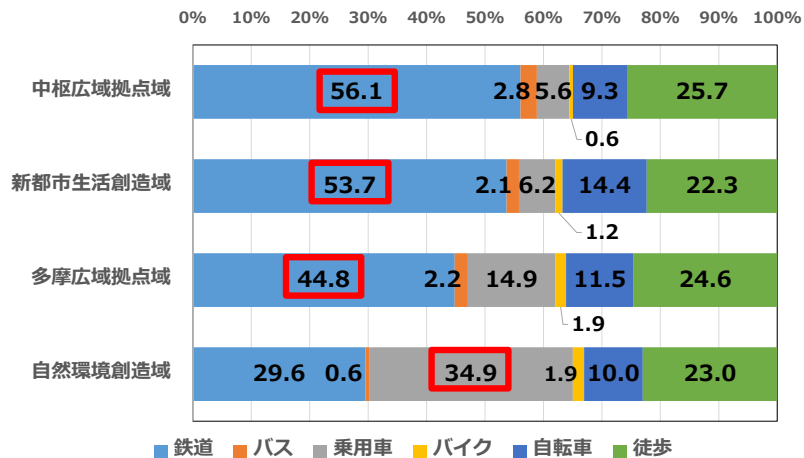


(7) 交通分担率 (目的別)

