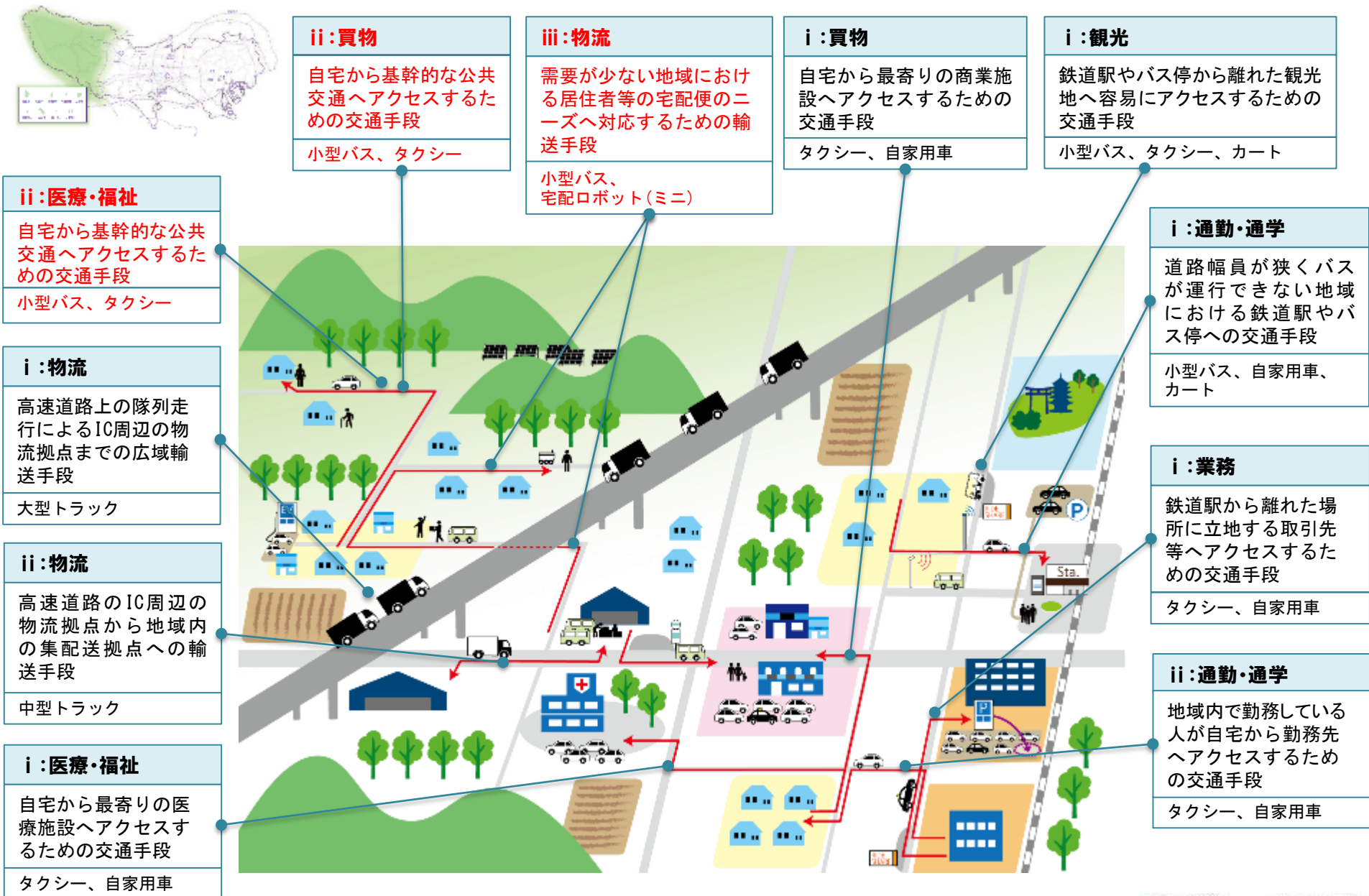


4-4 自然環境共生域 (1)活用の方向性①

<自然環境共生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	<ul style="list-style-type: none"> ○自宅から最寄りの鉄道駅やバス停まで容易にアクセスできる交通環境の形成が必要 ○地域内において、自動車を運転できなくても不自由なく通勤できる交通環境の形成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> i. 道路幅員が狭くバスが運行できない地域における鉄道駅やバス停への交通手段 ii. 地域内で勤務している人が自宅から勤務先へアクセスするための交通手段
業務	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅から離れた場所に立地する取引先へのアクセス性の向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> i. 鉄道駅から離れた場所に立地する取引先等へアクセスするための交通手段
買物	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が容易に商業施設にアクセスできる交通環境の形成が必要 ○自宅から基幹的な公共交通までアクセス可能な交通環境の形成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> i. <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> ii. <u>自宅から基幹的な公共交通へアクセスするための交通手段</u>
医療・福祉	<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 ○自宅から基幹的な公共交通までアクセス可能な交通環境の形成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 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. <u>自宅から基幹的な公共交通へアクセスするための交通手段</u>
観光	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅やバス停から離れた観光地へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> i. 鉄道駅やバス停から離れた観光地へ容易にアクセスできる交通手段
物流	<ul style="list-style-type: none"> ○運転手・労働者不足に対応し、高速道路のIC周辺の物流拠点間の輸送の効率化が必要 ○運転手・労働者不足に対応し、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における効率化が必要 ○地域内の集配送拠点からの宅配の効率化が必要 	<ul style="list-style-type: none"> i. 高速道路上の隊列走行による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. <u>需要が少ない地域における居住者等の宅配便のニーズへ対応するための輸送手段</u>

