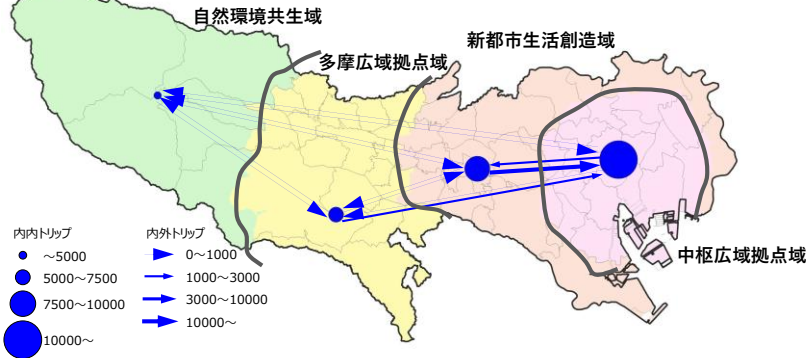

各地域区分特有の課題と対応する将来像

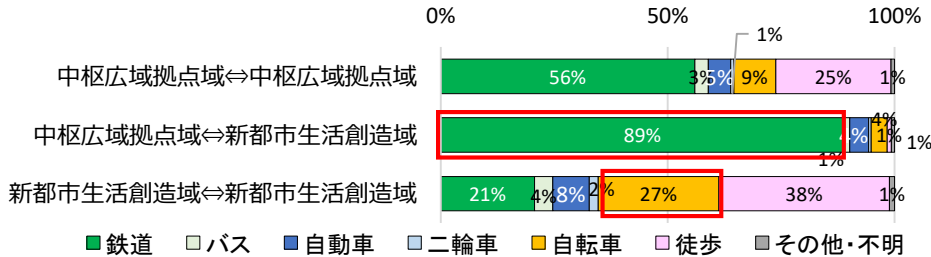
各地域区分特有の課題と対応する将来像

- 1 各地域区分の移動特性
- 2 各地域区分特有の課題
- 3 対応する将来像

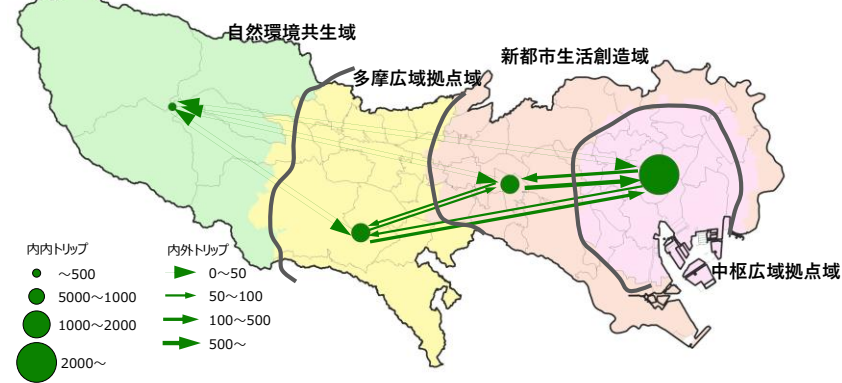
東京都内の通勤・通学トリップ数



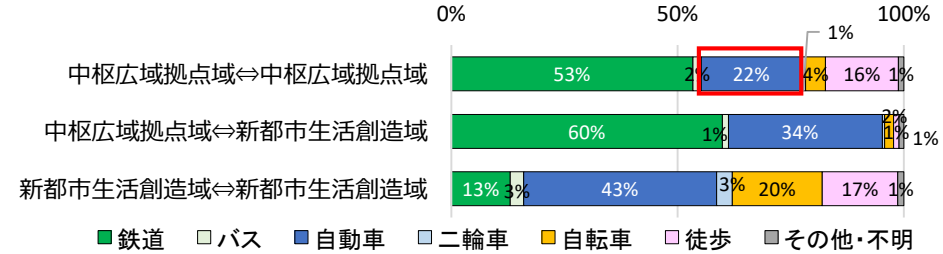
通勤・通学トリップ数上位3位の代表交通手段



東京都内の業務トリップ数



業務トリップ数上位3位の代表交通手段



