■ 市街化調整区域 ■ 非線引き白地地域 ■ 都市計画区域外

出典) 東京都『平成28年度新たな物流ビジョンに関する詳細調査委託』

*延床面積3,000㎡以上の物流施設を大規模物流施設と定義
 出典) 東京都『平成28年度新たな物流ビジョンに関する詳細調査委託』

4-3 多摩広域拠点域 (9) 地域特性と課題

<多摩広域拠点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	<ul style="list-style-type: none"> ○住民の半数程度が鉄道駅の徒歩圏外に居住しており、一定程度の人が鉄道駅までバスを利用 ○混雑している道路が一定程度存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅までの時間がかからずにアクセスできる交通環境の形成が必要
業務	<ul style="list-style-type: none"> ○業務の3割程度が移動時に鉄道を利用 ○鉄道駅から取引先まで利用したい自動運転サービスとして、タクシーのニーズが一定数存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅から離れた取引先へ徒歩以外でもアクセスできる交通環境の形成が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅から離れた取引先が一定程度存在し、業務の6割程度が移動時に自動車を利用 ○混雑している道路が一定程度存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○勤務先から取引先へ時間がかからずにアクセスできる交通環境の形成が必要
買物	<ul style="list-style-type: none"> ○大規模な住宅団地では、一定程度の公共交通サービスが確保 ○住宅団地内には、急な傾斜地が一定程度存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○住宅団地内の傾斜が急な地区において、高齢者等でも容易に団地内を運行する路線バスへアクセスできる交通環境の形成が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者はバスの利用割合が高い ○商業施設は鉄道駅周辺に集積 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車を運転できない交通弱者が容易に鉄道駅周辺の商業施設へアクセスできる交通環境の形成が必要
医療・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ○大規模な住宅団地では、一定程度の公共交通サービスが確保 ○住宅団地内には、急な傾斜地が一定程度存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○住宅団地内の傾斜が急な地区においても、高齢者等でも容易に団地内を運行する路線バスへアクセスできる交通環境の形成が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ○年齢階層が高くなる程、バスの利用割合が高い ○バス路線へアクセスが困難な地区が一定程度存在 ○都心部等と比べて、自宅から最寄りの病院までの距離が大きくなる傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車を運転できない交通弱者が容易に医療施設にアクセスできる交通環境の形成が必要
観光	<ul style="list-style-type: none"> ○観光施設の半数が鉄道圏域外 ○レジャー目的の交通手段は自動車が最も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅から離れた観光施設へ容易にアクセスできる環境の形成が必要
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○eコマースの普及により、貨物輸送の小口化が進行、物流業界の運転手・労働者が不足 ○高速道路のIC周辺には大規模な物流施設が立地 ○物流施設が住宅系用途地域に立地しており、住宅地周辺での貨物車走行による住環境の悪化が想定 	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物の小口化の進行、人手不足に対応するために、地区内の輸送の効率化が必要 ○地区内の主な輸送・配送は、高速道路のIC周辺の物流拠点までの輸送、高速道路のIC周辺の物流拠点から地域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と荷捌き施設から住宅団地等への配送が必要