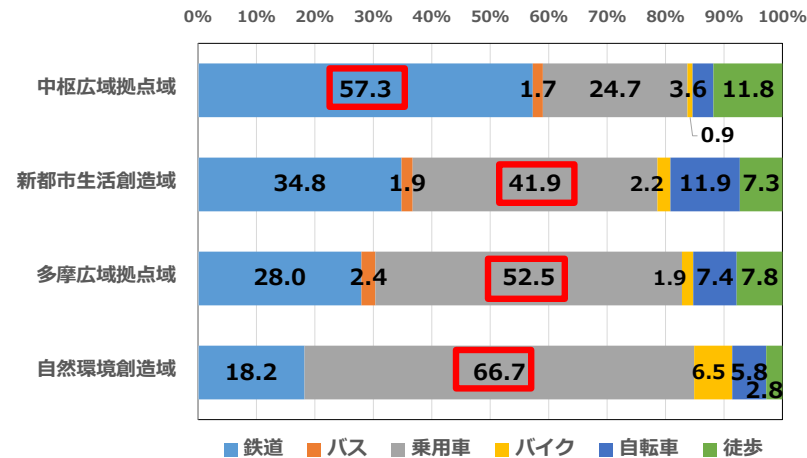
(a) 通勤・通学

- ・ 中枢広域拠点域、新都市生活創造域、多摩広域拠点域は、鉄道の利用が高い。
- ・ 自然環境創造域は、乗用車の利用が高い。



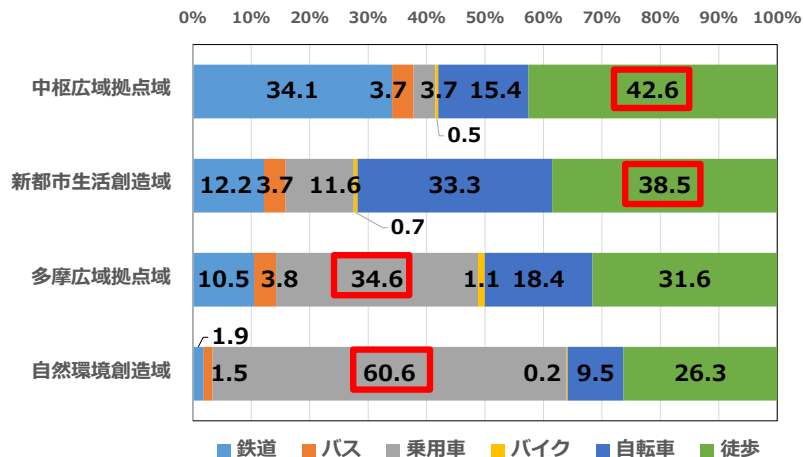
(b) 業務

- ・ 中枢広域拠点域は、鉄道の利用が高い。
- ・ 中枢広域拠点域以外の地域は、乗用車の利用が高い。



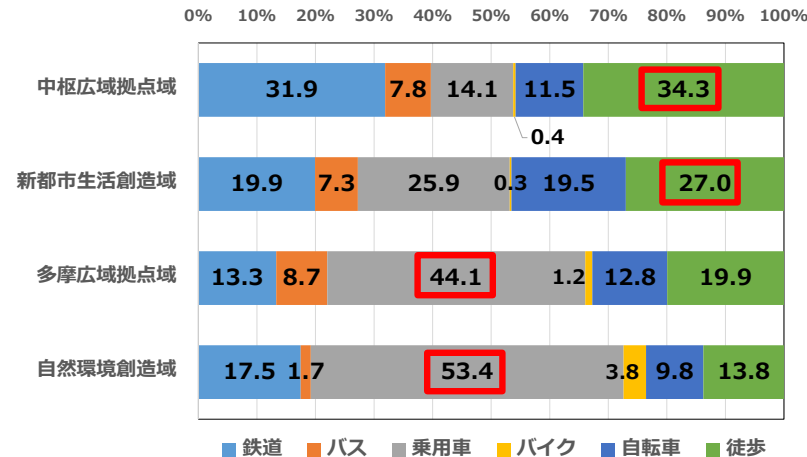
(c) 買物

- ・ 中枢広域拠点域、新都市生活創造域は、徒歩の利用が高い。
- ・ 多摩広域拠点域、自然環境創造域は、乗用車の利用が高い。



(d) 通院・通所

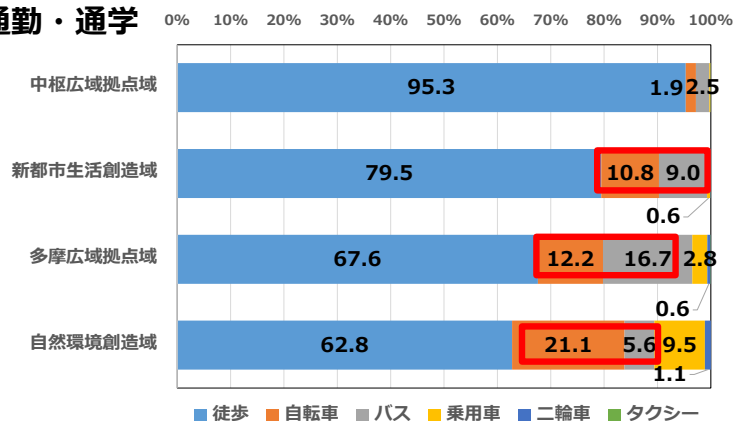
- ・ 中枢広域拠点域、新都市生活創造域は、徒歩の利用が高い。
- ・ 多摩広域拠点域、自然環境創造域は、乗用車の利用が高い。