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）・国土数値情報より東京都作成

《通勤・通学トリップの特徴》

■新都市生活創造域

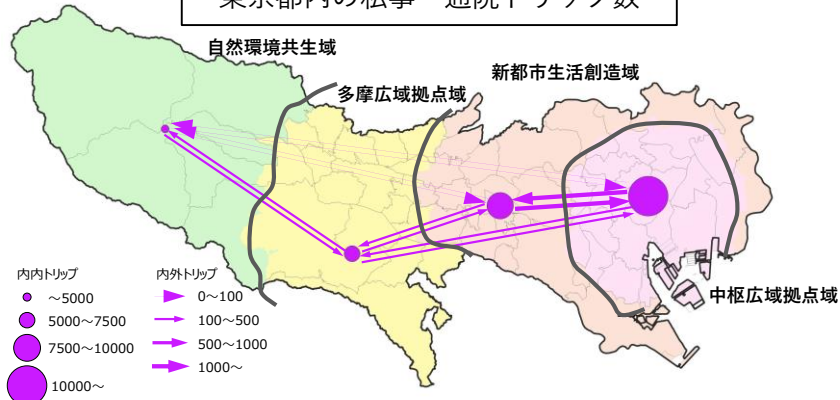
- 中枢広域拠点域へ向かう通勤・通学トリップが多く、利用交通手段の約9割が鉄道
- 新都市生活創造域の内々における通勤・通学トリップの利用交通手段は自転車が多い

《業務トリップの特徴》

■中枢広域拠点域

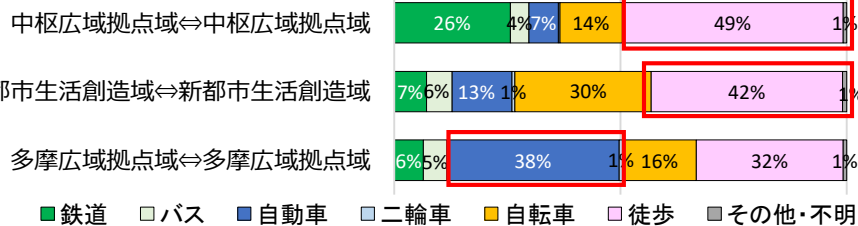
- 業務機能が高度に集積している中枢広域拠点域内々の移動需要が多く、機動的な移動手段として自動車の利用が見られる

