

目指すべき東京の将来像と検討の進め方

令和2年12月16日

東京都 都市整備局

■ 都市内交通における目指すべき東京の将来像 (2040年代)

『未来の東京戦略ビジョン』『都市づくりのグランドデザイン』を踏まえ、都市内交通における目指すべき東京の将来像は、以下の4つを想定する。

- 1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現
- 2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaS等の先端技術を活用したスムーズな移動の実現
- 3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現
- 4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

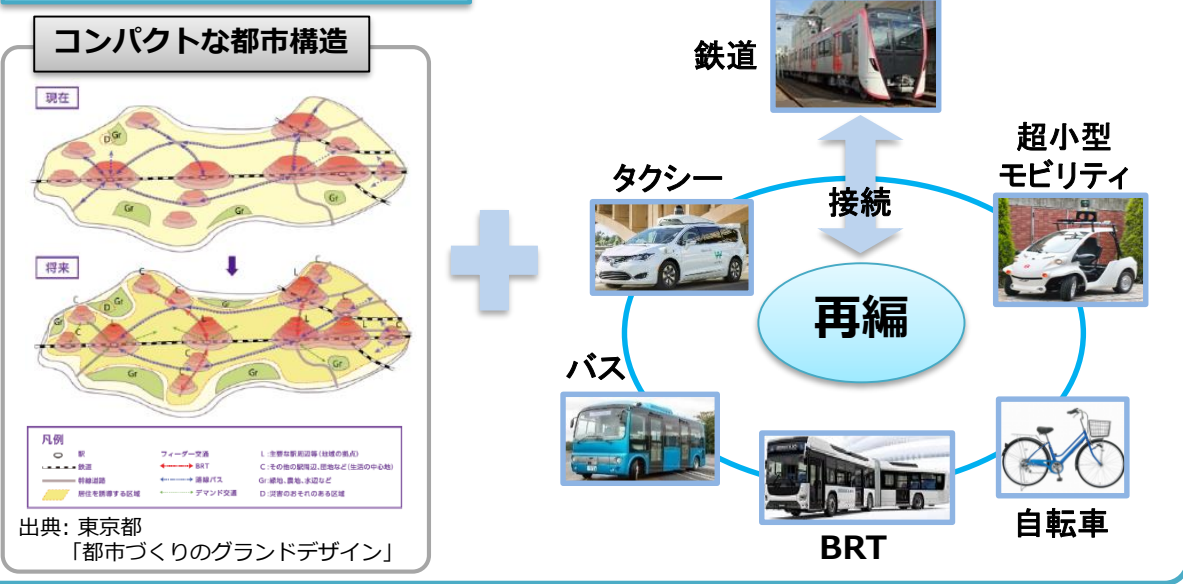


1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現

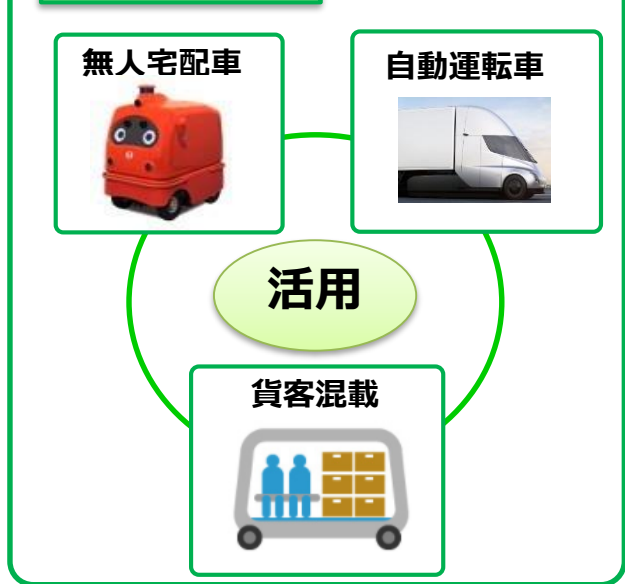
◆ 検討の方向性

- ① 主要な拠点における都市機能の集約化に伴い、バス・タクシー等の既存サービスと新たな交通サービスを駆使して、地域公共交通の再編による利便性向上を図る。
- ② 自動運転技術やIoTを活用して地域内の物流効率化を目指す。
- ③ 西多摩、島しょ等においては、地域のニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスを整備する。

