

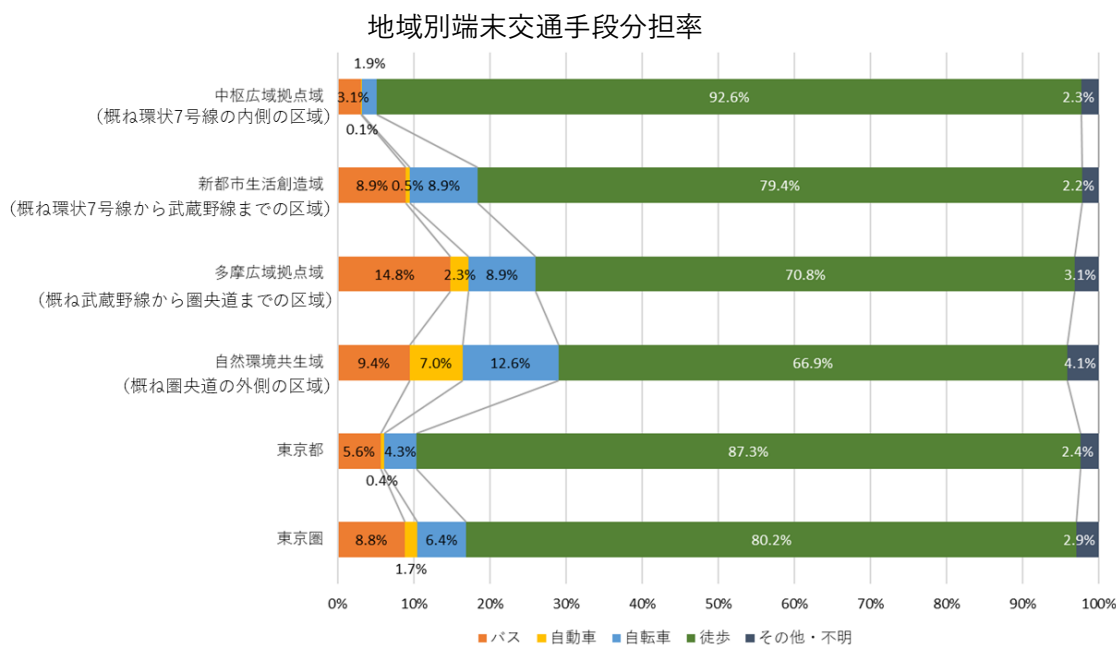
参考資料

東京の公共交通の特徴に関する資料

2-1 東京の公共交通の特徴を示す資料のうち、本編に掲載しきれなかったものについて、参考資料としてまとめて掲載する。

❖ 公共交通の利用状況に関する特徴

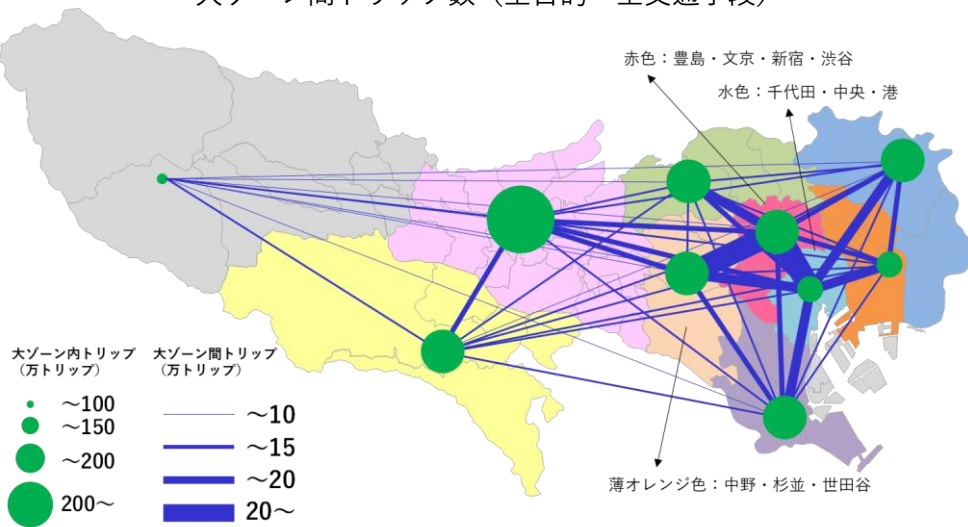
鉄道駅からのアクセス・イグレスを担う末端交通手段について、都内における地域別の分担率を見ると、中枢広域拠点域では徒歩が 92.6%と高い値になっている。郊外部に関しては、多摩広域拠点域ではバスが選択される高い一方で、自然環境共生域では自転車・自動車の割合が高い傾向にある。