東京都内の私事・通院トリップ数

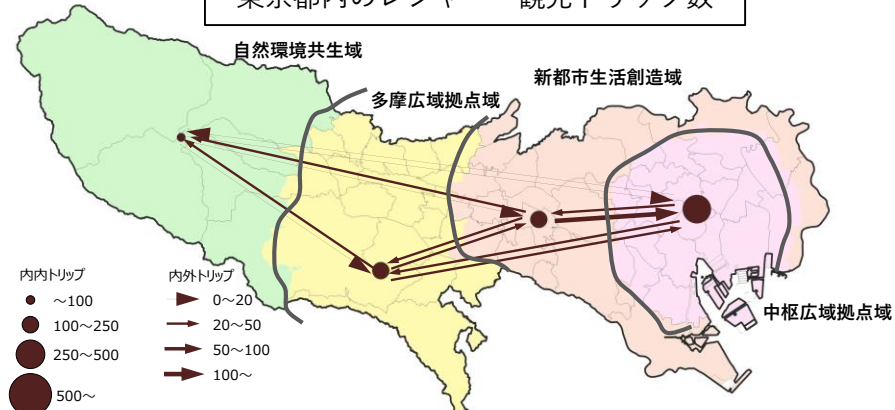


私事・通院トリップ上位3位の代表交通手段

0% 50% 100%

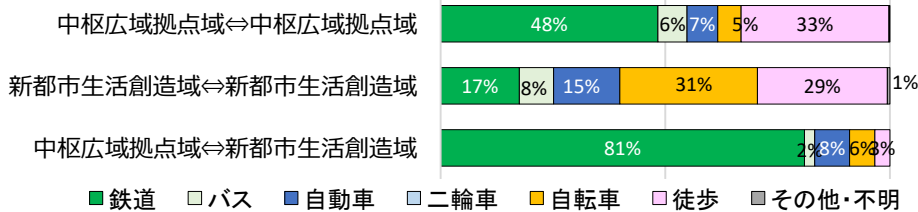


東京都内のレジャー・観光トリップ数



レジャー・観光トリップ数上位3位の代表交通手段

0% 50% 100%