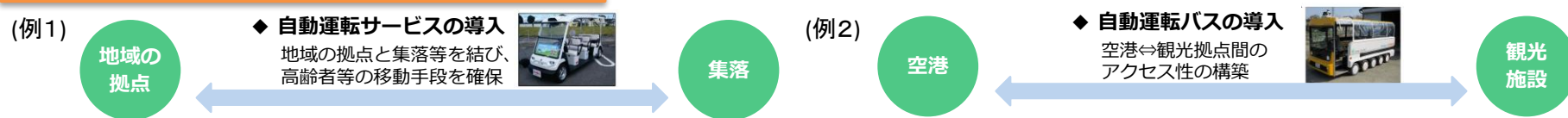
① 地域公共交通の利便性向上



② 物流の効率化



③ 新たなモビリティを活用した交通サービス

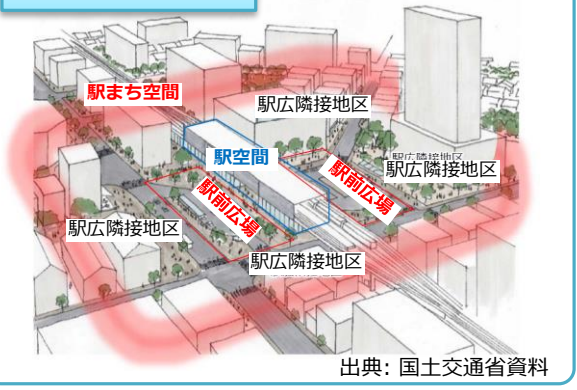


2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用したスムーズな移動の実現

◆ 検討の方向性

- ① 主要な駅を中心として、CASE*やMaaS、新たなモビリティ等の普及を見込んだ駅まち空間の再構築を行う。 ※Connected(接続)、Autonomous(自立走行)、Shared(共有)、Electric(電動)の略
- ② 駐車場やバス・タクシーの待機スペースの合理化とICTを用いた流入制御により、利用しやすい駅前広場を整備する。
- ③ 5Gを活用した交通信号機の高度化等、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装を目指す。

① 駅まち空間



② 駅前広場



③ 交通安全施設



3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現

◆ 検討の方向性

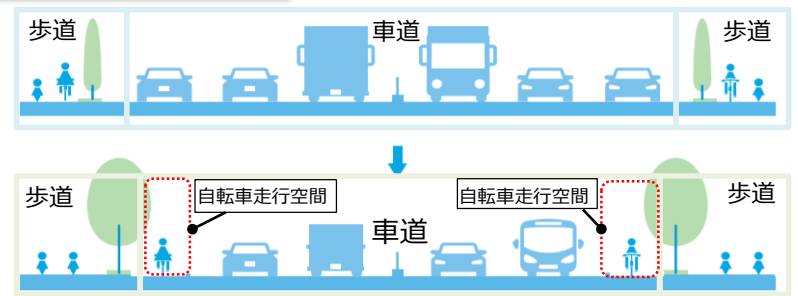
- ① 道路空間のリメイクにより、中心部では歩行者や自転車が通りやすく賑わいを生み出す空間として整備する。
- ② 道路ネットワークの整備と自動運転車の普及により余裕の生じた車道部分に自転車通行空間を新たに整備して利用促進を図る。
- ③ カーブサイド（路肩側の車道空間）の利活用を見直し、昼間は人の移動、夜間は配送や車両待機等に活用するなど、道路空間の稼働率を向上させる。