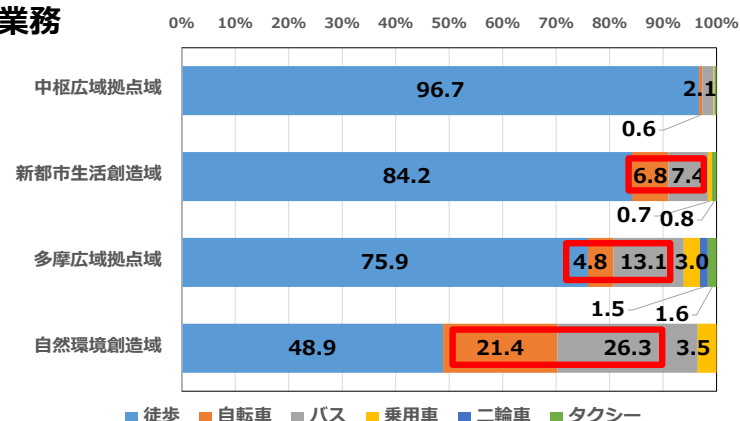
(8) 交通分担率 鉄道端末交通

- ・ 鉄道駅までのアクセスは、各地域とも徒歩が最も高い。
- ・ 通勤・通学及び業務目的は、郊外部へ向かうほど自転車及びバスの利用率が高い。
- ・ 買物目的は、新都市生活創造域及び多摩広域拠点域において、自転車及びバスの利用率が1割程度を占める。
- ・ 通院・通所目的は、新都市生活創造域及び多摩広域拠点域において、バスの利用率が高い。