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）・国土数値情報より東京都作成

《私事・通院トリップの特徴》

■ 共通・中枢広域拠点域

- ・ 身近な地域での活動が中心で、徒歩での内々トリップが多い
- ・ 特に人口密度が高い中枢広域拠点域ではトリップ量も多い

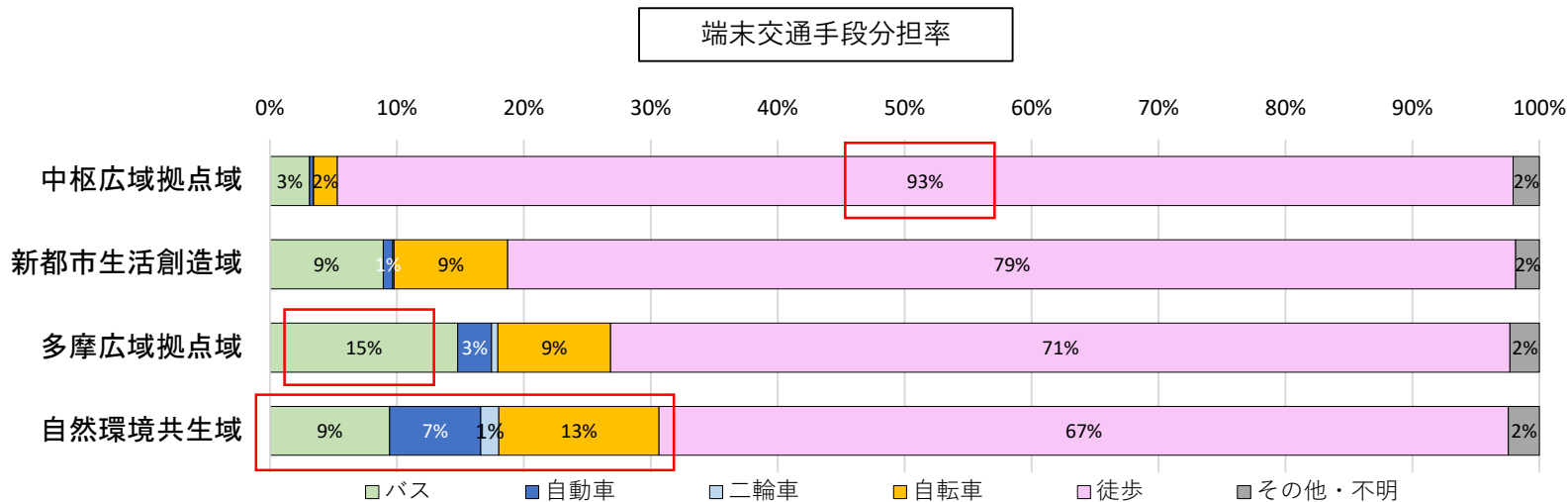
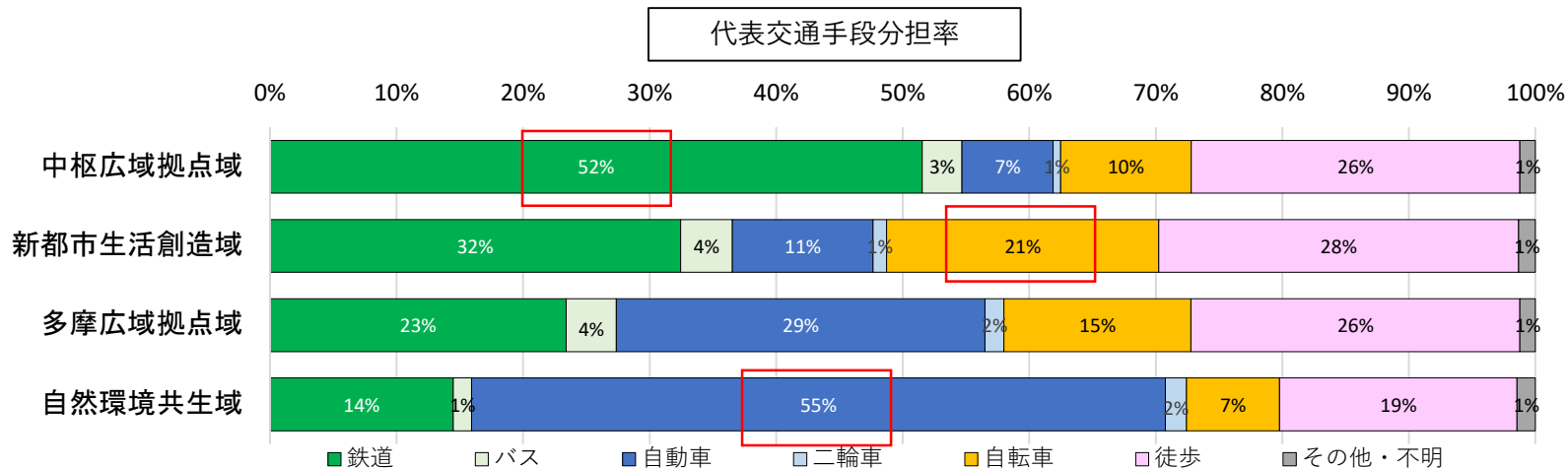
■ 多摩広域拠点域

