

# 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

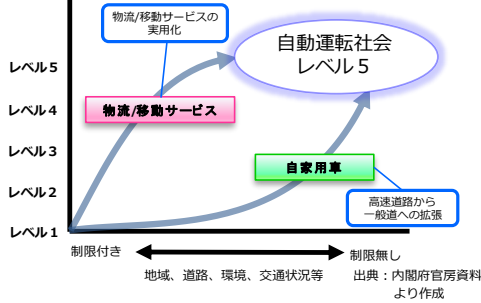
● 自動車保有台数は減少傾向で推移  
 ⇒ 人口減少、カーシェアリングの普及等  
 ※今後、新たなモビリティの普及が予想される

#### <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

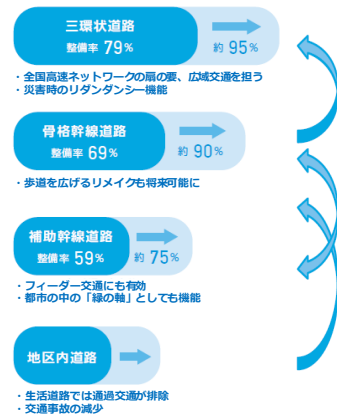
#### ◆ 実現アプローチ



◆ 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)

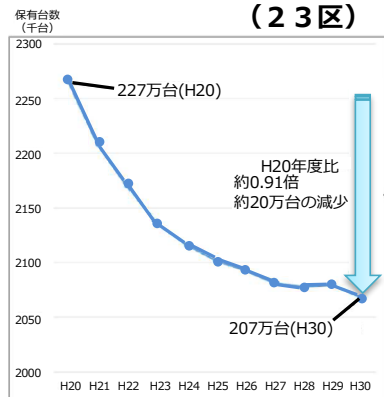
出典：(株)富士キメラ総研  
 「2019次世代カーテクノロジーの本命予測と未来自動車像」

#### ◆ 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"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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</li> <li>・ 自動運転車両へのインセンティブ</li> <li>・ 交通信号機等の交通安全施設の高度化</li> <li>・ 幹線・補助幹線道路、区画道路を対象 ※高速道路は対象外</li> </ul> |
| 2  | カーブサイド   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の路肩側の空間の有効活用方策</li> <li>・ タイムマネジメントによる需要に応じた利用方法<br/>⇒ 乗降場、荷さばき、充電等の用途</li> </ul>  |
| 3  | 駅前広場     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 駐停車スペースの再配置</li> </ul>  |
| 4  | 駐車場      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 場内の走行空間や駐車マス等の必要空間の再配置</li> </ul>  |
| 5  | 物流       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ラストマイル輸送の自動化・省力化</li> <li>・ 地区内物流（端末物流）を対象 ※広域物流は対象外</li> </ul>  |
| 6  | 新たなモビリティ | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西多摩、島しょ等における新たな交通サービス</li> <li>・ 今後、普及が見込まれる新たなモビリティ</li> </ul>  |

# 目指すべき東京の将来像と検討の進め方

## ③ 検討の流れ

### STEP1

- ◆ 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

### STEP2

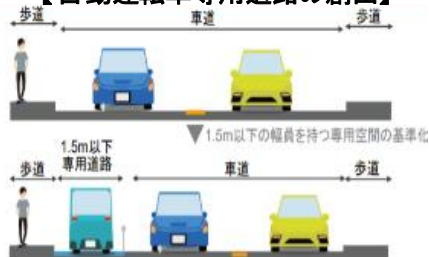
- ◆ 自動運転車の走行に対応したインフラ整備
- ◆ 自動運転技術を活用した交通サービス

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

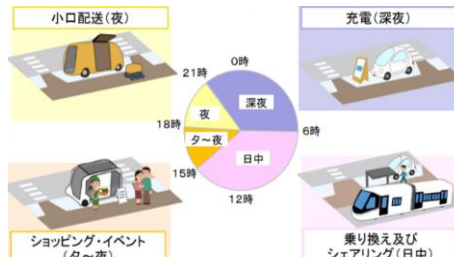
#### 道路空間

(例)

##### 【自動運転車専用道路の創出】



##### 【カーブサイド】



出典:国土交通省資料

#### 駐車場

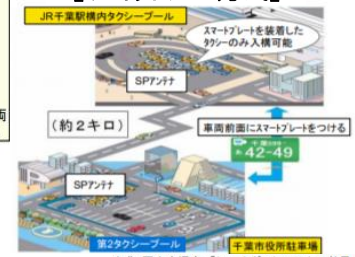
(例)