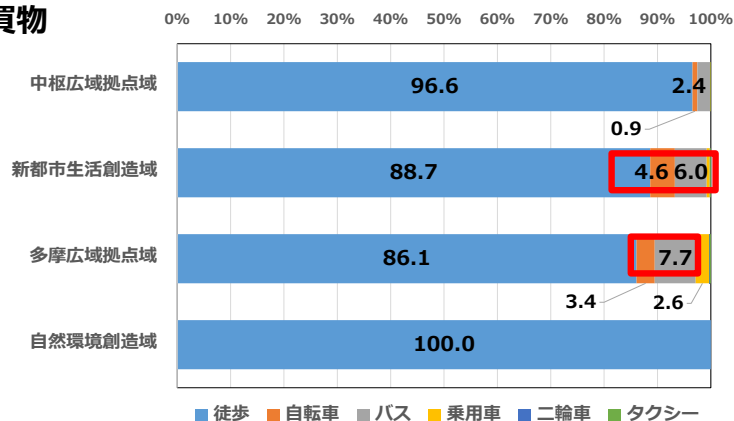
(a) 通勤・通学



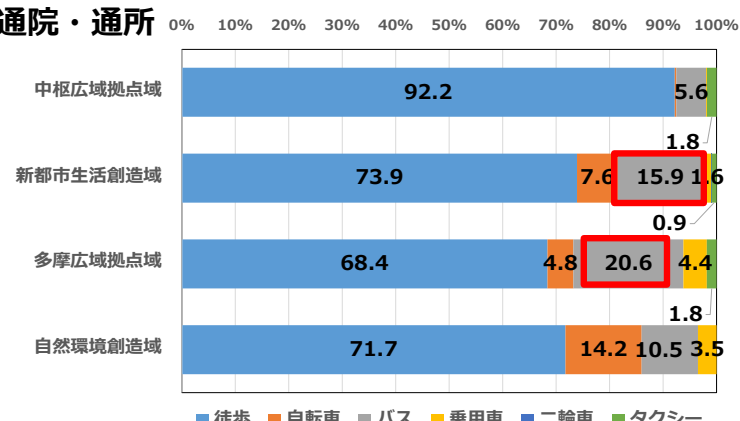
(b) 業務



(c) 買物



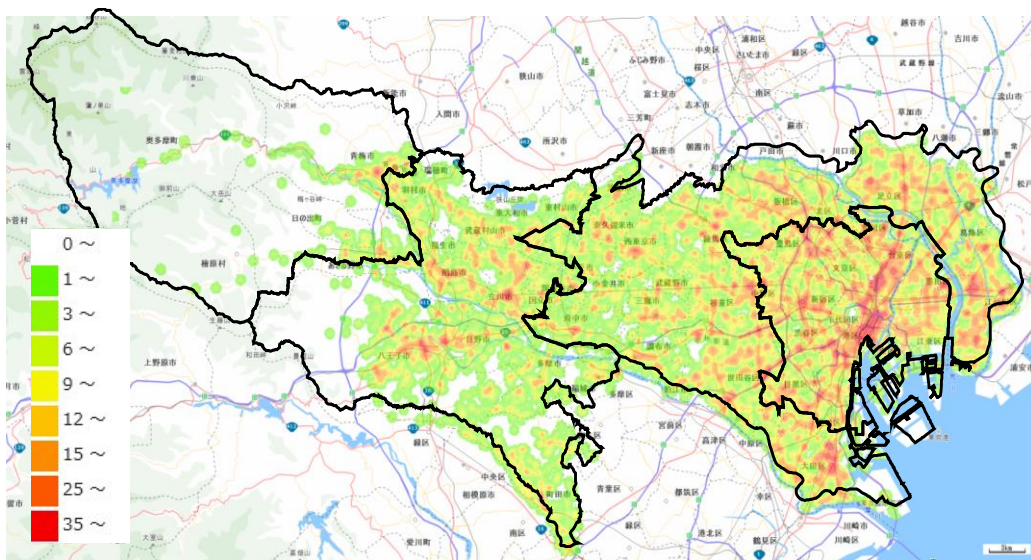
(d) 通院・通所



(9) 高齢者の交通事故

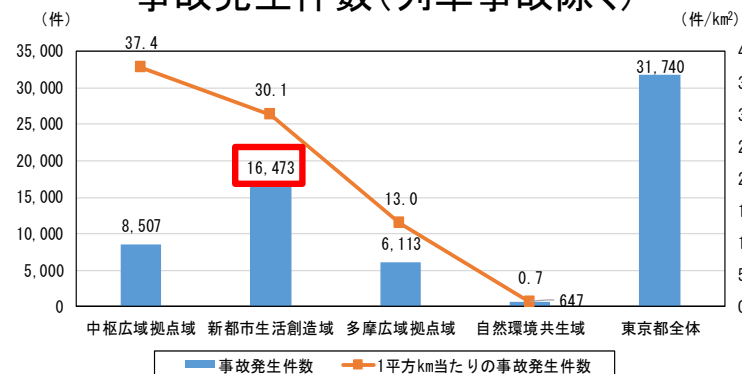
- ・ 都内の交通事故発生件数は、31,740件（平成30年度）であり、新都市生活創造域が他の地域と比較して最も多い。
- ・ 高齢者が含まれていた事故の発生密度は、自然環境共生域から都心部へ向かうほど高くなる。
- ・ 高齢運転者（第1当事者）による事故の割合は、年々増加傾向にある。

交通事故発生密度(高齢者の事故)



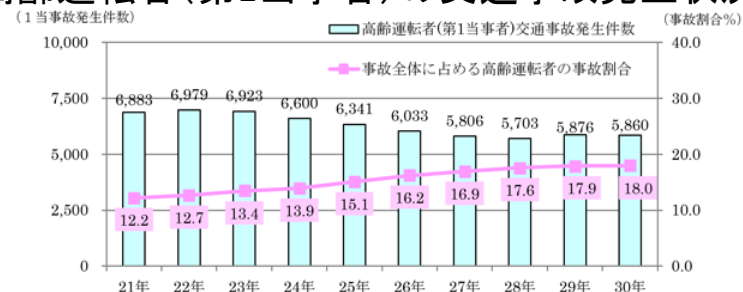
出典:警視庁 交通事故発生マップ

事故発生件数(列車事故除く)



出典:警視庁 平成30年 東京の交通事故

高齢運転者(第1当事者)の交通事故発生状況



出典:警視庁 交通総務課統計

(10) 観光

- ・訪都外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、年間で1,500万人程度が東京都に来訪している。
- ・2030年の訪日外国人旅行者は、国の目標：6,000万人、東京都の目標：2500万人を目標としている。
- ・2020年9月の「東京国際クルーズターミナル」の開業により、訪都外国人のさらなる増加が見込まれる。

東京国際クルーズターミナル(2020年9月開業)