- ・ 生活施設へのアクセス距離が長く、自動車利用が多い

《レジャー・観光トリップの特徴》

■ 自然環境共生域

- ・ 自然環境を生かした観光地が存在する自然環境共生域へ向かう移動需要が一定数存在



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

- 代表交通手段としての**鉄道**と、その端末交通としての**徒歩**が占める割合が高い

■ 新都市生活創造域

- 代表交通手段として**自転車**の割合が高い

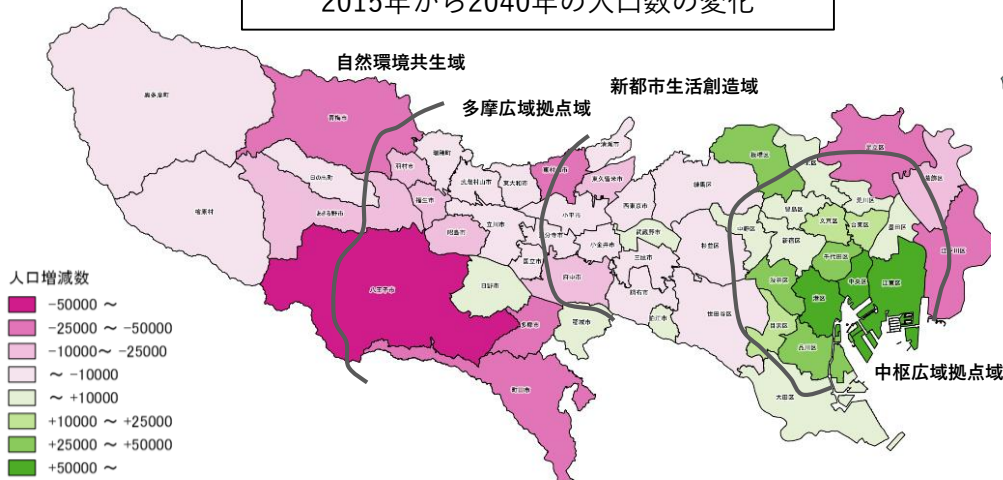
■ 多摩広域拠点域

- 端末交通として**バス**の割合が高い

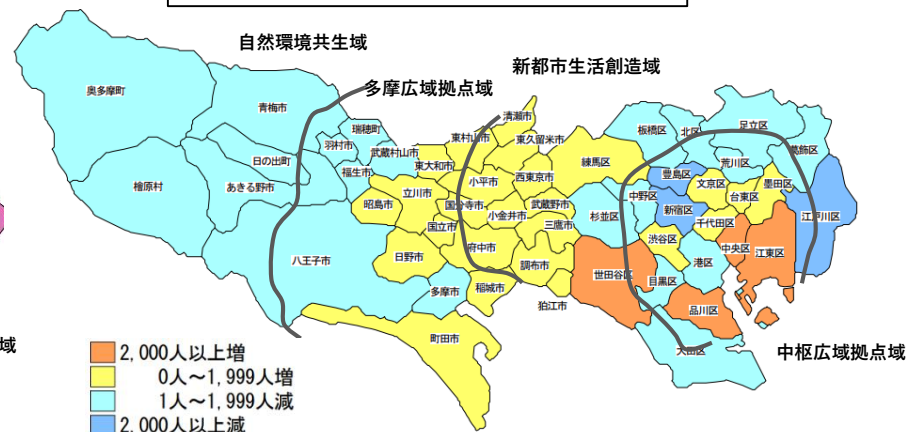
■ 自然環境共生域

- 代表交通手段としての**自動車**の割合が著しく高く、**徒歩**によらない**端末交通**が約**3割**を占める

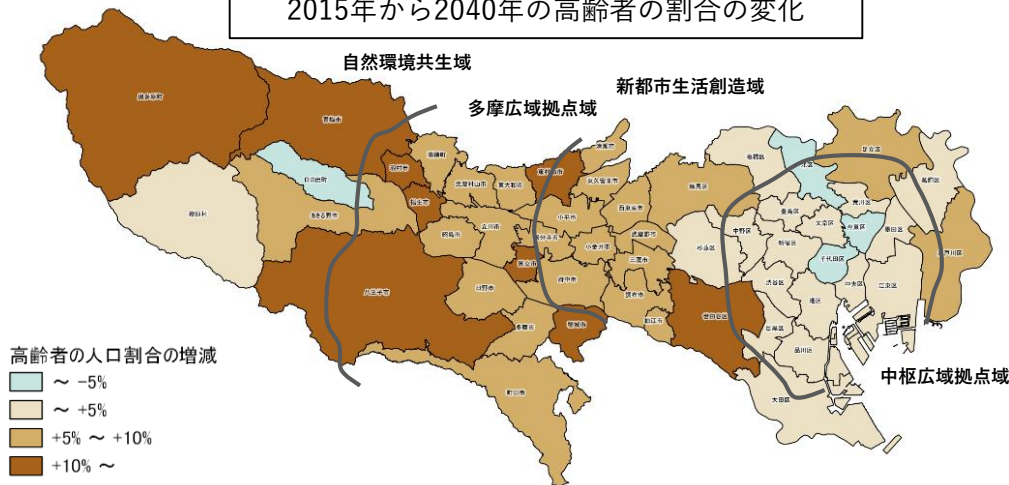
2015年から2040年の人口数の変化



令和2年における地域別人口の増減数