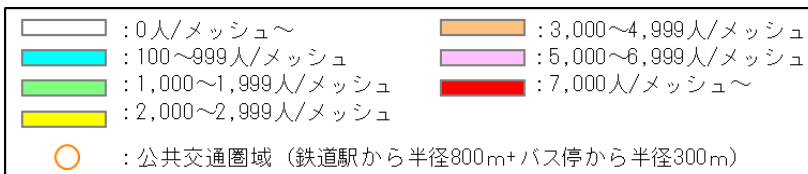
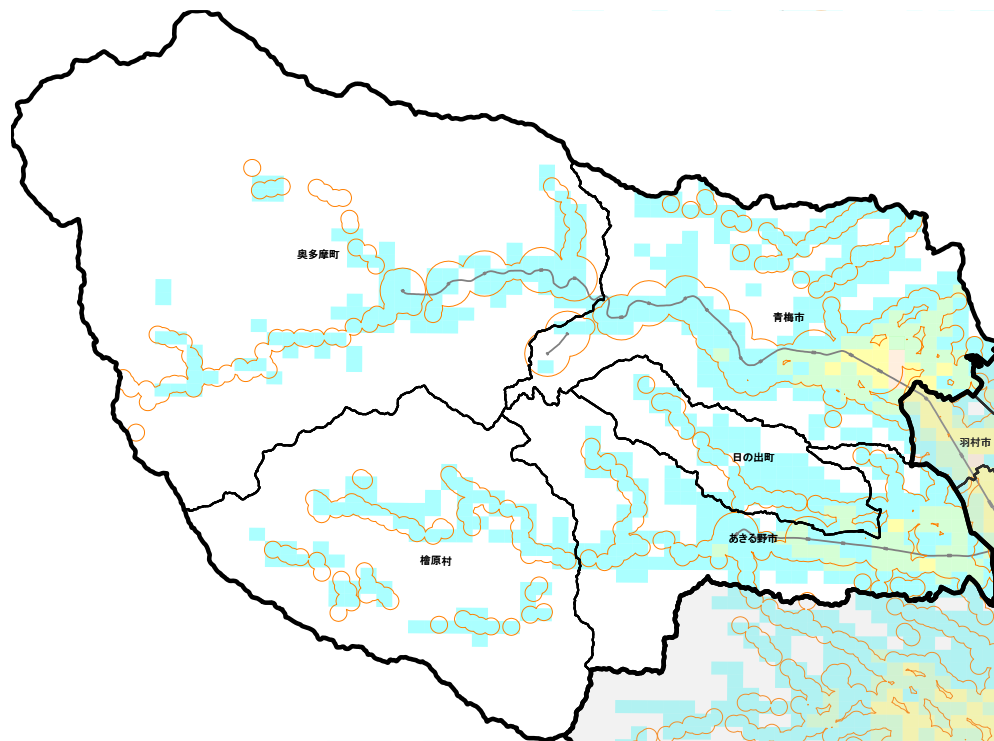
4-4 自然環境共生域 (1) 活用の方向性②



4-4 自然環境共生域 (2) 概況(夜間人口の分布状況と推移)