出典)東京国際クルーズターミナルHP

訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移



訪日外国人旅行者数^[11]

3,119万人(2018年) ▶ 6,000万人(2030年目標)

訪日クルーズ船の寄港回数^[15]

929回(2010年) ▶ 2,930回(2018年)

出典)2040年、道路の景色が変わる

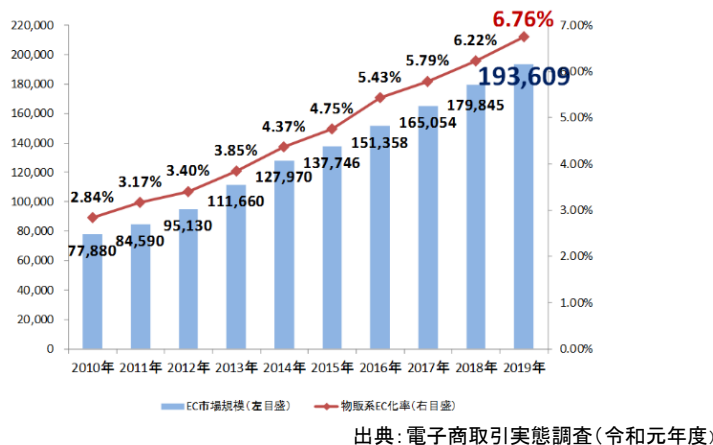
[11]: 日本政府観光局「年別訪日外客数、出国日本人数の推移」2019年、観光庁「明日の日本を支える観光ビジョン」2016年

[15]: 国土交通省「2018年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)」2019年
国土交通省「2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)」2016年

(11) 物流

- ・貨物の輸送件数をみると、宅配等を含めて貨物が小口多頻度化している影響により、東京都を発着する貨物及び都内で移動する貨物が大きく増加している。
- ・物流においては、電子商取引（EC）市場の推移は増加傾向で、貨物の流動量（件数）も近年増加傾向にあり、今後も増加していくことが想定される中で、運転者・労働者不足となる可能性が高い。

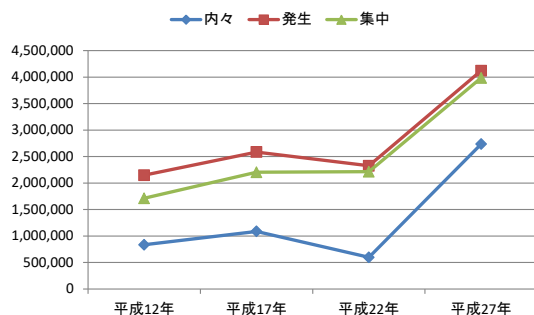
電子商取引（EC）市場の推移



有効求人倍率の推移



貨物の流動量（件数）



宅配便取扱個数 [8]

18億3300万個(1998年) ▶ 43億700万個(2018年)

自動車運転者の有効求人倍率 [9]

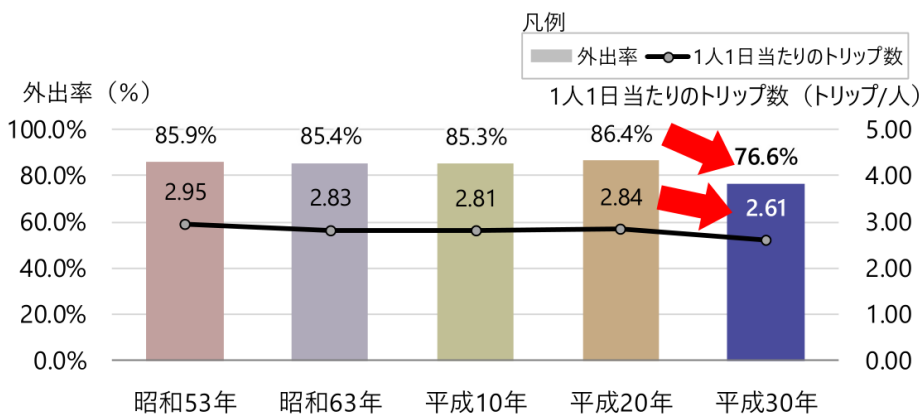
0.63 (1998年) ▶ 2.98 (2018年)