2015年から2040年の高齢者の割合の変化



■ 中枢広域拠点域

- 令和2年は一部の区で人口減少するも、**長期的に人口増の予測**

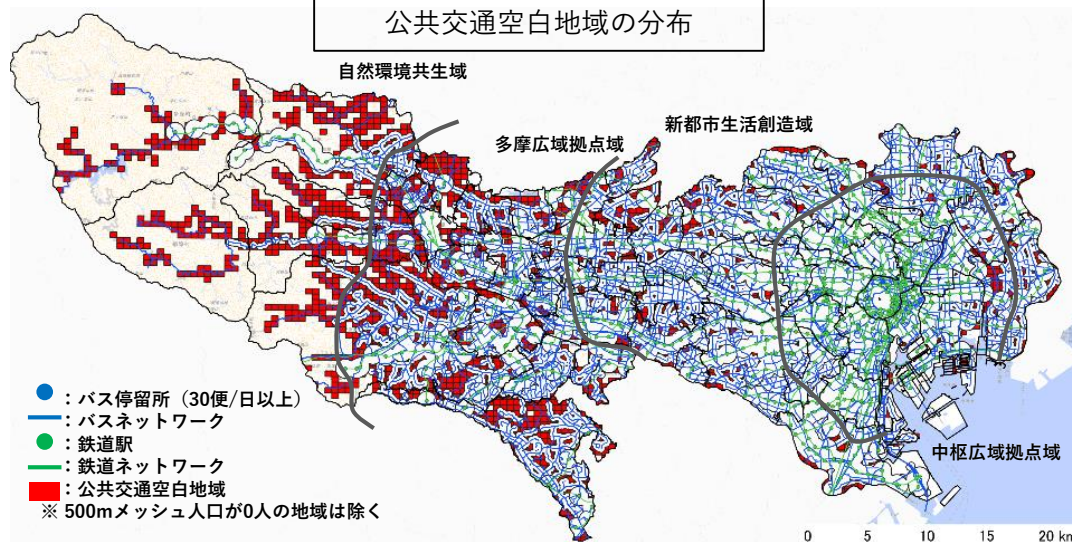
■ 新都市生活創造域・多摩広域拠点域

- 新型コロナ危機を契機とした郊外への移住志向から、**令和2年は域内の多くの区市で人口が増加**
- 一方、**長期的には域内の多くの区市で人口減、高齢化が進行する予測**

■ 自然環境共生域

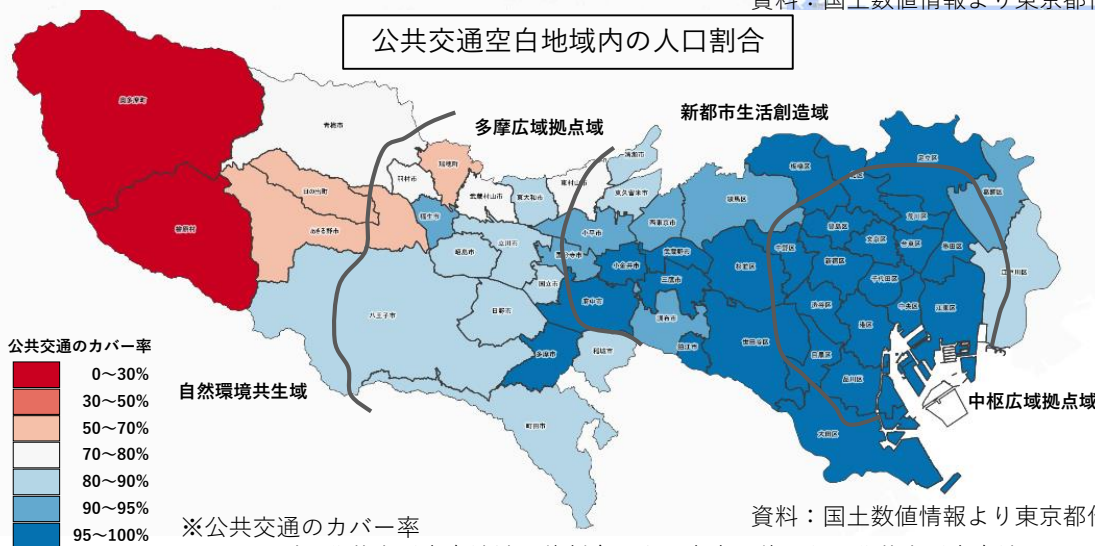
- 急激な高齢化の進行が予測**

公共交通空白地域の分布



資料：国土数値情報より東京都作成

公共交通空白地域内の人口割合



資料：国土数値情報より東京都作成

※公共交通のカバー率

町丁目別に公共交通空白地域面積割合と人口密度の積から、公共交通空白地域内人口を推定し、基礎自治体別に積み上げることで人口カバー率を算出

■ 中枢広域拠点域

- 公共交通空白地域が局所的に点在するものの、公共交通のカバー率も9割5分以上と非常に高く、高密度に公共交通ネットワークが形成されており、交通サービスの水準は高い