- 森林地域が多く、山間部や鉄道沿線に人口が分布
- 将来の夜間人口は、2040年に約4万人減少し、高齢化率は3割から4割へ増加予想

■夜間人口の分布と鉄道・バス圏域

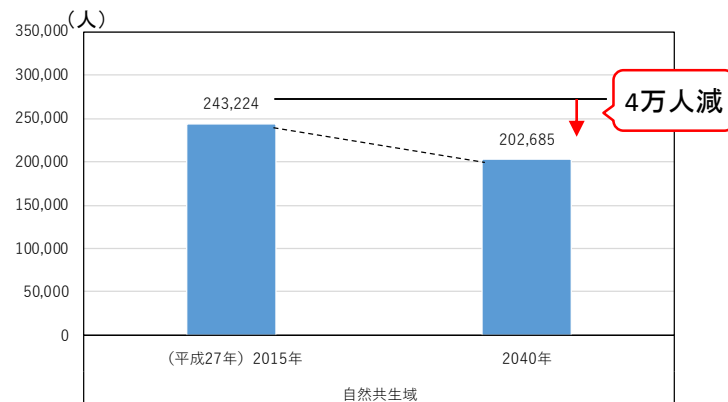


※500mメッシュ単位で表示

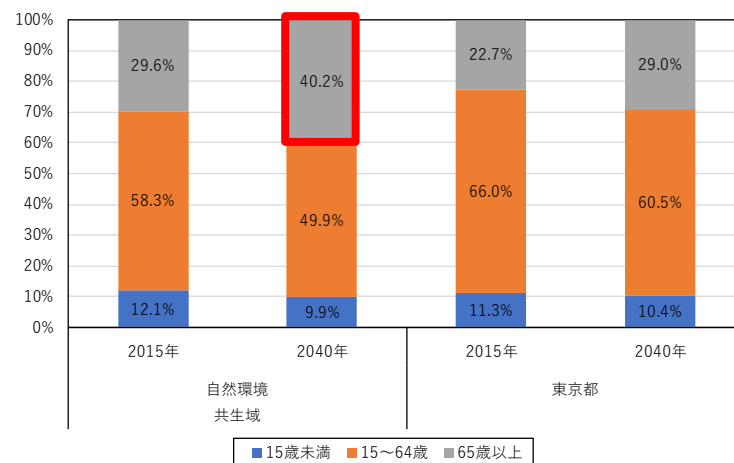
資料)総務省『国勢調査』(平成27年)、
国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)より作成

■将来の夜間人口

<夜間人口の推移>



<地域別の年齢構成比の推移>

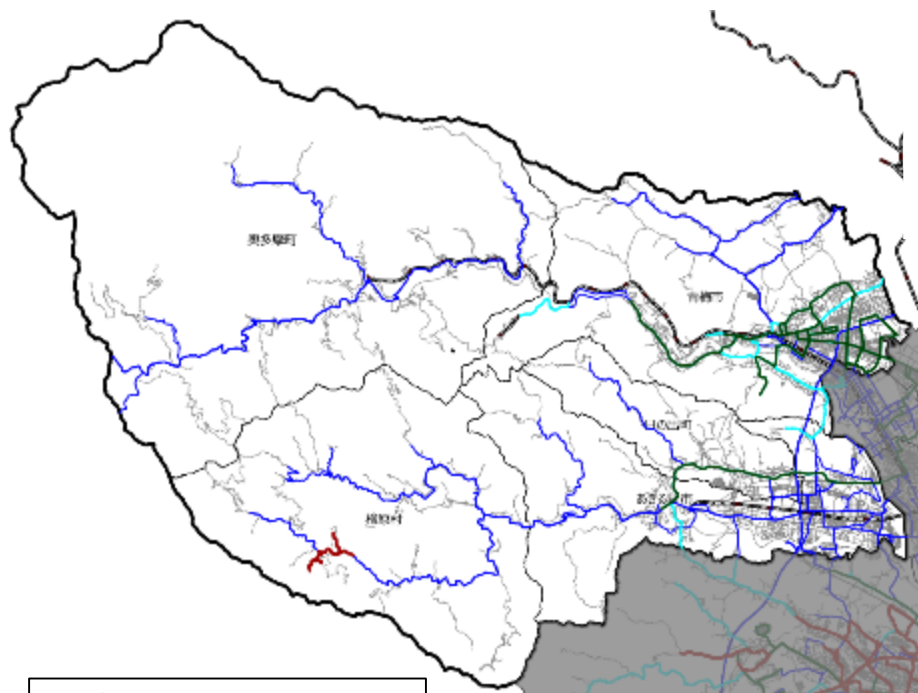


資料)国立社会保障人口問題研究所『日本の地域別
将来推計人口』(平成30年推計)より作成

4-4 自然環境共生域 (3) 通勤・通学(バスの運行状況と交通手段)

- バスの運行は、サービス本数が低い路線(15本未満/日)が多く存在
- 代表交通手段は、「自動車」の割合が半数で最も高い
- 通勤・通学目的の代表交通手段は、「自動車」の割合が4割程度、市町村内外は「鉄道」が半数以上(53%)、市町村内外々は「徒歩」が4割程度

■バスの運行本数

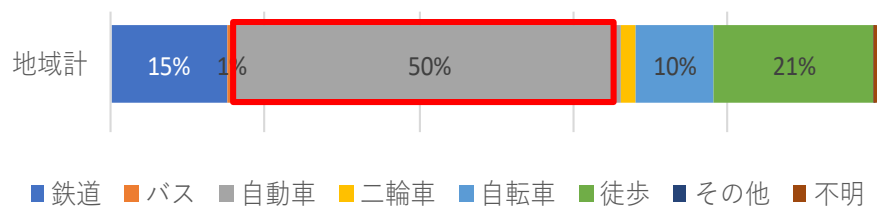


【バス運行本数】

- : 15本未満/日
- : 15本以上/日
- : 30本以上/日
- : 60本以上/日
- : 鉄道

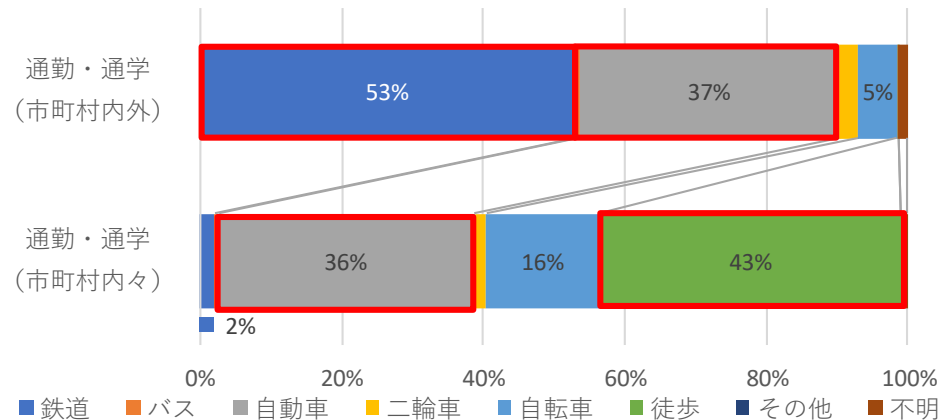
資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)より作成

