

# 東京都の地域特性

2019年11月14日

東京都 都市整備局

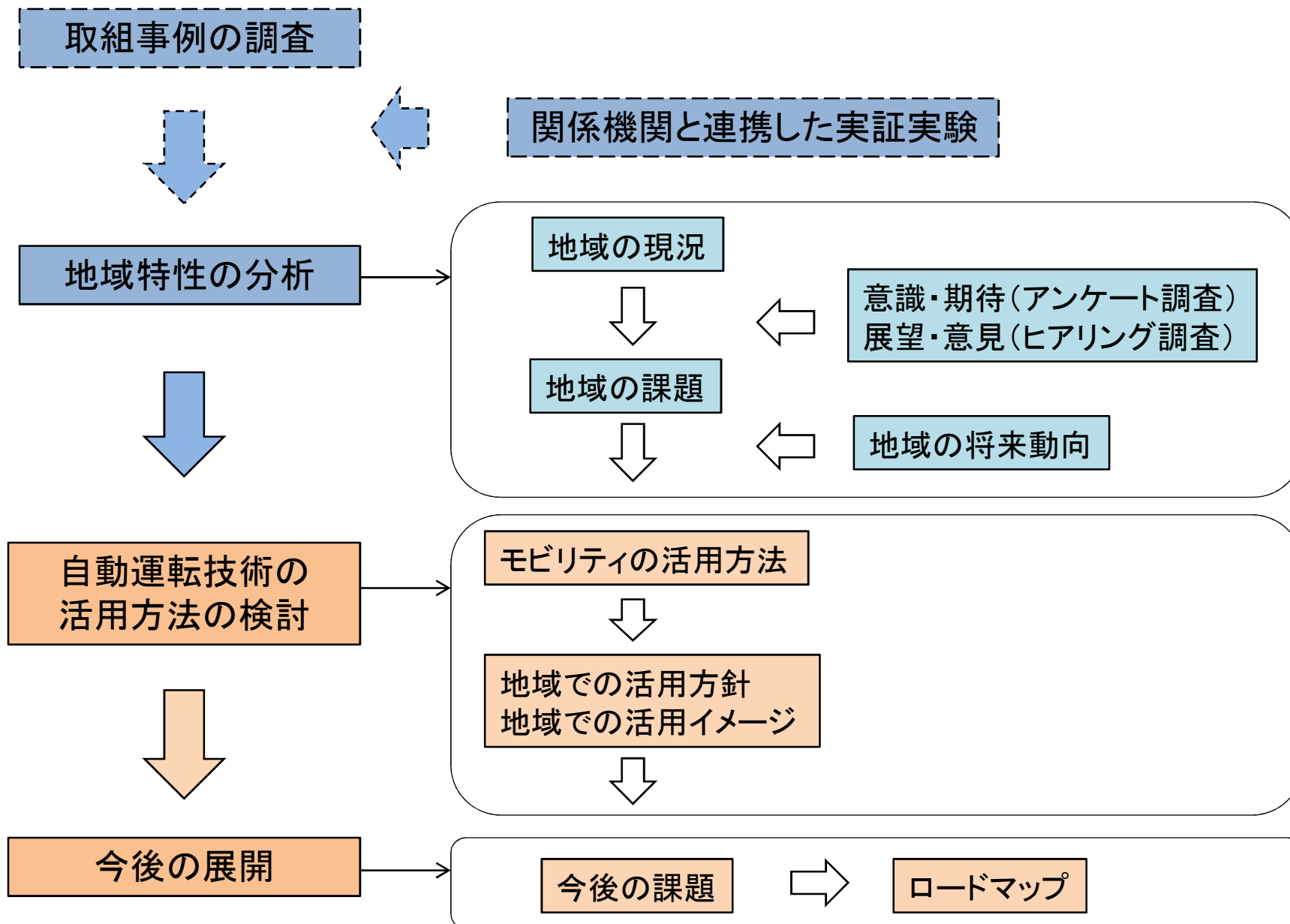
## ■ 目的

「2020年に向けた実行プラン」(平成28年12月)及び「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月)を踏まえ、**自動運転技術が普及した社会を見据えた都市づくりの展開に向けた具体的な検討**を行うことを目的とする。

## ■ 主な検討内容

- 自動運転技術に関する取組調査
- 関係機関との連携による実証実験の評価・検証
- 自動運転技術の活用を見据えた地域特性の分析
- 都民等へのアンケート調査・関係者ヒアリング調査
- 自動運転技術の活用方法・展開方法の検討、等