❖ 都内におけるトリップに関する特徴

都内における地域間トリップ数は、新宿・渋谷区（下図・赤色）を含むエリアが卓越していることが分かる。また、武蔵野市・立川市を含むエリア（ピンク色）と区部中心部（薄オレンジ、赤色、水色のエリア）を結ぶ、郊外・都心間の移動も多くみられるほか、武蔵野市・立川市を含むエリアと八王子・町田市を含むエリア（黄色）の郊外間の移動も一定程度見られ、行政区をまたぐ広域の移動も多く発生している。

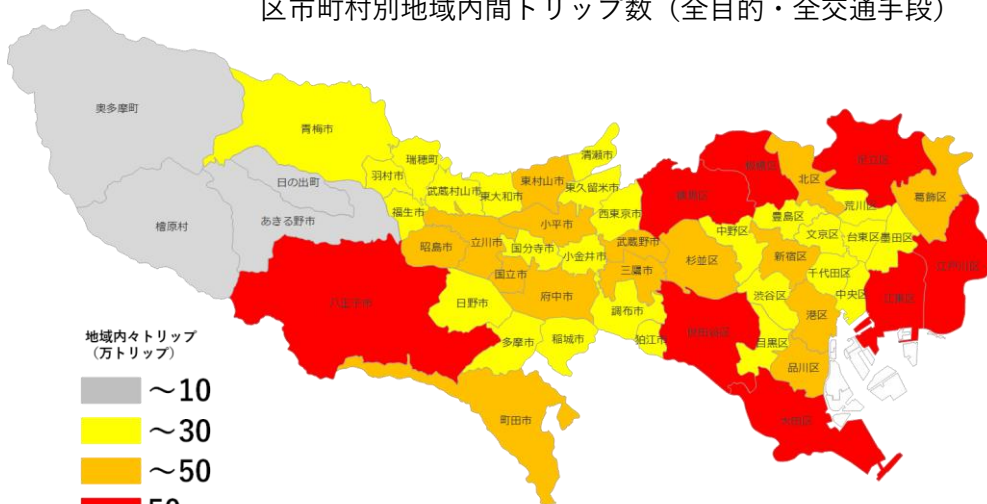
大ゾーン間トリップ数（全目的・全交通手段）



資料：平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

地域内々トリップを区市町村別に見ると、区部中心部を取り囲むエリア及び八王子市において、区市町村内を発着地とする移動が多い傾向が確認できる。

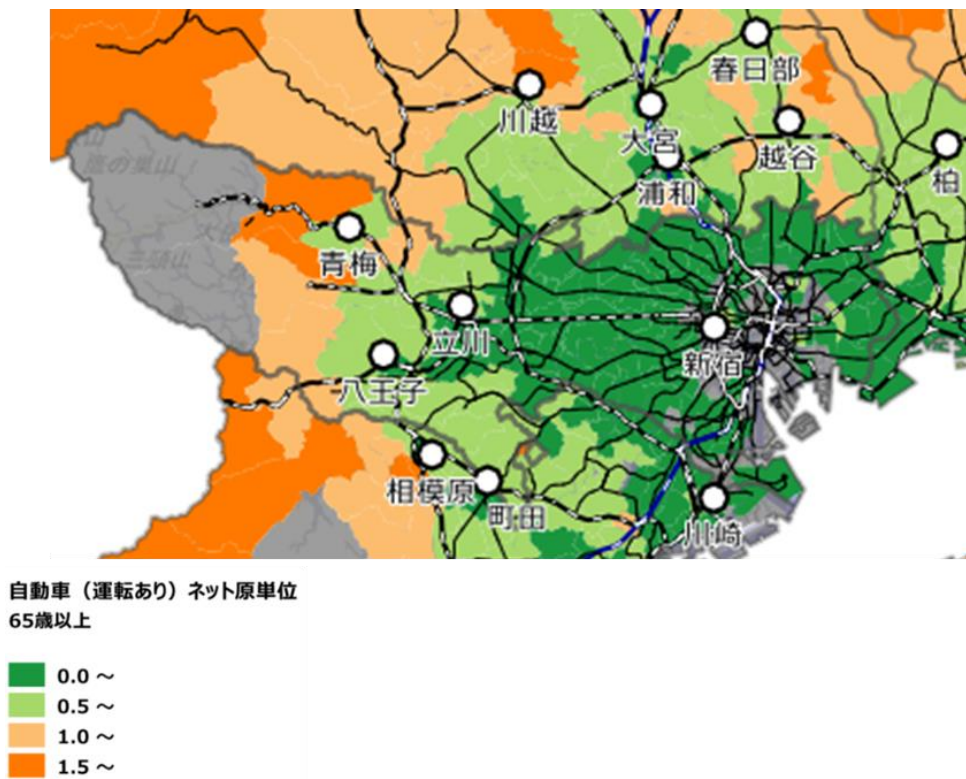
区市町村別地域内間トリップ数（全目的・全交通手段）



資料：平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

高齢者の移動手段として自動車を使用するトリップは増加傾向にある。特に後期高齢者の増加率が高い。また、高齢者が自身で運転するトリップは、多摩西部にいくに従って高くなる傾向にあり、高齢者であっても自家用車を運転せざるを得ない状況にあることが確認できる。

高齢者の自分自身での運転の自動車ネット原単位*