##### 【パレーパーキング】



出典:日本自動車工業会「自工会 自動運転ビジョン」  
駐車場で車両が自動走行し、空いている駐車スペースに自動駐車。出庫時も乗降場所まで自動走行し、停車

##### 【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」  
土地のある所に大規模駐車場を設置し、使用するときに呼び出す

### STEP3

- ◆ 将来像のイメージを段階的(2030年/2040年代)に提示しつつ、自動運転の活用の方向性を示す。



2030年



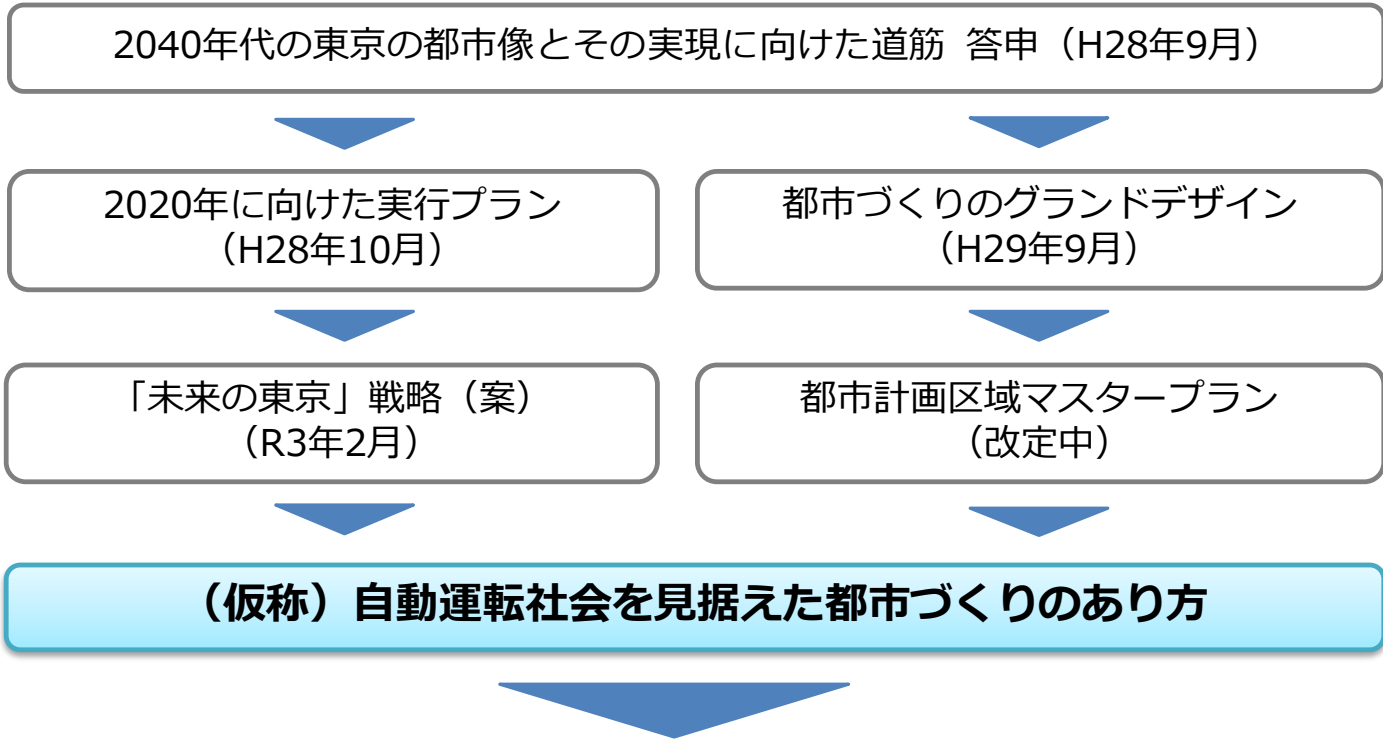
2040年代

出典: NACTO Blueprint for Autonomous Urbanism Second Edition

## 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

## ⑤ 「(仮称) 自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」の位置付け



各自治体における都市交通計画等 (マスタープラン、地域交通計画等) の策定に活用