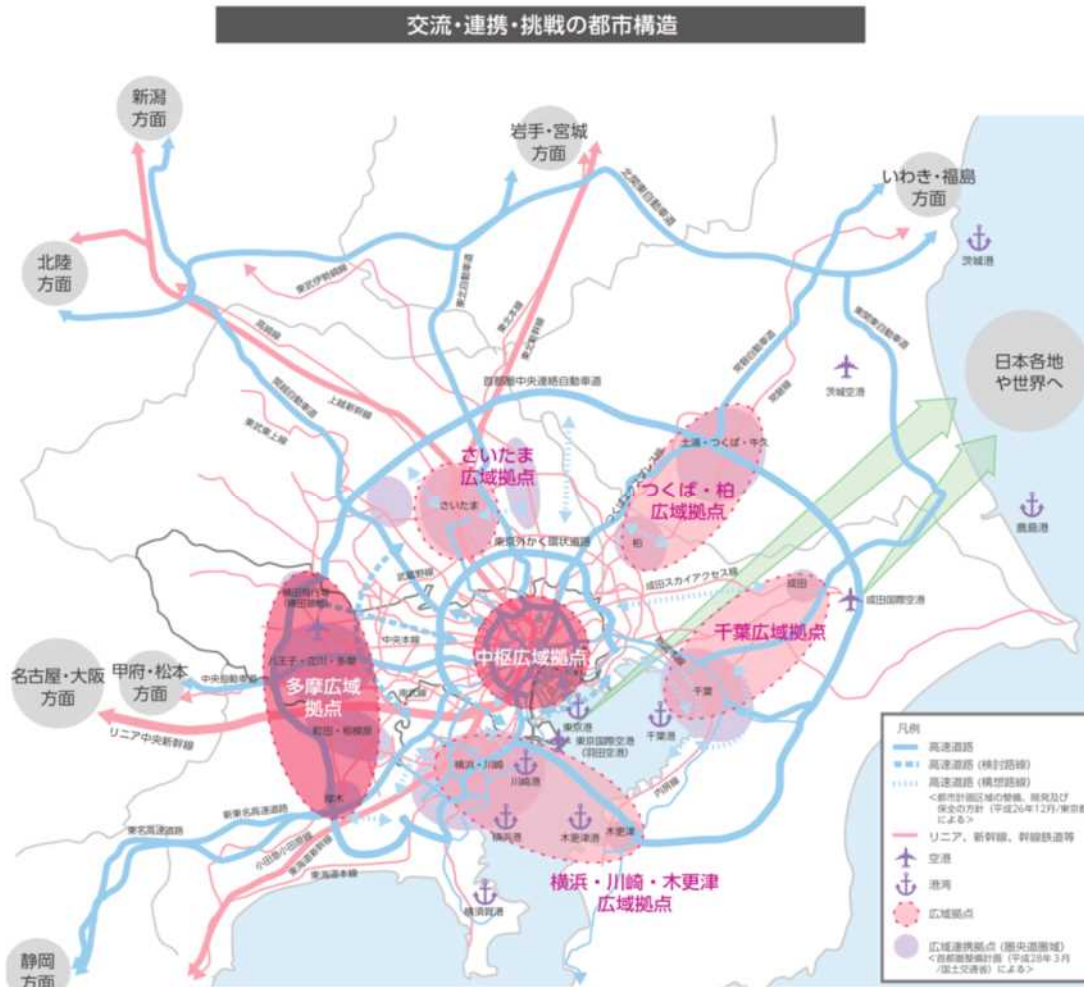
# 1-1 検討概要 (2) 検討フロー



※オレンジ部は検討会における主な検討事項

# 1-2 地域特性の分析 (1)概況①(都市構造)

○今後の都市構造として、「骨格的な都市基盤」(高速・幹線道路、新幹線・鉄道、空港・港湾、山地・河川、大規模公園等)及び「広域拠点」(中枢広域拠点、多摩広域拠点)を位置づけ、「交流・連携・挑戦の都市構造」を実現



出典)「都市づくりのグランドデザイン -東京の未来を創ろう-」(東京都都市整備局)

# 1-2 地域特性の分析 (1)概況②(道路ネットワーク)

○戦略2「人・モノ・情報の自由自在な交流の実現」に向けて、三環状道路等の「高速道路」や都内と隣接県を広域的に連絡する「骨格幹線道路」、各地域間を連絡する「補助幹線道路」による道路ネットワークを形成