■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

■通勤目的の代表交通手段分担率(発生交通量)



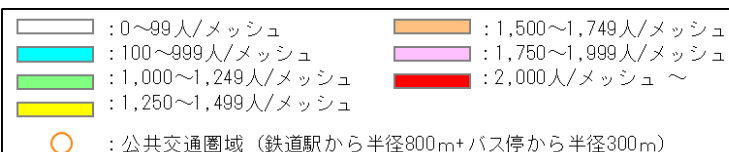
※市内々トリップは市町村内外々での移動

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

4-4 自然環境共生域 (4) 業務(従業人口の分布状況と交通手段等)

- 従業人口は、東部の鉄道駅(東青梅駅、河辺駅、武蔵引田駅等)周辺に分布
- 業務目的における市町村外への移動は、半数以上
- 代表交通手段は、「自動車」の割合が7割程度で最も多い。市町村外の移動では「鉄道」が3割程度で比較的多く、市町村々の移動では「自転車」「二輪車」も一定数存在

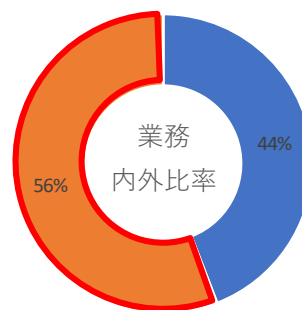
■ 従業人口の分布と鉄道・バス利用圏域



※500mメッシュ単位で表示

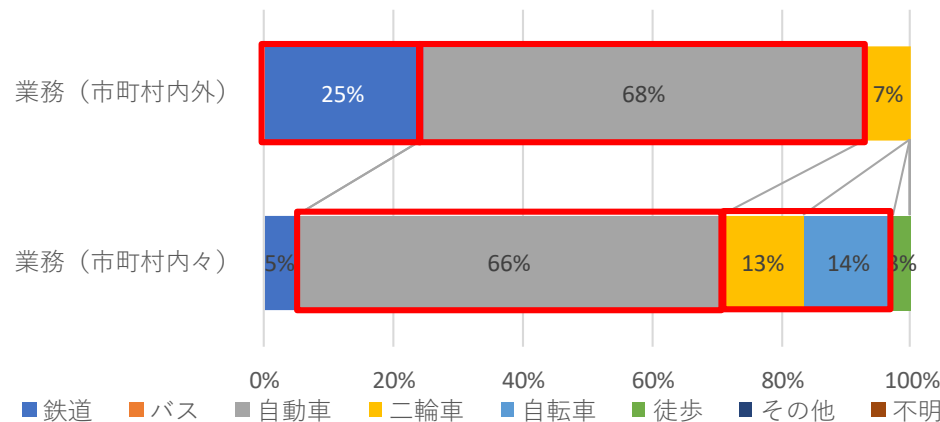
資料)国土交通省『国土数値情報』(平成22年度、平成30年度)、
経済産業省『経済センサス』(平成28年度)より作成

■ 業務目的における市町村内外の移動比率



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

■ 業務目的の代表交通手段分担率(発生交通量)

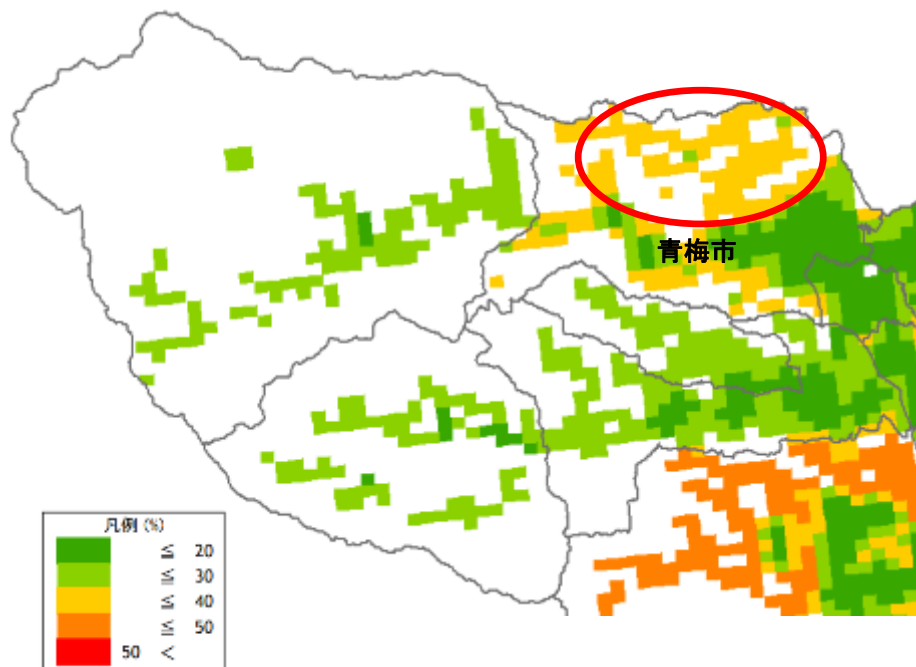


※市内々トリップはそれぞれの市町村内で完結する移動
資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-4 自然環境共生域 (5) 買物(買物困難者と交通手段)