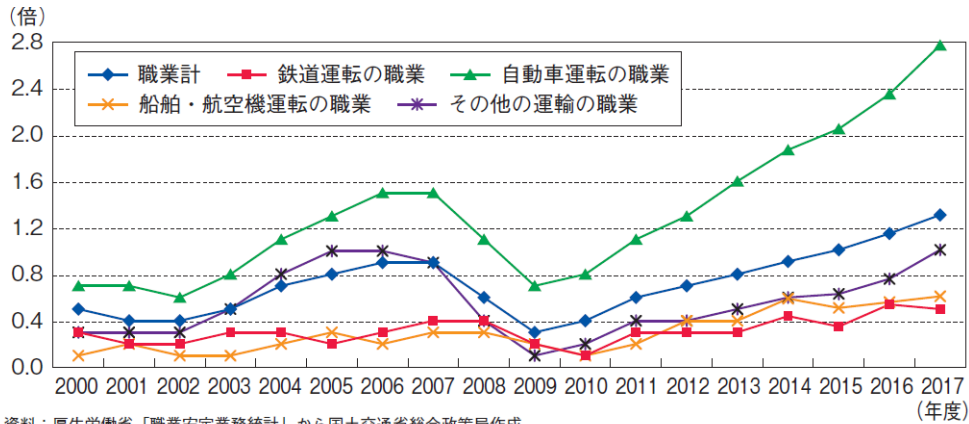
※ここでいう自動車ネット原単位とは、自動車で移動したトリップ数の総計を、外出した人1人1日当たりの値に換算したもの

資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

❖ 交通サービスの担い手に関する特徴

自動車運転の職業の有効求人倍率は、他の職業と比較して近年の上昇率が著しく、交通サービスを担う労働者不足は深刻である。

職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）

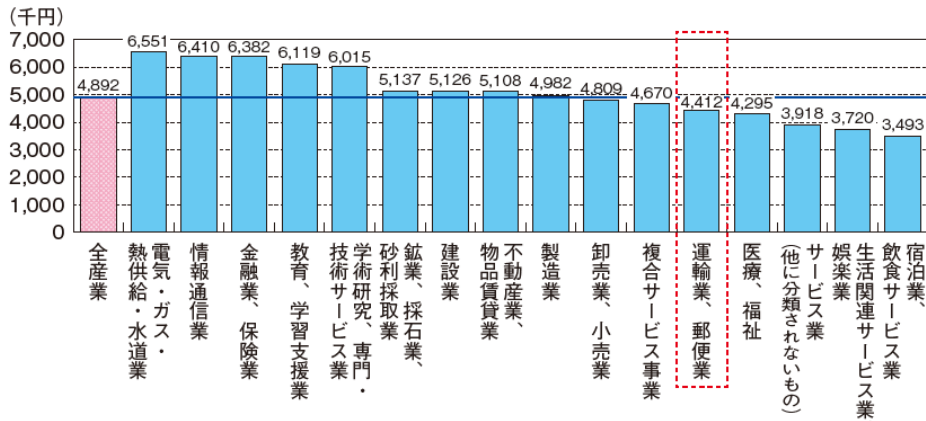


資料：厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

出典：令和元年度交通の動向（令和元年6月/国土交通省）

上記の状況に関しては、長時間拘束、低賃金等の過酷な労働環境が一因と考えられ、今後、労働人口の減少が見込まれる中で、交通事業の担い手確保はより困難な状況になる可能性がある。

産業別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きままって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きままって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