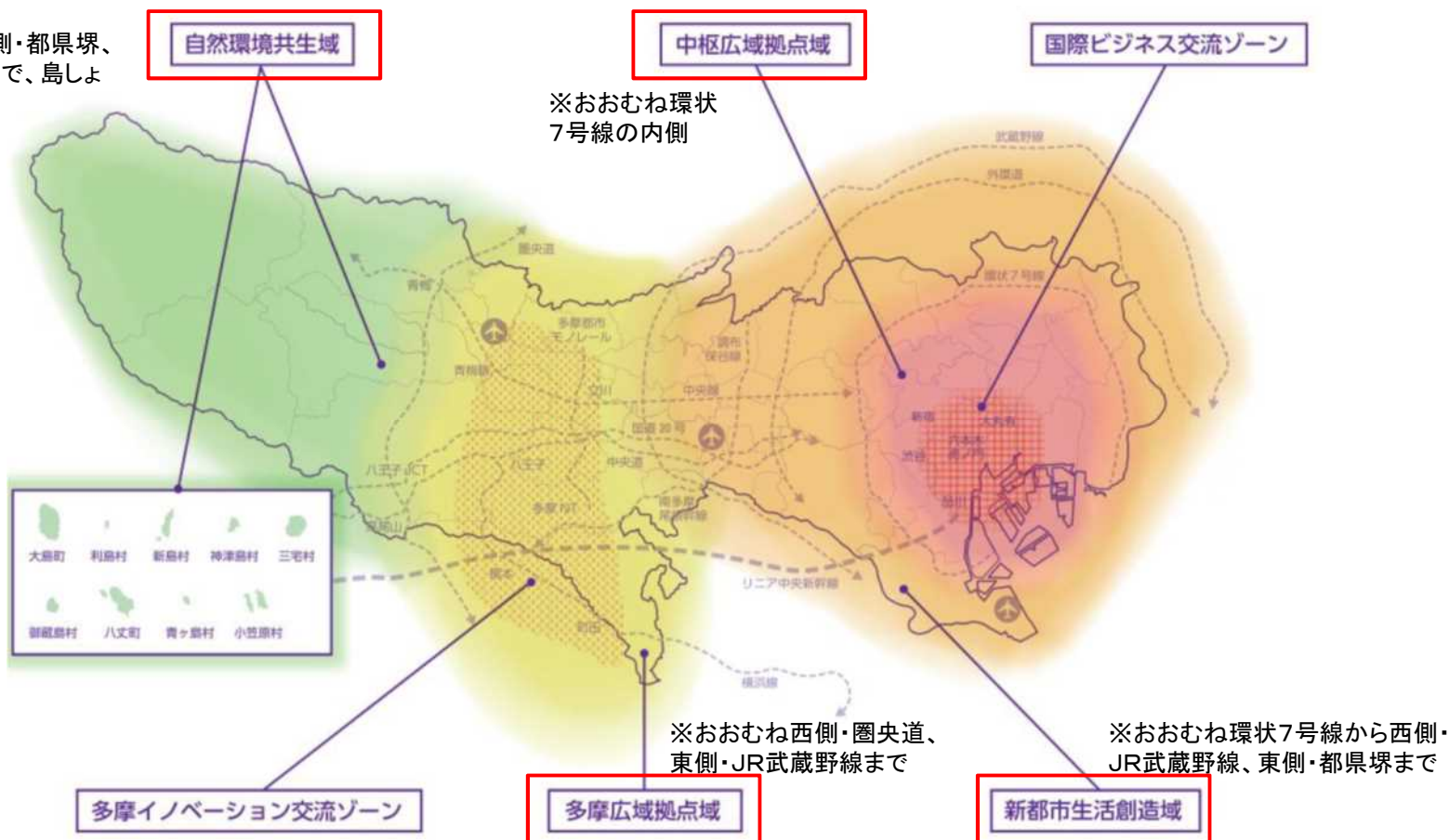
出典)「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(東京都都市整備局)

# 1-2 地域特性の分析 (2) 地域区分

- 地域特性等を踏まえた新たな4つの区分として、「中枢広域拠点域」、「新都市生活創造域」、「多摩広域拠点域」、「自然環境共生域」を設定
- その他、日本と東京圏のエンジンとなる2つのゾーン(国際ビジネス交流ゾーン、多摩イノベーション交流ゾーン)を重ねて設定

<4つの地域区分と2つのゾーン>

※おおむね西側・都県堺、東側・圏央道まで、島しょ

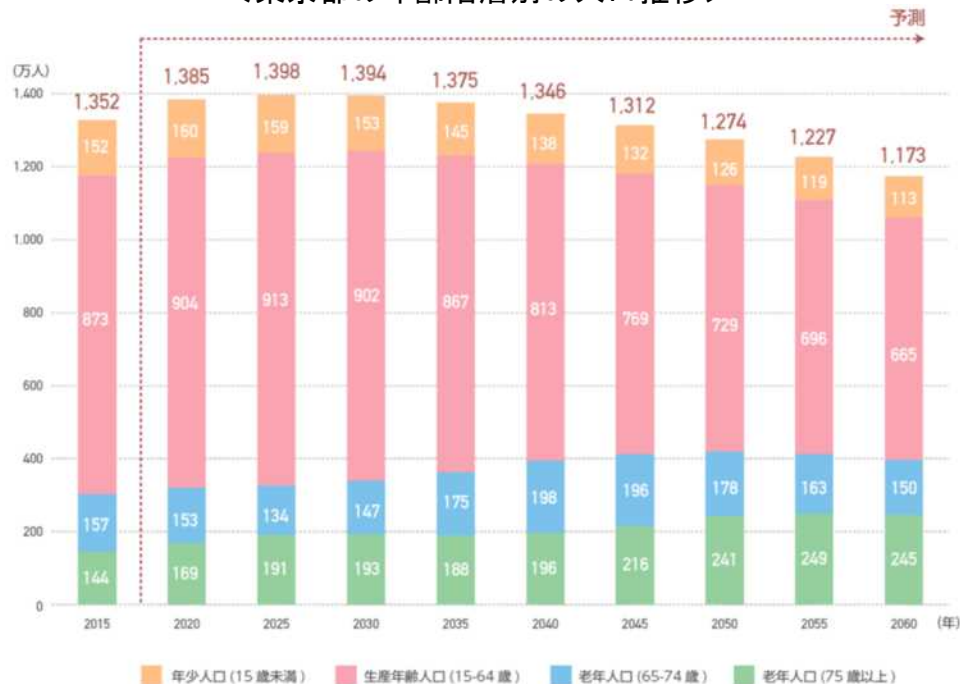


出典)「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(東京都都市整備局)