① 歩行者中心の賑わい空間の創出



出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

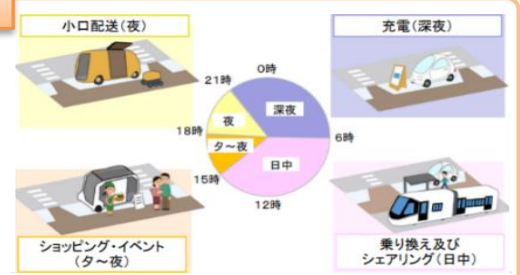
② 道路空間の再配分



出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

③ カーブサイドの利活用

- 交通需要に応じたカーブサイドの利活用を図り、タイムシェアリングにより道路空間の稼働率を向上させる。



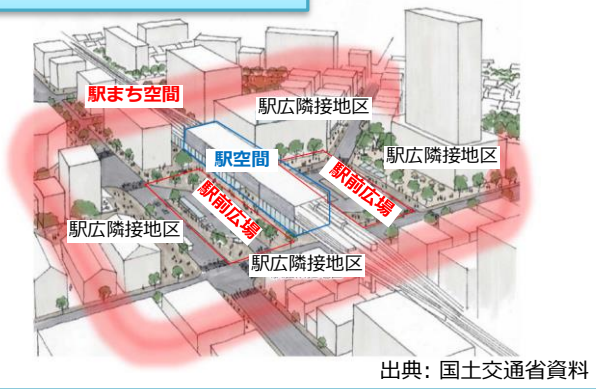
出典：国土交通省資料

4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

◆ 検討の方向性

- ① 職住近接に対応するとともに、安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備を行う。
- ② 自転車、歩行者の利用増加を見込み、自転車通行空間や歩行者空間の整備（新設、拡幅等）、駐輪場の整備（シェアサイクルポート含む）を行う。
- ③ 通勤・通学手段として自転車等の活用を図る。
- ④ ICTを活用し、バス等の混雑状況のリアルタイム情報や予測情報等を提供して混雑の見える化を推進する。

① 駅まち空間(再掲)



④ 混雑の見える化

〇〇前（都庁方面）	
バスの時刻	混雑度
〇:〇〇	: 少ない

◆ 混雑度レベル

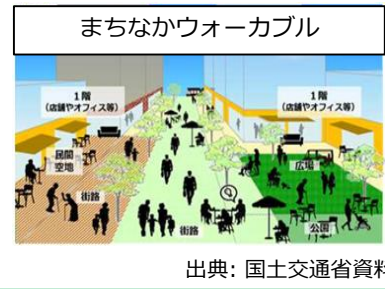
- : 少ない
- : やや多い
- : 多い
- : 非常に多い

② 自転車・歩行者空間の整備

◆ 自転車の整備



◆ 歩行者空間の整備



目指すべき東京の将来像と検討の進め方

■ 検討の進め方

① 前提条件

検討エリア：● 中枢広域拠点域、新都市生活創造域、多摩広域拠点域、自然環境共生域の4つの区分
⇒ グランドデザインの区分（地域特性を踏まえ検討）

車 両：● 自動運転車（レベル3,4,5）と非自動運転車（レベル2以下）が混在している状況
⇒ 移動・物流サービスと自家用車の普及速度の違い等

● 幹線道路ネットワーク化による交通量の転換
⇒ 三環状道路等の道路ネットワークの整備により、都内の交通量が減少

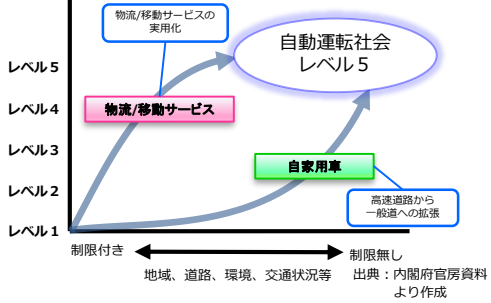
● 自動車保有台数は減少傾向で推移
⇒ 人口減少、カーシェアリングの普及等
※今後、新たなモビリティの普及が予想される

<自動運転レベル>

自動運転	レベル5	場所の限定なくシステムが全てを操作
	レベル4	特定の場所でシステムが全てを操作
	レベル3	特定の場所でシステムが全てを操作、緊急時はドライバーが操作
運転支援	レベル2	システムがステアリング操作、加減速のどちらもサポート
	レベル1	システムがステアリング操作、加減速のどちらかをサポート
	レベル0	ドライバーがすべてを操作

各種推計データ

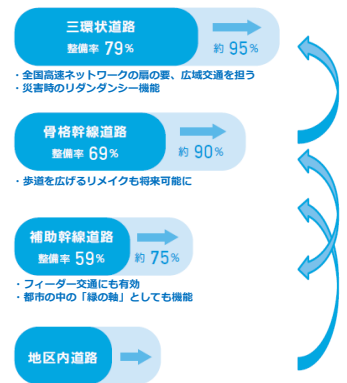
◆ 実現アプローチ



◆ 自動運転車(レベル3以上)が世界の新车販売に占める割合
⇒ 約3割 (2040年)