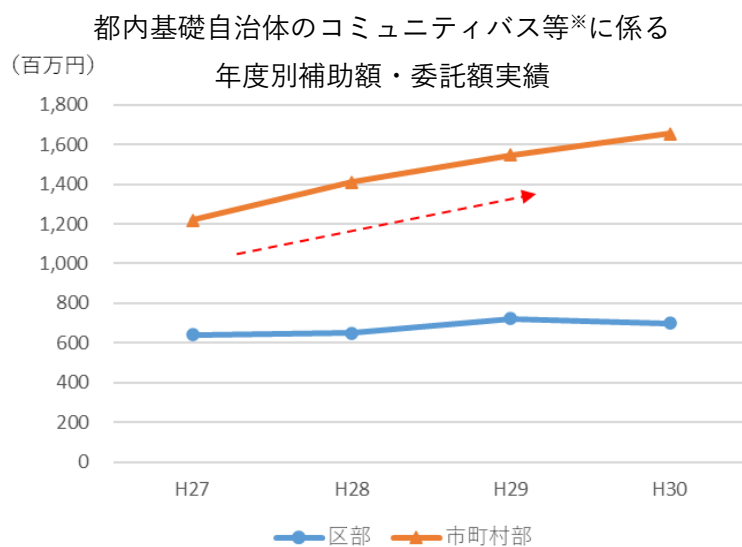
年間賞與其他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：令和元年度交通の動向（令和元年6月/国土交通省）に東京都加筆

❖ 都内におけるコミュニティ交通に関する特徴

コミュニティバス等に関して、都内の区市町村による財政負担額は増加傾向にあり、特に市町村部でその傾向が著しい。今後、公共交通利用者の減少等により、区市町村の負担額が更に増加するおそれがある。



※：民間路線バス、コミュニティバス・タクシー（スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合）のうち、区市町村が何らかの金銭的支援をしている交通

注：令和2年5月に実施した区市町村アンケートに対して、回答のあった都内56区市町村の情報に基づき集計している。

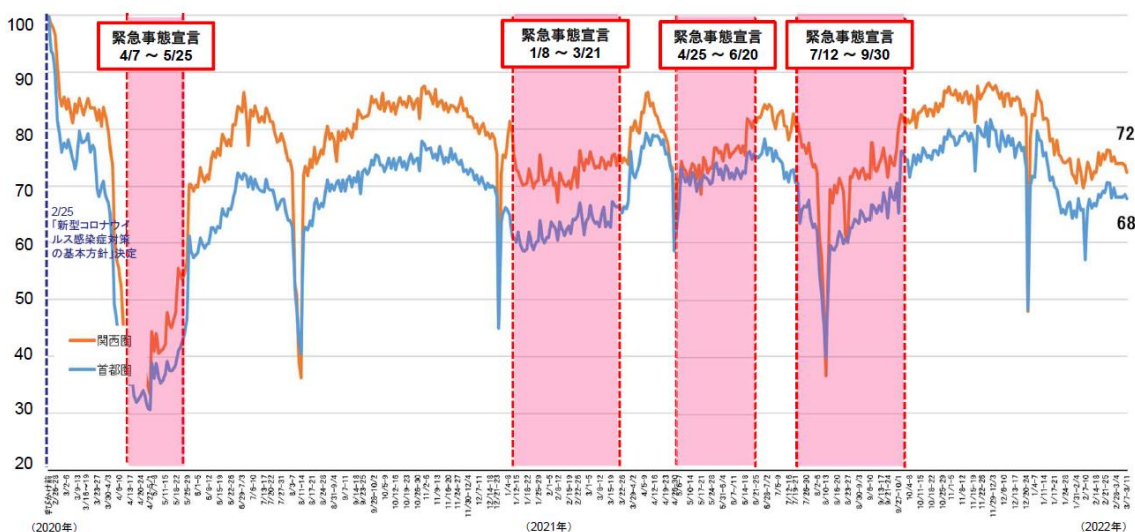
資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

❖ 新型コロナウイルスによる公共交通への影響

首都圏及び関西圏における鉄道駅の利用状況は、新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言前における駅利用状況を 100 とした場合（2020/2/17 の週）、約 7 割の回復にとどまっている。

また、全国の乗合バス事業者を対象とした調査によると、一般路線バスの 2021 年 12 月の輸送人員は 2019 年同月比 17.5% 減で、引き続き厳しい状況が続いている。

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR（JR 東日本、JR 西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値