# 1-2 地域特性の分析 (3)人口①(推移・年齢構成)

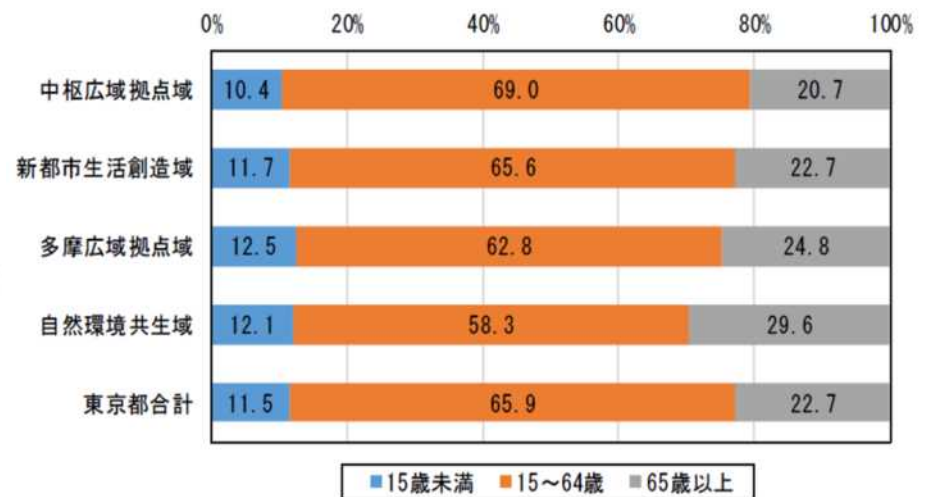
- 東京都の人口は、増加傾向で、2025年に1,398万人でピーク、その後、減少に転じ、2040年は1,346万人、2060年は1,173万人
- 高齢者人口(65歳以上)は年々増加し、2040年は394万人(29.3%)で、約3人に1人が高齢者、郊外部へ行くほど高齢者の割合が高い

＜東京都の年齢階層別の人口推移＞



出典)「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(東京都都市整備局)