- 買物困難者の割合は、北部地区(青梅市等)で高い
- 買物目的の代表交通手段は、「自動車(自ら運転)」の割合が半数程度で最も多く、「自動車(送迎)」が65歳以上で一定数存在

■買物困難者の割合

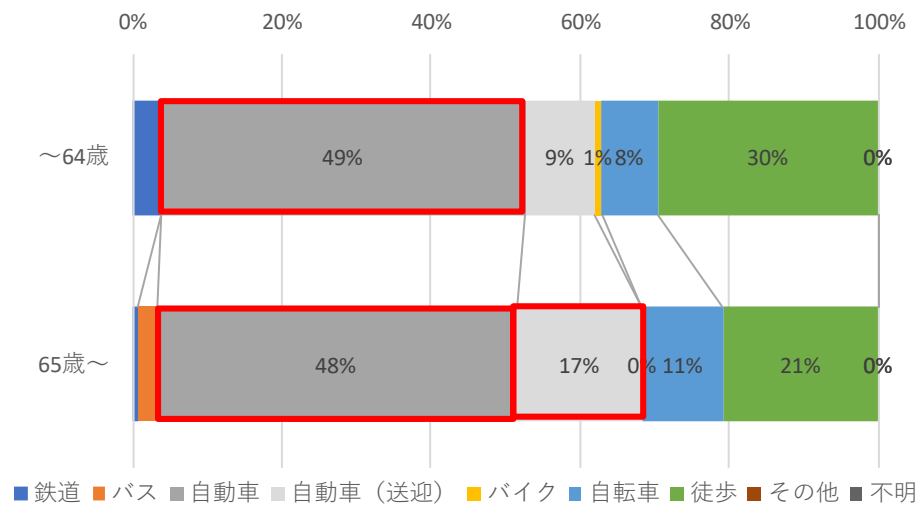


※2015年の値
※500mメッシュ単位で表示

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)

■買物目的の代表交通手段分担率(発生量)

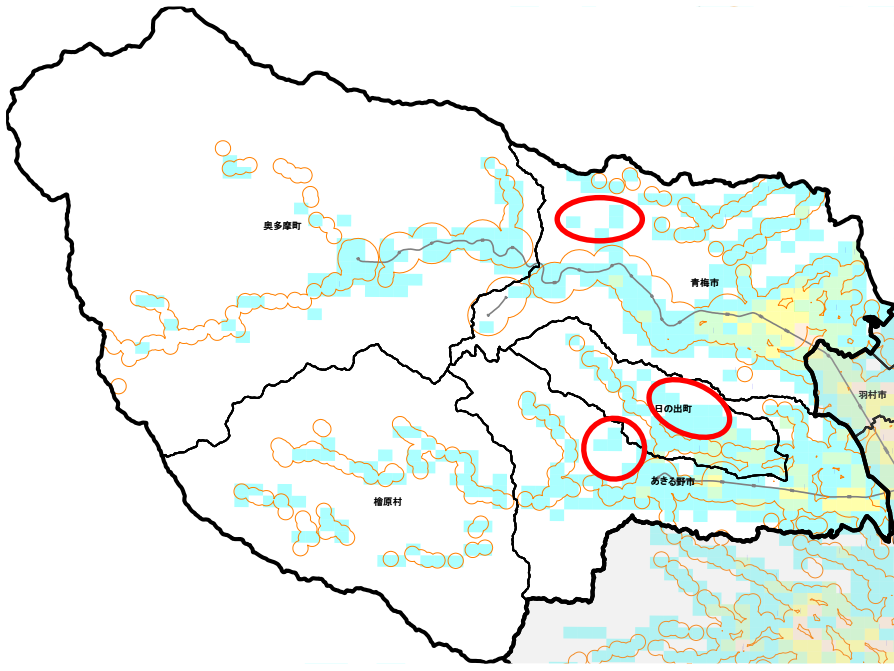


資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-4 自然環境共生域 (6) 医療・福祉①(医療施設の分布状況と交通手段)