※数値は、呼びかけ前を 100 とした場合の指数

※「呼びかけ前」は、2 月 17 日の週の特定日

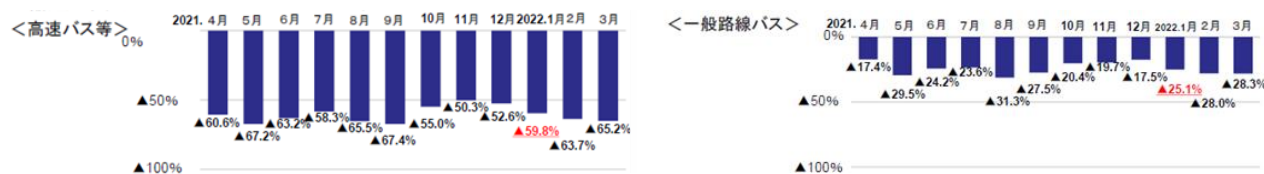
※ピーク時間帯は、各駅において 7:30~9:30 の間の 1 時間で最も利用者が多い時間帯

※主なターミナル駅は、以下のとおり

※首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
 関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

出典：駅の利用状況（首都圏・関西圏:速報値）（令和 4 年 3 月/国土交通省）

乗合バスの輸送人員（2019 年同月比、2・3 月は見込み）



※調査方法：乗合バス事業者 240 者に対して業界団体を通して影響を調査

資料：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和 4 年 1 月 31 日時点まとめ）
 （令和 4 年 2 月/国土交通省）

こどもアンケート結果の概要

p.29「こどもたちの描く公共交通の将来」で紹介したこどもアンケート結果の概要は以下のとおり。

実施期間：令和4年1月20日～2月21日

実施方法：都内学校を通じ、小学生及び中学生・高校生に周知

webフォームによるアンケートにより意見を聴取

回答数：小学生342件、中学生・高校生131件

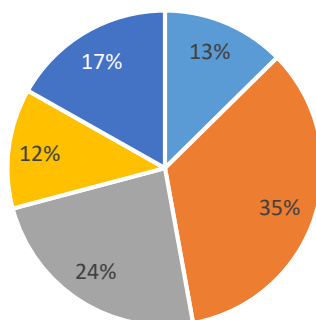
❖ 小学生アンケート結果

中学年から高学年を中心に、都内全域の小学生から回答をいただいた。

	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	無回答	総計
特別区	1	2	38	23	37	74	1	176
多摩地域	9	6	73	12	41	4		145
島しょ部						1		1
都外			1		10			11
無回答	1		1	1	2	1	3	9
総計	11	8	113	36	90	80	4	342