＜地域別の年齢階層別の人口構成＞

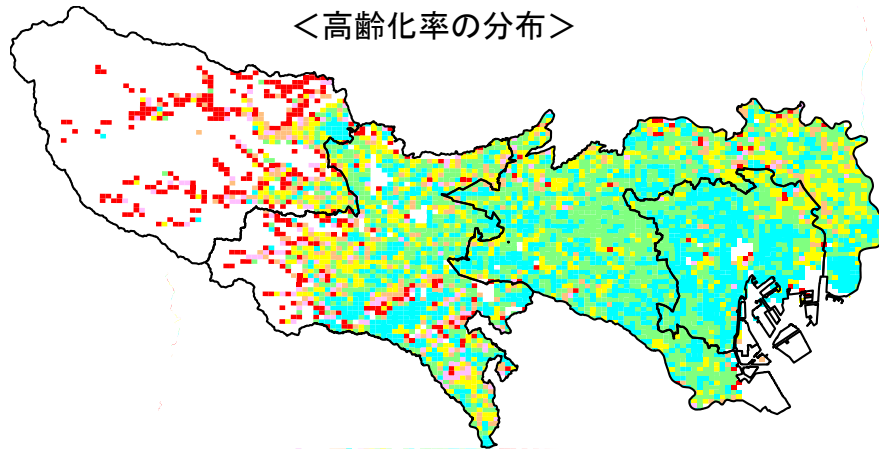


出典)「国勢調査」(平成27年)を集計

# 1-2 地域特性の分析 (3)人口②(高齢化率・従業者数)

- 65歳以上の人口割合は、中枢広域拠点域から郊外部へ行くほど高く、自然環境共生域では、40%以上の地区も点在
- 従業人口は、中枢広域拠点域に集中

<高齢化率の分布>

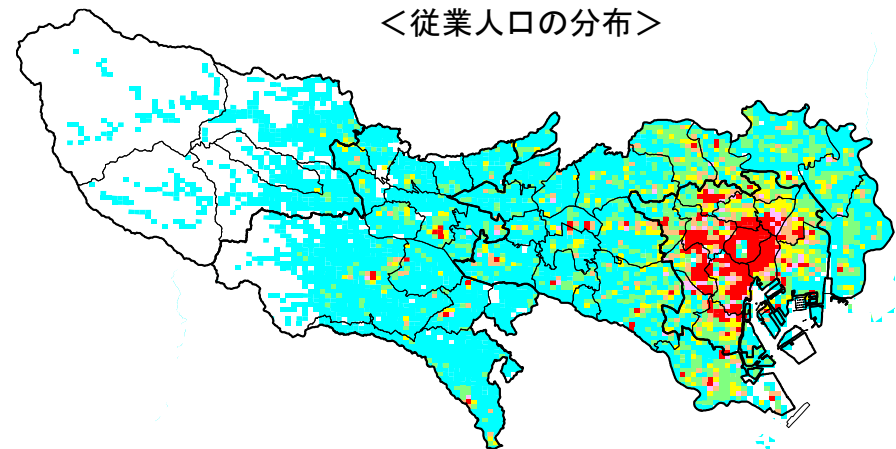


【500mメッシュ当たり高齢化率】



出典)「国勢調査(平成27年)」を図化

<従業人口の分布>



【500mメッシュ当たり従業者数】



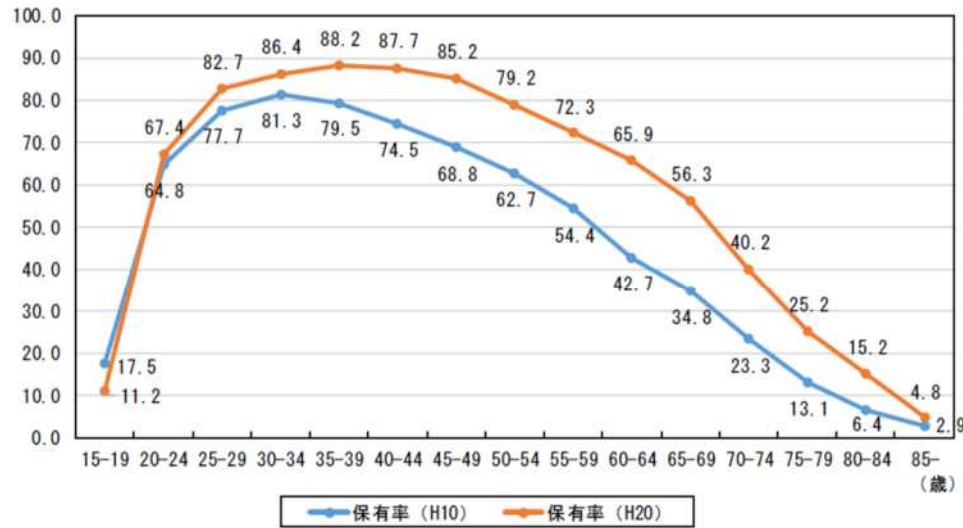
出典)「経済センサス(平成28年)」を図化



# 1-2 地域特性の分析 (4)免許保有(推移・年齢構成)

- 運転免許保有率は、殆どの年代で増加しており、特に60～69歳は20%以上の大幅な増加
- 地域別では、65歳以上の運転免許保有率は、自然環境共生域で約16%と最も高く、都心部へ行くほど低下

<運転免許保有率の年齢別推移>



出典)「東京PT調査」(平成10・20年)を集計

<地域別・年齢別の運転免許保有率>



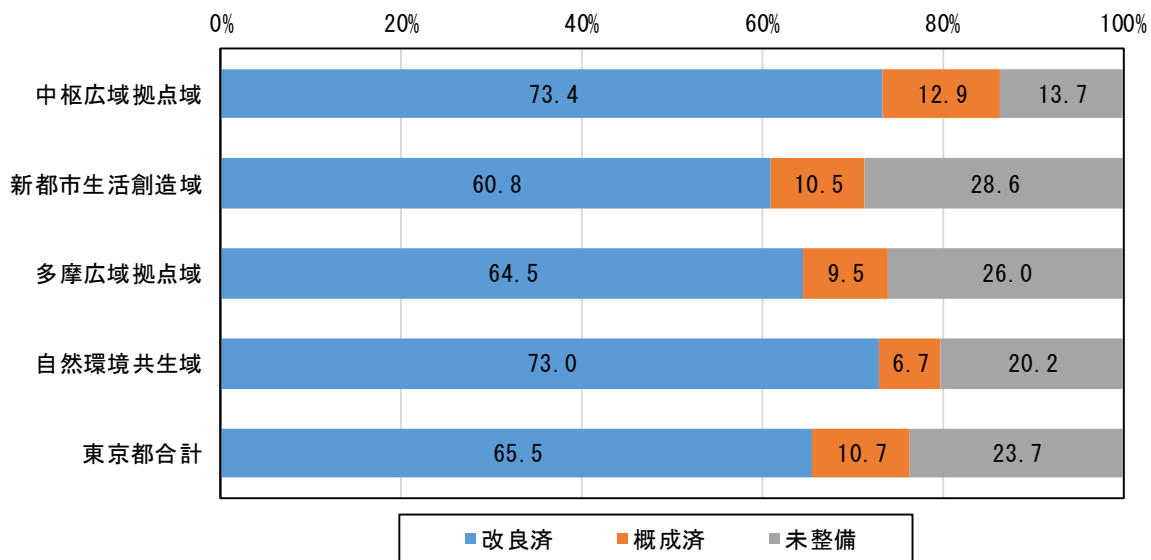
出典)「東京PT調査」(平成20年)を集計

# 1-2 地域特性の分析 (5)道路(延長・整備率)

- 計画延長は、新都市生活創造域が最も長く(1,524km)、次いで中枢広域拠点域(904km)、多摩広域拠点域(898km)
- 整備率(改良済、概成済の割合)は、中枢広域拠点域が最も高い(約86%)

<都市計画道路の計画延長・整備延長・整備率>

4地域	地域区分	道路延長 (km)			整備率
		計画	改良済	概成済	
1	中枢広域拠点域	904	664	117	86.3%
2	新都市生活創造域	1,524	927	161	71.4%
3	多摩広域拠点域	898	579	85	74.0%
4	自然環境共生域	135	99	9	79.8%
東京都合計		3,462	2,269	372	76.3%