出典：2040年、道路の景色が変わる
[8]：国土交通省「平成30年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」2019年
[9]：厚生労働省「職業安定業務統計」2020年

(12) 外出率

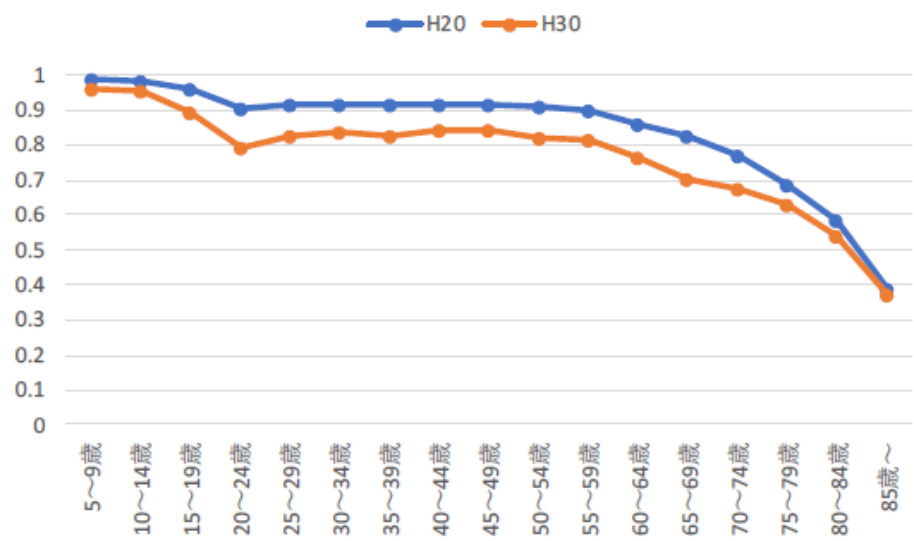
- 平成30年における外出率及び1人1日当たりのトリップ数が大きく減少し、過去最低を記録した。
- 平成20年と平成30年における年齢階層別の外出率の推移を比較すると、20～74歳の年代において外出率の減少が顕著である。

外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移



出典：関東地方整備局 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要

年齢階層別の外出率の推移



出典：第5・6回東京都市圏パーソントリップ調査、東京都市圏交通計画協議会より作成

地域特性に応じた自動運転の活用の方向性

■ 車両の特徴

- 自動運転技術活用時に適用が想定される車両

	種別	車両イメージ	定員	走行速度	主な地区	想定される活用用途
1	バス	大型バス  連節バス 	20～100名程度	低～中速	中心市街地 幹線道路	鉄道駅間、鉄道駅と商業施設・郊外住宅団地等を結ぶ交通手段
2	タクシー		5名程度	低～中速	中心市街地 ----- 中山間地域	任意の場所から目的地を移動する交通手段 ----- 地域の拠点(鉄道駅、公共施設等)と集落等を結ぶ交通手段
3	小型バス/ カート	小型バス  カート 	4～7名程度	低速	中心市街地 ----- 郊外住宅団地 ----- 中山間地域	駅間や駅周辺の商店街、居住地を結ぶ交通手段 ----- 郊外の交通結節点(バスターミナル等)と施設、施設間を結ぶ交通手段 ----- 地域の拠点(鉄道駅、公共施設等)と集落等を結ぶ交通手段
4	超小型モビリティ		1～2名程度		観光地域	観光地域内で周遊する交通手段
5	小型トラック/ 宅配ロボット	小型トラック  宅配ロボット 	貨物輸送		低速	中心市街地 郊外住宅団地