およそ半数の小学生が週数回以上の頻度で公共交通を利用している。

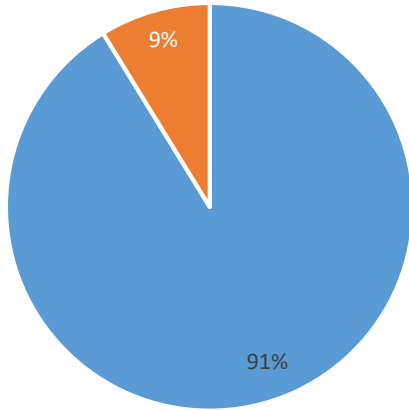
公共交通利用頻度



- だいたい毎日使う
- 1週間に何回か使う
- 1か月に何回か使う
- 1年に何回か使う
- ほとんど使わない

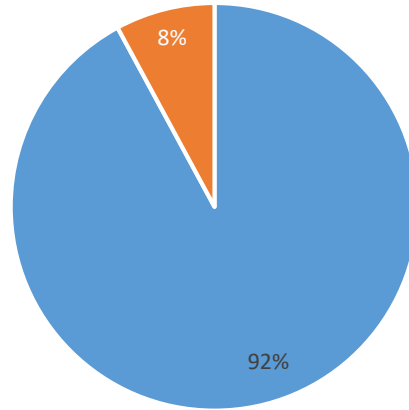
公共交通の利用方法について、こどもたちの理解度は高い。

電車の乗り方



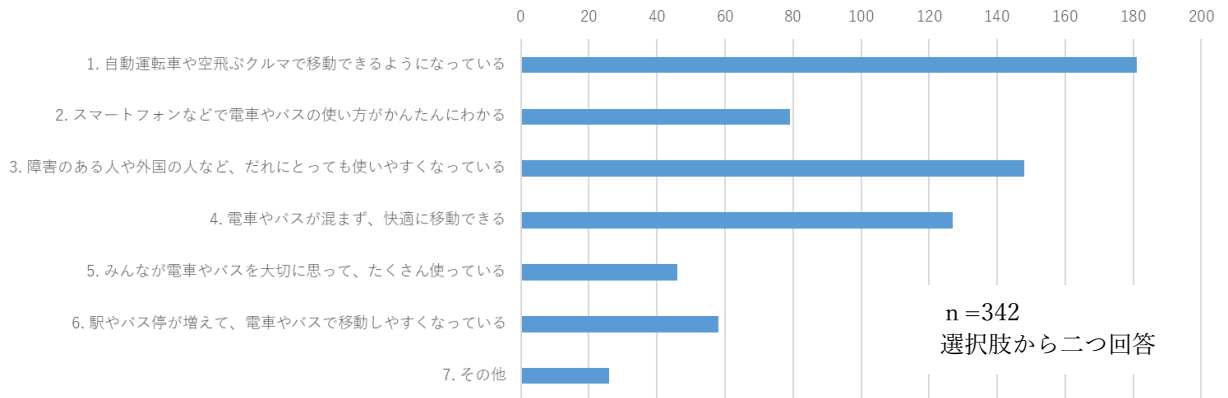
■ 知っている ■ 知らない

バスの乗り方



■ 知っている ■ 知らない

「あなたが大人になったとき、どのような公共交通になってほしいか」という設問に対する小学生の回答から、新技術やユニバーサルデザインの導入への関心の高さが伺える。



その他自由記述意見の例：

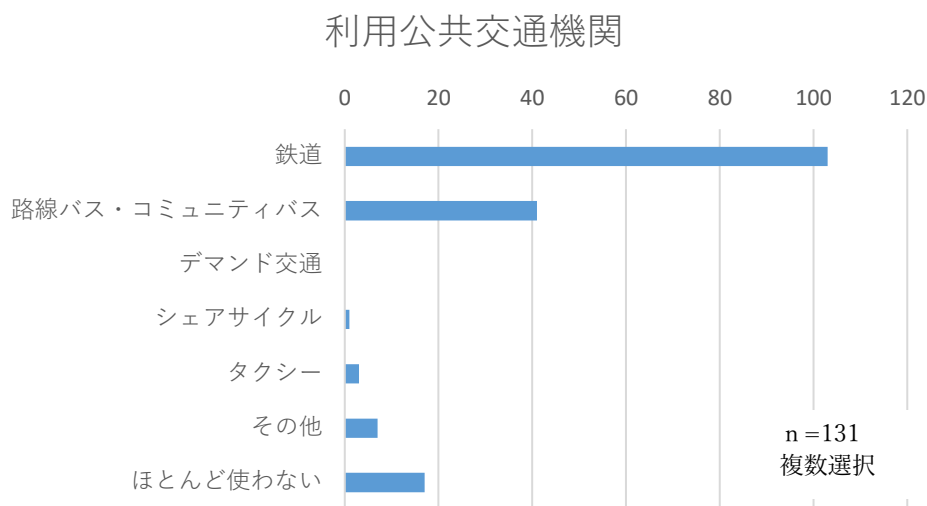
- ・ 電車などで子供がうるさいなどのクレームのないような空間
- ・ 乗り物の時間が注文できる
- ・ 動力源が再生可能エネルギー
- ・ 感染症が蔓延せずに安心して利用できる
- ・ 空いていて座れる方が良い
- ・ 目的地の近くまで電車・バスで行きたい など

❖ 中学生・高校生アンケート結果

多摩地域の中学生を中心に回答をいただいた。

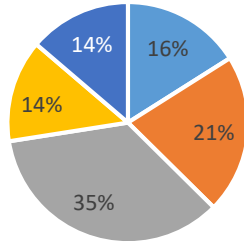
	中学生	高校生	総計
特別区	8	5	13
多摩地域	114	2	116
島しょ部	2		2
総計	124	7	131

中学生・高校生には鉄道、バスが多く利用されている。



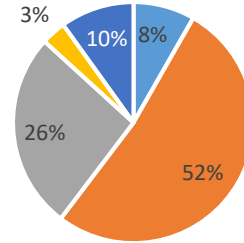
毎日の利用頻度では公共交通が高い一方、週単位での利用頻度は自家用車の方が高く、利用傾向に差がみられる。