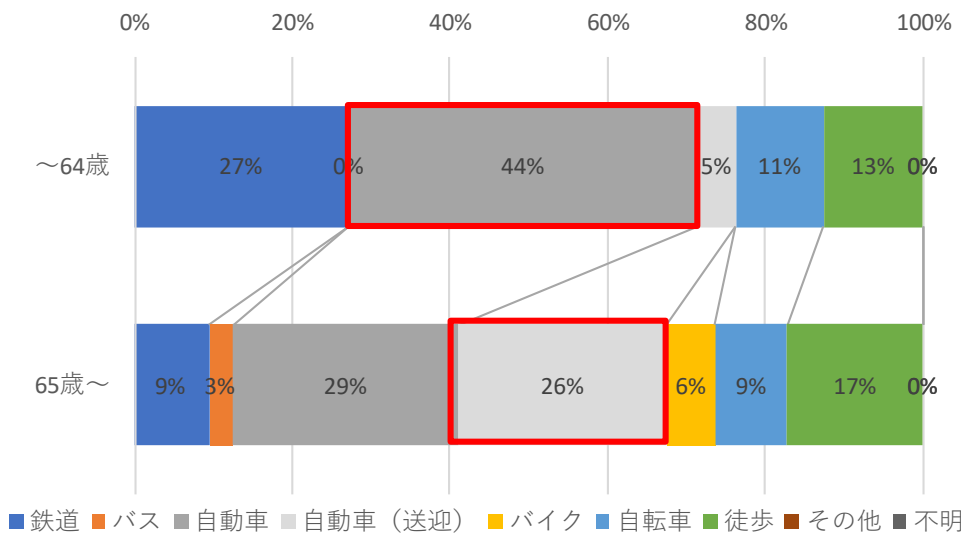
○医療施設は、公共交通圏域に分布している一方、高齢者の居住地は圏域外にも分布
 ○通院目的の代表交通手段は、64歳以下は「自動車(自ら運転)」の割合が4割以上で最も高く、65歳以上では「自動車(自ら運転)」が減少し、「自動車(送迎)」が増加

■医療施設・高齢者の分布と鉄道・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)より作成

■通院目的の代表交通手段分担率(発生交通量)



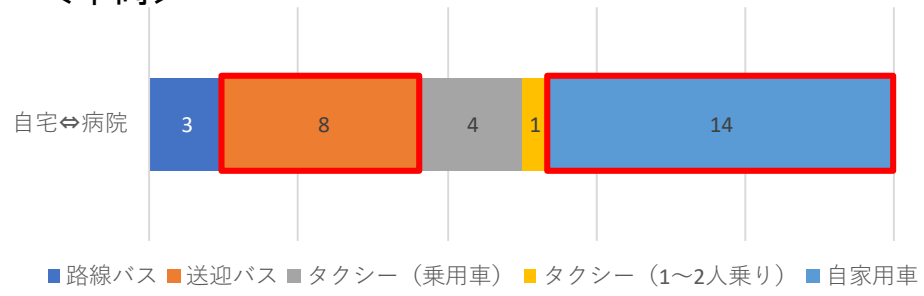
資料)『東京都市圏パーソントリップ調査』(平成30年度)より作成

4-4 自然環境共生域 (6) 医療・福祉②(自動運転の利用意向)

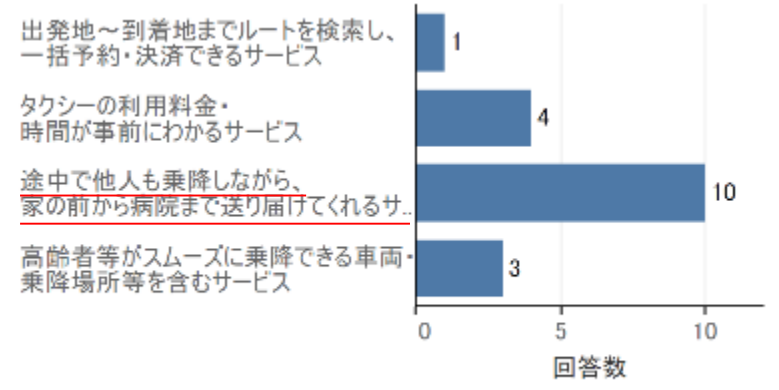
○自動運転の利用意向は、「自家用車」が最も多く、次いで「送迎バス」が多い
 ○自動運転に求めるサービスは、バスが「他の自動車より優先され時刻通り運行」、タクシーが「他人の乗降も含めた家の前から病院までの送迎」、自家用車が「渋滞・事故・最短経路情報の提供」「自動での駐車」の意見が多い