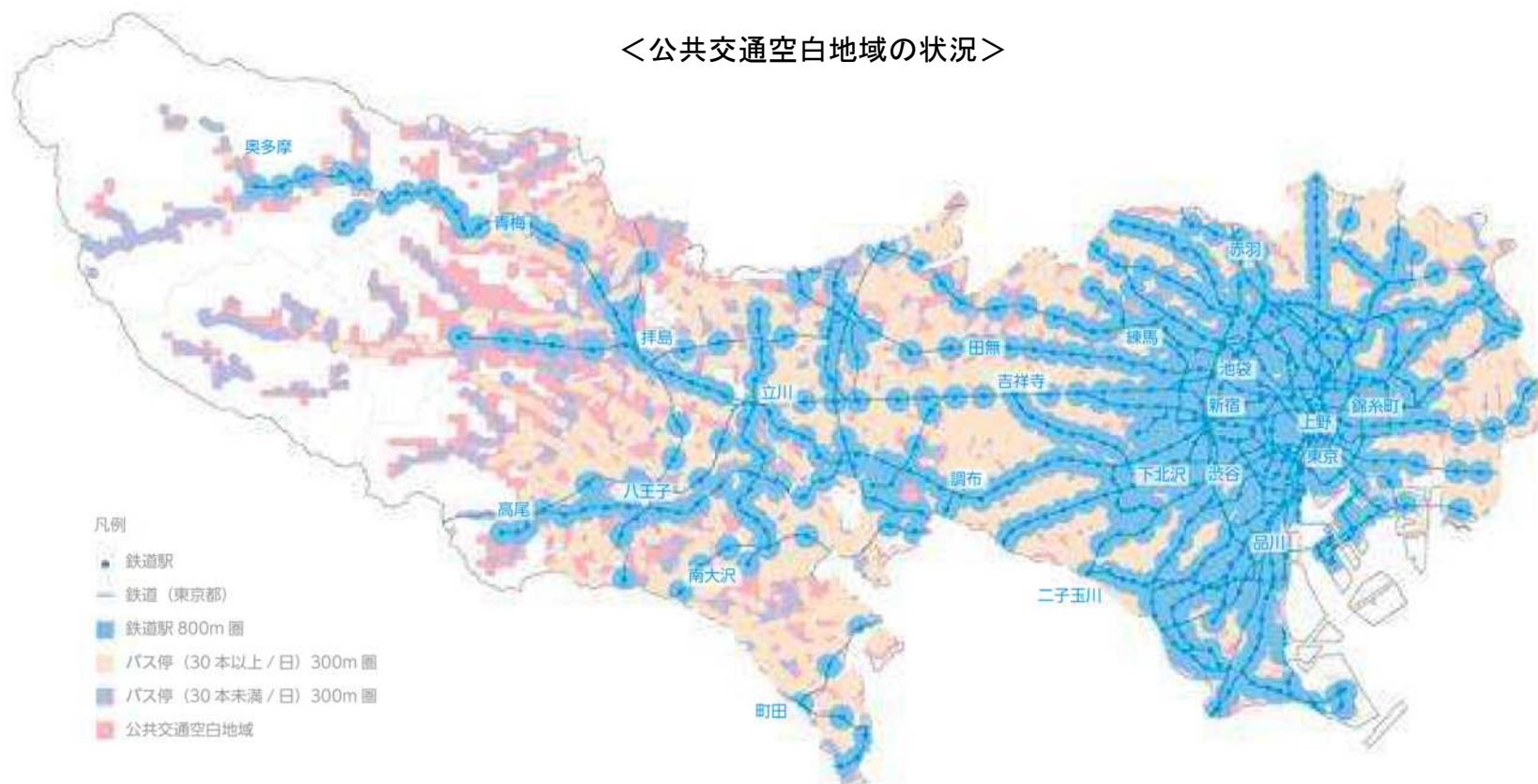
出典)「都市計画基礎調査」(平成29年)を集計

## 1-2 地域特性の分析 (6)公共交通(空白地域)

10

- 鉄道サービスは、中枢広域拠点域において、バスサービスは、周辺の新都市生活創造域を含めて広く提供
- 一方、公共交通空白地域は、自然環境共生域等において点在

<公共交通空白地域の状況>

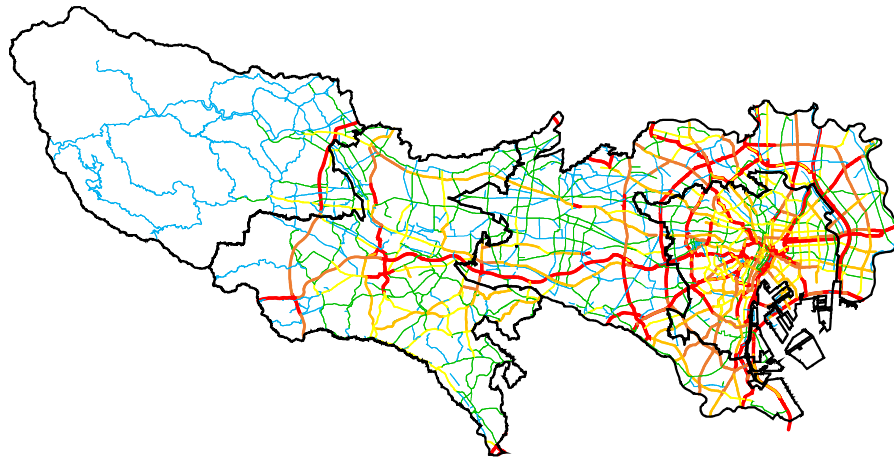


出典)「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(東京都都市整備局)

# 1-2 地域特性の分析 (7)交通①(交通量・混雑度)

- 自動車交通量は、中枢広域拠点域や新都市生活創造域で3万台以上の路線が多く、郊外部へ行くほど交通量が減少
- 道路混雑度は、中枢広域拠点域や新都市生活創造域のほか、多摩広域拠点域の幹線道路等において1.25以上の区間が多く存在