公共交通利用頻度



- ほぼ毎日使う
- 週に数回使う
- 月に数回使う
- 年に数回使う
- ほとんど使わない

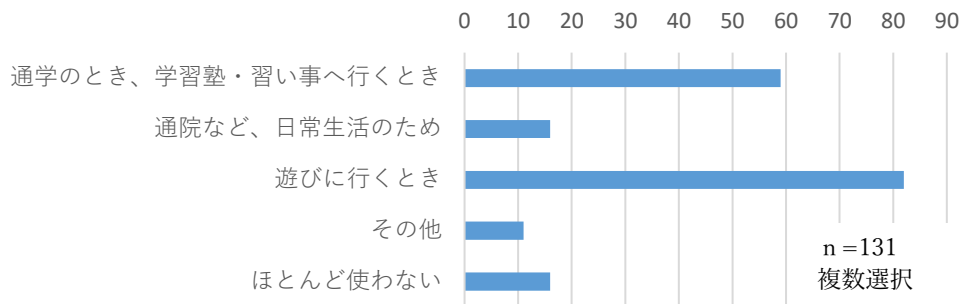
自家用車利用頻度



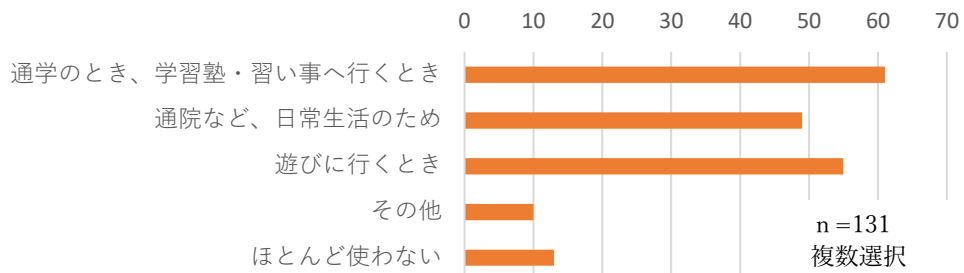
- ほぼ毎日使う
- 週に数回使う
- 月に数回使う
- 年に数回使う
- ほとんど使わない

利用目的に着目すると、日常生活目的の自家用車利用傾向が特徴的である。

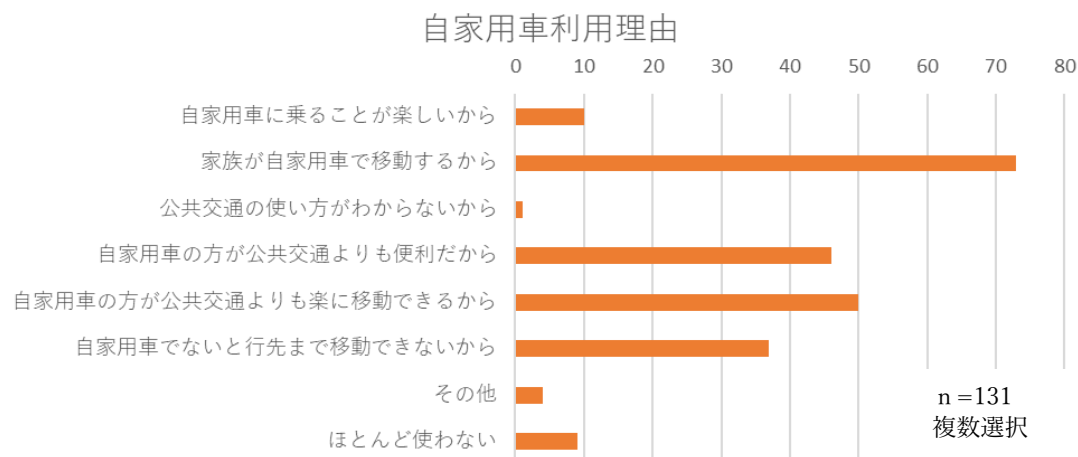
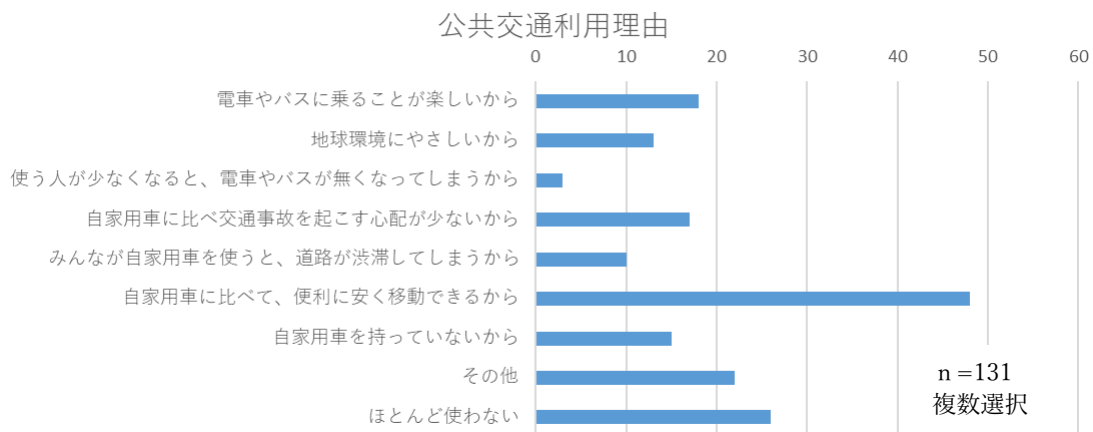
公共交通利用目的