■医療・福祉目的における自動運転の利用意向

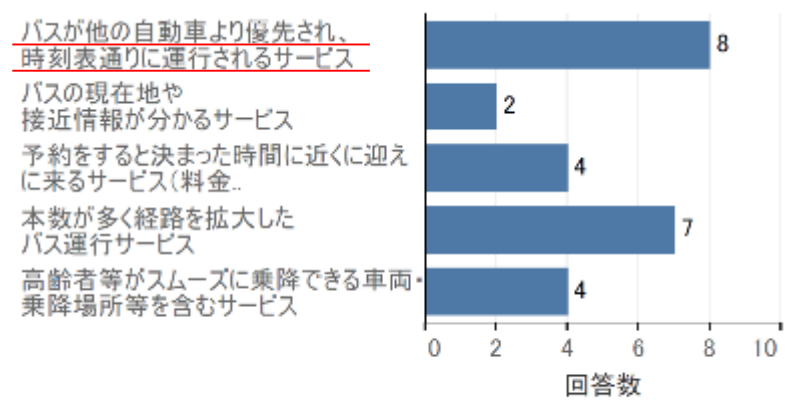
<車両>



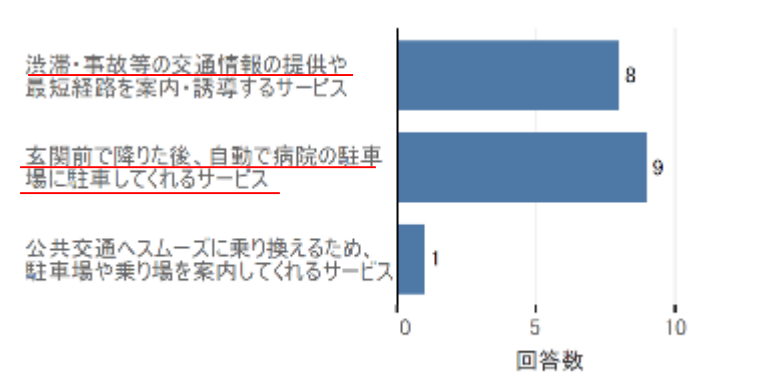
<求めるタクシーのサービス>



<求めるバスのサービス>



<求める自家用車のサービス>

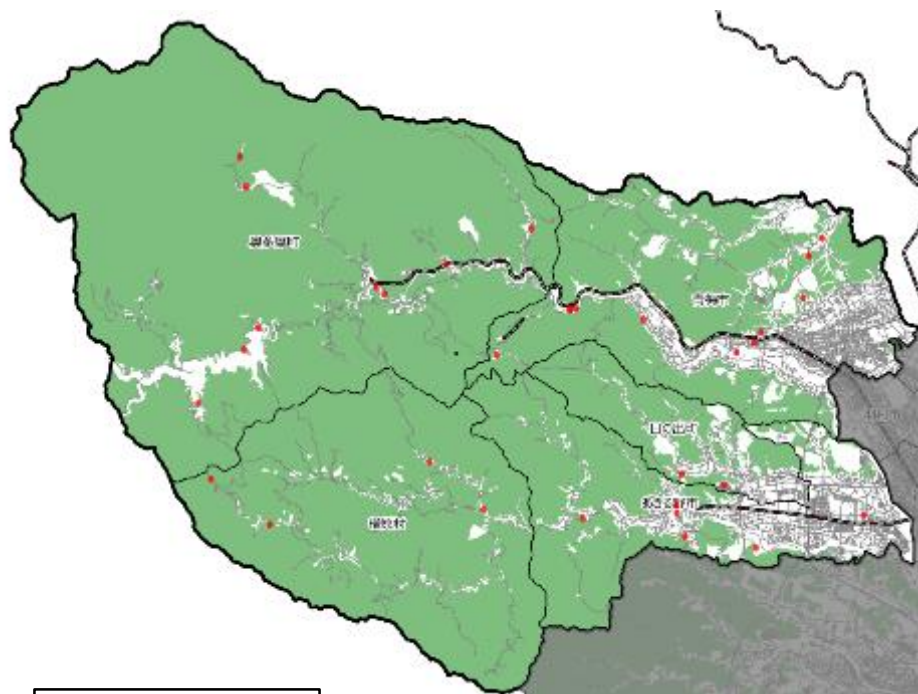


※場所: 奥多摩病院、対象: 医療目的の移動者 (n=13)
 資料) 東京都都市整備局『自動運転意識調査』(令和元年度)

4-4 自然環境共生域 (7) 観光(観光施設の立地状況と交通手段)

- 観光施設は、自然環境等を活かした森林地域に多く立地
- 観光施設への交通手段は、「乗用車」が6割以上で最も多い

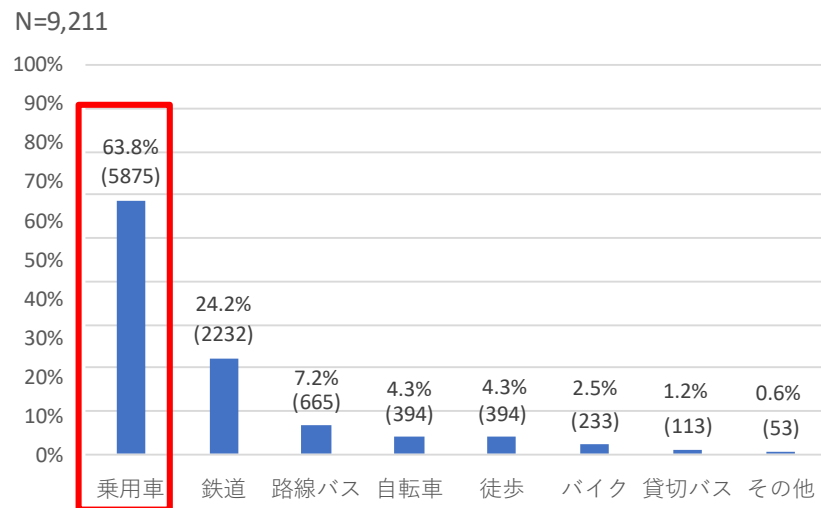
■観光施設の立地状況



- : 森林地域
- : 観光施設

資料) 国土交通省『国土数値情報』(平成27年度)、
西多摩地域広域行政圏協議会『西多摩地域入込観光客数調査報告書』
(平成29年度)より作成

■観光施設への交通手段(西多摩地区)