<自動車交通量(24時間)の分布>



【24時間自動車交通量】

- 1万台未満
- 1~2万台未満
- 2~3万台未満
- 3~4万台未満
- 4~5万台未満
- 5万台以上

出典)「全国道路・街路交通情勢調査」(平成27年)を図化

<道路混雑度の分布>



【混雑度】

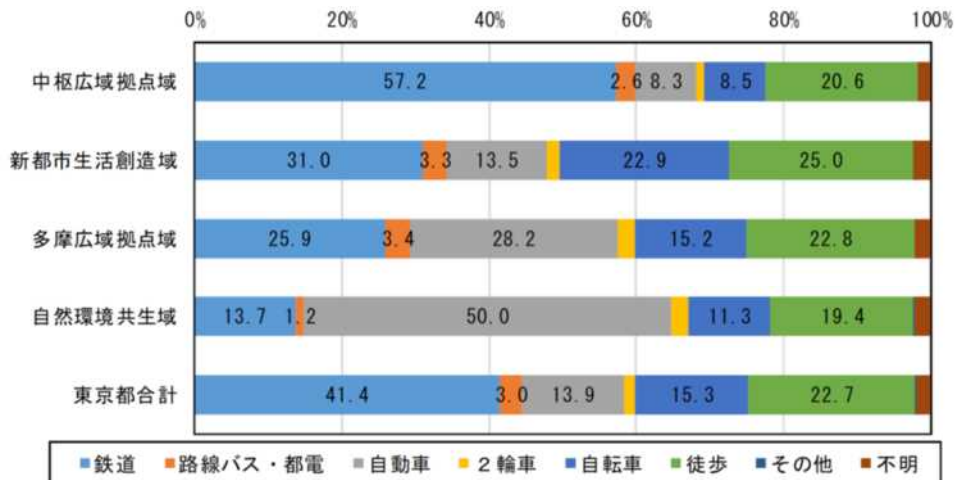
- 1.0未満
- 1.0~1.25未満
- 1.25~1.75未満
- 1.75以上

出典)「全国道路・街路交通情勢調査」(平成27年)を図化

# 1-2 地域特性の分析 (7)交通②(手段・目的)

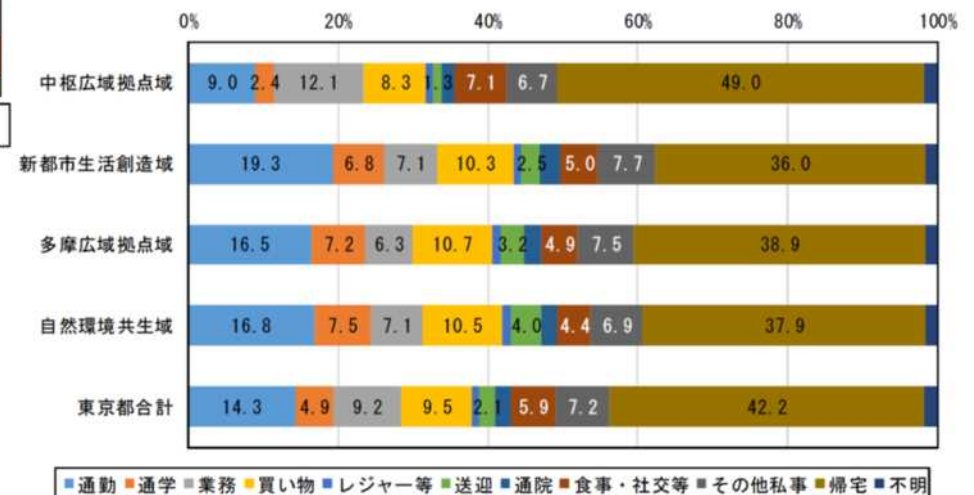
- 交通手段は、「鉄道」が中枢広域拠点域で約6割を占め、郊外部へ行くほど低下、「自動車」が自然環境共生域で半数を占め、都心部へ行くほど低下
- 移動目的は、中枢広域拠点域では「業務」が、他地域では、「通勤・通学」が比較的多い