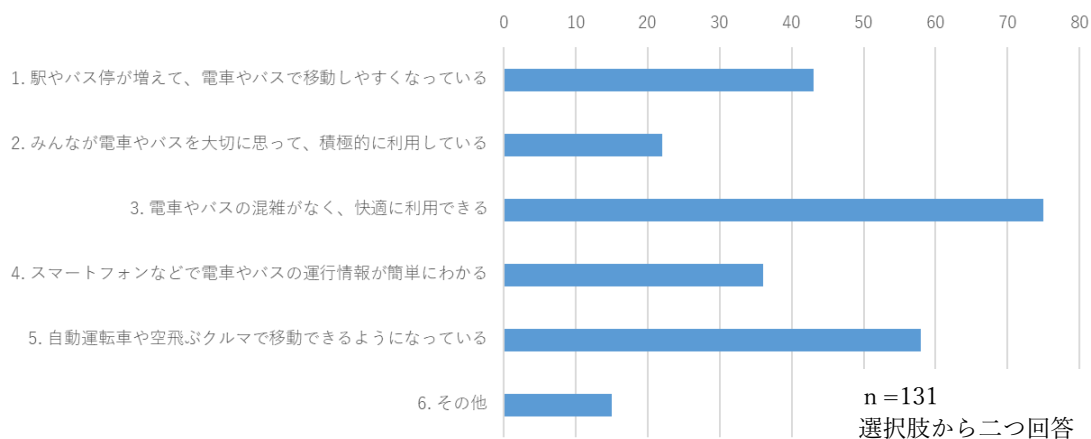
自家用車利用目的



公共交通と自家用車それぞれの利用理由を比較すると、環境面や安全面での公共交通のメリットが認知されていないことがうかがえる。



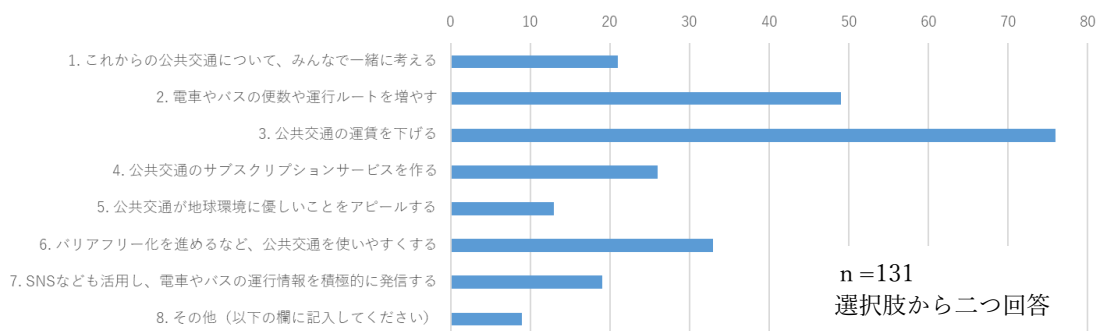
「20年後、どのような公共交通になってほしいか」という設問に対しては、小学生とは異なり、快適性に関する意見が一番多く寄せられた。



その他自由記述意見の例：

- ・ 利用しやすくなれば、多くの人が利用すると思う
- ・ いつでもどこでも利用したいと思ったらすぐに利用できるような交通機関
- ・ 監視カメラ映像できちんとマナー違反の運転手も客も管理してほしい

「どのような取組をすれば、あなたや、あなたの家族がより公共交通を利用するようになると思うか」という設問に対して、中学生・高校生の回答は、料金や公共交通の利便性に対する指摘が多く挙げられた。



その他自由記述意見の例：

- ・ 子ども連れが乗りやすくするために、ファミリー車両をつくる。
- ・ 案内のAIとかいたらいい。怖い人やマナー違反を注意してほしい。
- ・ 公共交通を好きになる。
- ・ 待つ時間が減ったり、目的地まで早く行けたりする。
- ・ 電車やバスは混んでいるもので自分たちの力ではどうすることもできないと考えるのではなく、それぞれが意見を出し合う。
- ・ 公共交通機関についてあまり知らない人も多いと思うから、まずはどんなことがあるのかなど、知ることが必要