■ 新都市生活創造域

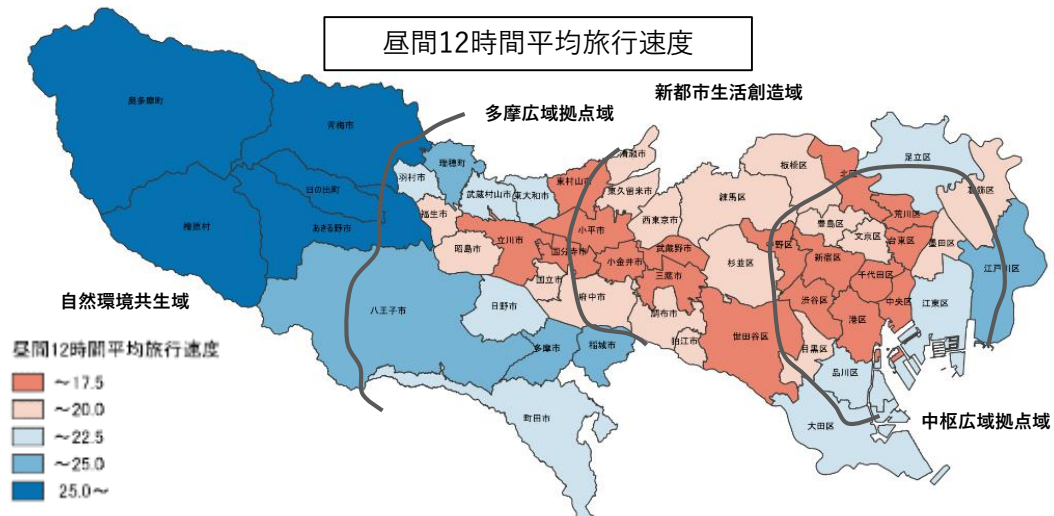
- 公共交通のカバー率が8割を超えているが、公共交通空白地域が散見されるなど、交通サービス水準が低い地域が部分的に存在

■ 多摩広域拠点域

- 公共交通のカバー率が7割程度にとどまる地域もあり、公共交通空白地域が帯状に分布するなど、交通サービス水準が低い地域が存在

■ 自然環境共生域

- 公共交通のカバー率が3割を下回る地域もあり、公共交通空白地域が面的に分布するなど、交通サービス水準が低い



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

■ 中枢広域拠点域

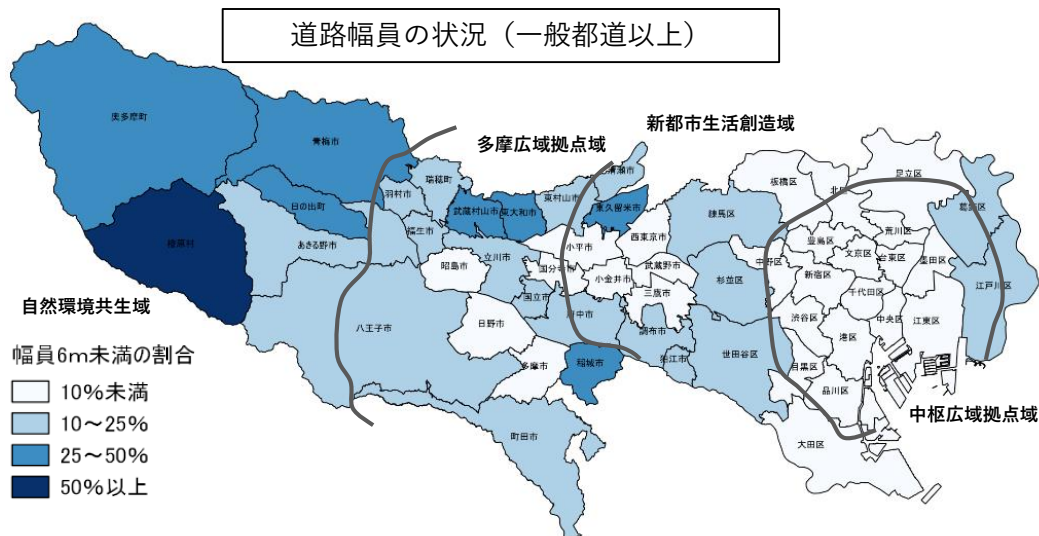
- 道路幅員は確保されているものの、交通量の多さなどの要因から、域内の多くの区で昼間平均旅行速度が20km/hを下回る

■ 新都市生活創造域

- 交通量の多さなどの要因から域内の多くの区市で昼間平均旅行速度が20km/hを下回る
- 域内の一部の区市では、一般都道以上で幅員6m未満の割合が10%を超えるなど、バスの走行環境に課題がある

■ 多摩広域拠点域

- 平均旅行速度が20km/hを上回る市が多い一方、域内の多くの市町で、一般都道以上で幅員6m未満の割合が10%を超えるなど、バスの走行環境に課題がある



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