＜地域別の交通手段＞



出典)「東京PT調査」(平成20年)を集計

＜地域別の移動目的＞

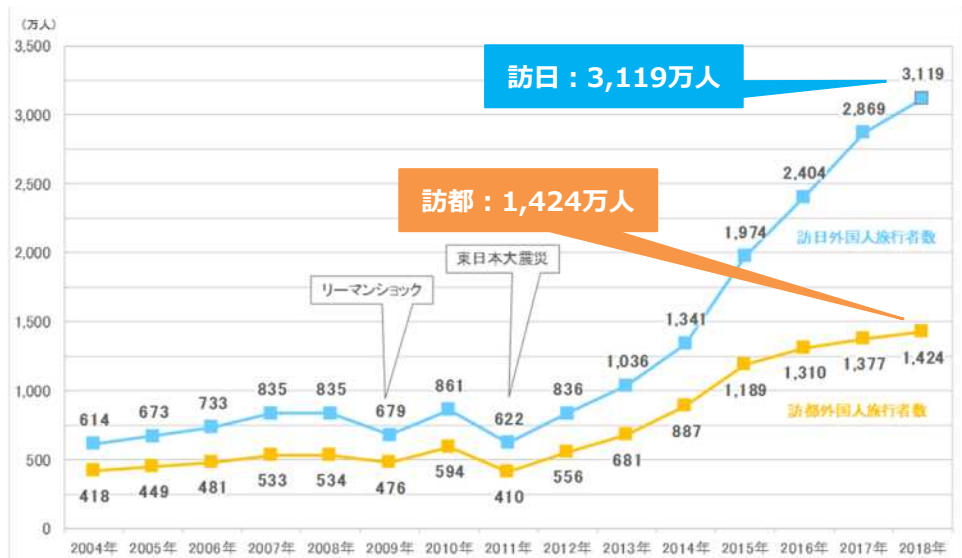


出典)「東京PT調査」(平成20年)を集計

# 1-2 地域特性の分析 (8)外国人旅行者(推移・訪問地)

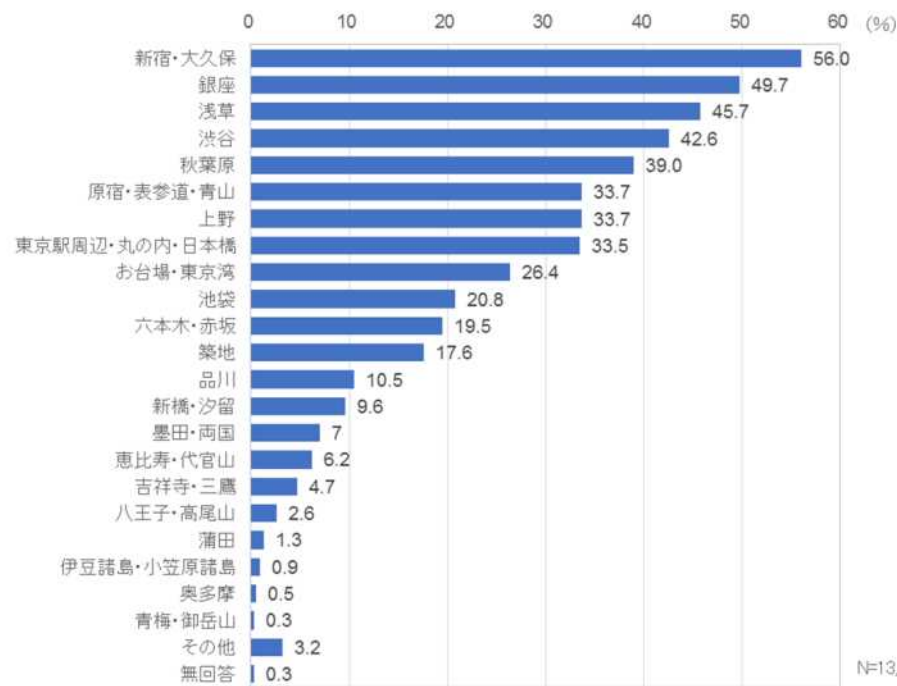
- 訪日外国人旅行者は近年急増し、2018年が3,119万人で、3年前の約1.6倍。訪都外国人旅行者数も増加傾向で、2018年が1,424万人で、3年前の約1.2倍
- 都内の訪問地は、「新宿」、「銀座」、「浅草」、「渋谷」、「秋葉原」の順で都心部が多い

<訪日・訪都外国人旅行者数の推移>



出典)「訪日外客数(JINTO)、訪都旅行者数等実態調査」(東京都)を図化

<訪都外国人旅行者の訪問地>



出典)「訪都旅行者数等実態調査」(東京都)

# 1-2 地域特性の分析 (9) 貨物(推移)

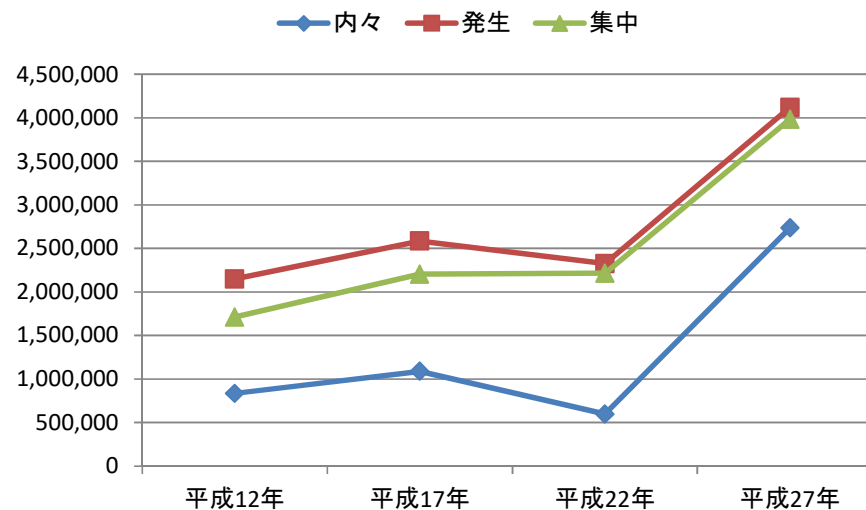
- 日本の電子商取引(EC)市場は、年々増加し、2018年の市場規模は約18.0兆円、EC化率(物販分野)は約6.2%
- 東京の貨物の輸送件数は、貨物(宅配を含む)の小口・多頻度化の影響により、近年大幅に増加

＜電子商取引(EC)市場規模・EC率の推移＞



出典)「電子商取引実態調査」(平成30年)

＜東京の貨物流動量(件数)の推移＞



出典)「全国貨純流動調査(物流センサス)」(平成12・17・22・29年)