※複数回答可能なため、得票数と回答数は異なる

※観光施設: 自然(山岳、河川、池沼等)、歴史・文化(史跡、神社・仏閣、庭園、博物館、美術館、産業観光)、温泉・健康、スポーツ・レクリエーション(スポーツ・レクリエーション施設、キャンプ場、公園、レジャーランド・遊園地、テーマパーク等)、都市型観光(商業施設、地区・商店街、食・グルメ)と定義

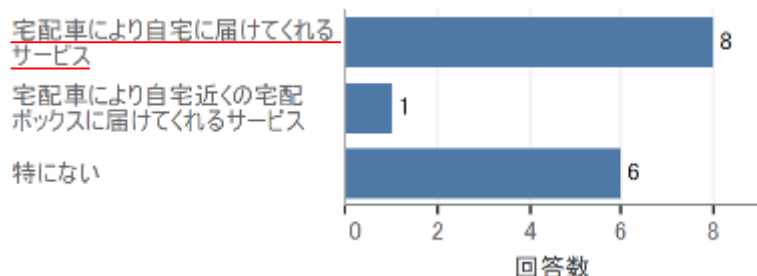
資料) 西多摩地域広域行政圏協議会『西多摩地域入込観光客数調査報告書』
(平成29年度)より作成

4-4 自然環境共生域 (8) 物流(自動運転の利用意向と交通施策)

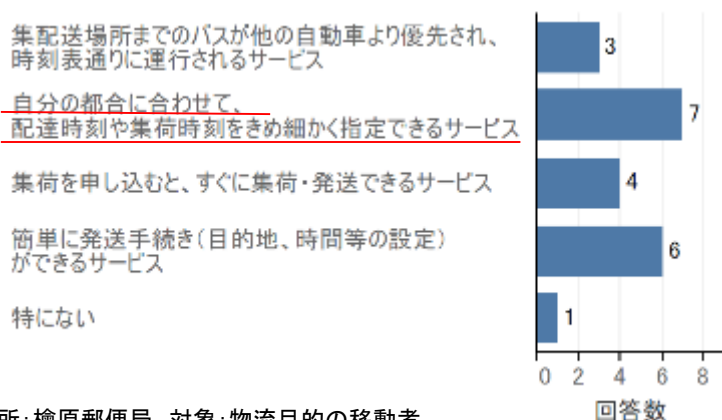
- 自動運転の利用意向は、「宅配車により自宅に届けてくれるサービス」が多く、求めるサービスは、「配達時刻や集荷時刻をきめ細かく指定できるサービス」が多い
- 物流に関する交通施策として、宅配便等の増加や運転手・労働者の不足に対し、「貨客混載」の取組を推進

■ 物流における自動運転の利用意向

< 物流サービス >



< 荷物等の発送・受取で求めるサービス >



※場所: 檜原郵便局、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)

■ 物流に関する交通施策

～(中略)～

さらに、現行のバス路線の維持や運行体系の見直し等を行うほか、地域の移動を支えるデマンド交通の運行、自動運転などの最新技術を活用した交通手段の導入など、地域交通の充実に向けた取組を進める。

加えて、貨物輸送の共同化や公共交通を活用した貨客混載の取組も進める。

出典) 東京都『東京都山村振興基本方針』(平成30年)



出典) 中部運輸局HP『路線バスによる貨客混載の検討に向けて』

4-4 自然環境共生域 (9) 地域特性と課題

<自然環境共生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	○市町村外への移動のうち半数は鉄道利用	○自宅から最寄りの鉄道駅やバス停まで容易にアクセスできる交通環境の形成が必要
	○市町村内への通勤は自動車や徒歩が主な移動手段	○地域内において自動車を運転できなくても不自由なく通勤できる交通環境の形成が必要
業務	○自動車での移動手段は自動車が多い ○市町村内々では二輪車や自転車も多い	○鉄道駅から離れた場所に立地する取引先等へのアクセス性の向上が必要
買物	○自動車への依存度が高い地域であり、高齢化の進行に伴う交通弱者の増加が予想 ○人口の減少に伴い、鉄道・バス等の利用者が減少し、公共交通のサービス水準が低下が予想	○自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が容易に商業施設にアクセスできる交通環境の形成が必要 ○自宅から基幹的な公共交通までアクセス可能な交通環境の形成が必要
医療・福祉	○自動車への依存度が高い地域であり、高齢化の進行に伴う交通弱者の増加が予想 ○人口の減少に伴い、鉄道・バス等の利用者が減少し、公共交通のサービス水準が低下が予想	○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 ○自宅から基幹的な公共交通までアクセス可能な交通環境の形成が必要
観光	○豊かな自然環境を活かした施設も多く、アクセスは自動車が多い	○鉄道駅やバス停から離れた観光地へ容易にアクセスできる交通環境の形成が必要
物流	○宅配便等が増加する一方で、物流業界における運転手・労働者が不足が予想 ○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、地域内の集配送拠点からの宅配 ○自動運転による自宅までの配送ニーズも多い	○運転手・労働者不足に対応し、高速道路のIC周辺の物流拠点間の輸送の効率化が必要
		○運転手・労働者不足に対応し、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における効率化が必要
		○地域内の集配送拠点からの宅配の効率化が必要