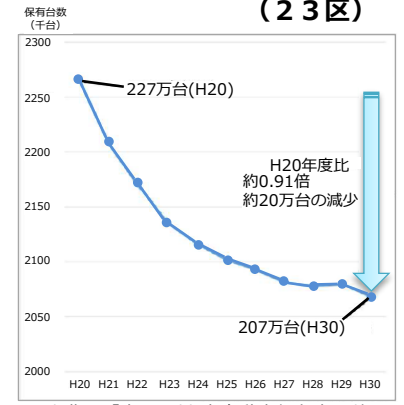
出典：(株)富士キメラ総研
「2019次世代カーテクノロジーの本命予測と未来自動車像」

◆ 幹線道路等の整備率



出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン」

◆ 自動車保有台数の推移 (23区)



出典：「市区町村別 自動車保有車両数」(一般財団法人自動車検査登録情報協会)より国土交通省作成

◆ 各地域における人口の推移

	2020年	2040年
中枢広域拠点域	約380万	約400万
新都市生活創造域	約730万	約720万
多摩広域拠点域	約230万	約210万
自然環境共生域	約26万	約22万

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計総人口」より作成

◆ カーシェアリングの車両台数

⇒ 約0.4万台(2011年)
⇒ 約3.5万台(2019年)

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

② 検討対象

No	項目	検討内容
1	道路空間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車道空間と歩行者・自転車空間の再配分（車線減少、車道幅員縮小等） ・ 自動運転サービスを実現するために必要となる路側の対応 ・ 自動運転車両へのインセンティブ ・ 交通信号機等の交通安全施設の高度化 ・ 幹線・補助幹線道路、区画道路を対象 ※<u>高速道路は対象外</u>
2	カーブサイド	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の路肩側の空間の有効活用方策 ・ タイムマネジメントによる需要に応じた利用方法 ⇒ 乗降場、荷さばき、充電等の用途
3	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な交通モードに対応した乗換えの円滑化等に資する空間活用 ・ ICT技術等を用いた流入制御により、交通処理能力を合理化 ・ 駐停車スペースの再配置
4	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな駐車方式（ショットガン、バレーパーキング等）の活用 ・ 場内の走行空間や駐車マス等の必要空間の再配置
5	物流	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラストマイル輸送の自動化・省力化 ・ 地区内物流（端末物流）を対象 ※<u>広域物流は対象外</u>
6	新たなモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西多摩、島しょ等における新たな交通サービス ・ 今後、普及が見込まれる新たなモビリティ

目指すべき東京の将来像と検討の進め方

③ 検討の流れ

STEP 1

- ◆ 自動運転に関する動向調査、アンケート・ヒアリング、地域特性の分析、交通課題等を整理

STEP 2

- ◆ 自動運転車の走行に対応したインフラ整備
- ◆ 自動運転技術を活用した交通サービス



エリアごとの地域特性を踏まえ、道路空間や駐車場のあり方・交通サービスについて検討

道路空間

(例) 【自動運転車専用道路の創出】

1.5m以下専用道路

1.5m以下の幅員を持つ専用空間の基準化

【カーブサイド】

出典：国土交通省資料

駐車場

(例) 【バレーパーキング】

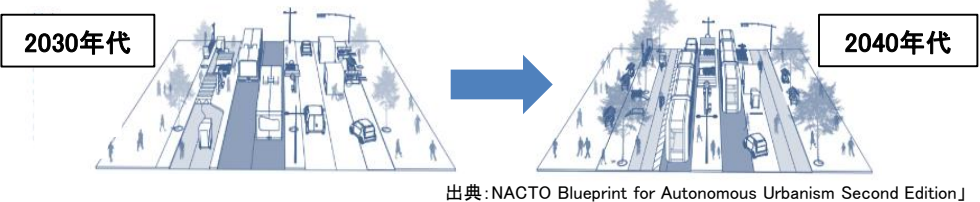
自動運転車両の呼び出し

【ショットガン方式】

出典：国土交通省「ショットガンシステムの効果」

STEP 3

- ◆ 将来像のイメージを段階的に提示しつつ、自動運転の活用の方向性を示す。



④ 取りまとめ後の用途

- 自治体が策定する都市交通計画等の将来計画に反映
- 自動運転に対する社会的受容性の醸成を図るため、都民に分かり易く周知
- 将来の社会実装に向けた取組の検討