

都内における自動車利用抑制策の手引き

令和6年6月

東京都環境局

目 次

はじめに	1
Ⅰ 都内の各地域の交通状況	3
Ⅰー1 自動車の利用	5
Ⅰー2 公共交通の利用（鉄道）	8
Ⅰー3 公共交通の利用（バス）	11
Ⅰー4 自転車の利用	14
Ⅰー5 徒歩	20
Ⅱ 都内エリア別の交通特性	21
Ⅱー1 地域区分及び評価指標の設定	22
Ⅱー2 各区市町村における各指標の評価	25
Ⅲ 都内における自動車利用抑制策	35
Ⅲー1 都内各地域における対策の方向性	37
Ⅲー2 自動車利用抑制策	45
Ⅳ 対策の進め方	71
Ⅳー1 現状把握	73
Ⅳー2 対策立案	75
Ⅳー3 効果検証	75
Ⅳー4 その他の留意点	82
Ⅴ 補助金について	87
Ⅴー1 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」	89
Ⅴー2 その他の補助金	93

はじめに

東京都は、2050 年までに世界の CO₂ 排出量の実質ゼロに貢献するゼロエミッション東京の実現を掲げ、2030 年までに温室効果ガス排出量を 2000 年比で 50%削減するカーボンハーフを目指した取組みを進めています。

都内の運輸部門から出る CO₂ 排出量は全体の約 2 割を占めており、運輸部門においては、2030 年までに 2000 年比 65%程度の CO₂ 排出量の削減を目標としています。

また、東京都は良質な都市環境の実現のため、2050 年までに世界の大都市で最も水準の高い良好な大気環境を実現し、世界で最も厳しい WHO の指針値を下回るまで低減していくことを目標としており、2030 年までに PM2.5 の都内各測定局の年平均濃度を 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下とすることを目標としています。

こうした運輸部門における CO₂ 排出量の削減及び良好な大気環境の実現を達成するためには、自動車の非ガソリン化^{※1}及び ZEV^{※2}化の推進と合わせて、自動車から公共交通機関、自転車、徒歩等への移動手段の転換や自動車の走行距離を短縮していくことが重要です。

こうした取組みを推進していくためには、実施地域における交通需要や交通インフラの整備状況等といった交通特性を踏まえた上で適切な対策を実施していく必要がありますが、都内における交通特性は、地域によって異なります。

この手引きでは、都内の各地域の交通特性を明らかにした上で、その特徴に応じた自動車利用の抑制対策メニューを整理しました。各自治体においては、本手引きでお示しする自動車利用の抑制対策メニューを参考に、公共交通機関の利用促進や、交通混雑の解消といった地域における交通課題の解決と合わせて、取組みを推進していただくことが都内の CO₂ 排出量の削減につながると考えています。

東京都環境局では、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」^{※3}による都内自治体への財政的支援も併せて行っております。是非、本手引きと合わせて活用のご検討をお願いいたします。

なお、本手引きⅢに記載している対策メニュー例は、あくまで例示であり、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針に沿った内容であれば、本手引きに記載がなくとも補助が可能ですので、詳細は巻末の問い合わせ先までご相談ください。

※1 非ガソリン化とは、ZEV ^{※2}とハイブリッド自動車にしていくこと。

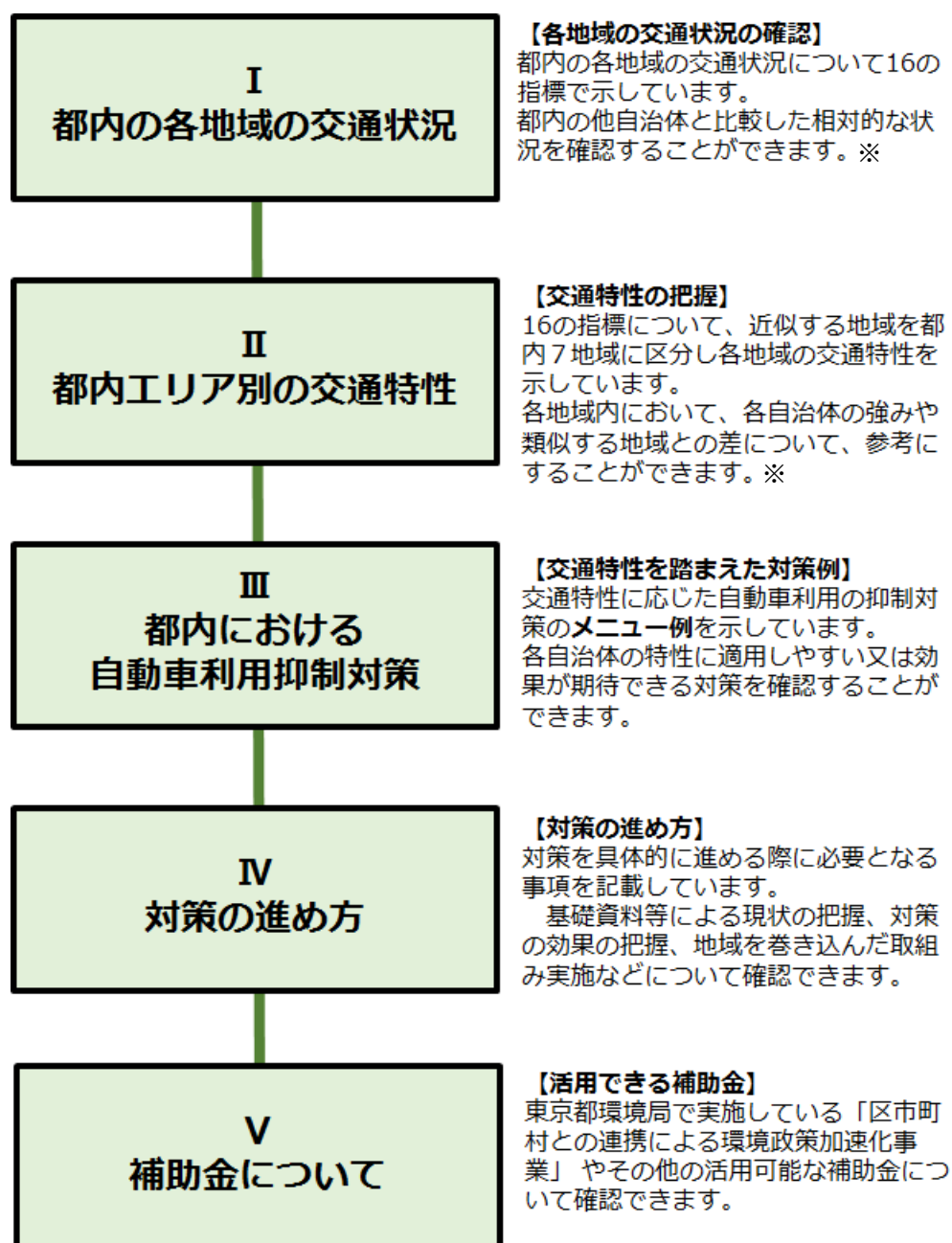
※2 ZEV とは、走行時に CO₂ を排出しない電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）・燃料電池自動車（FCV）のこと。（PHV は EV モードによる走行時）

※3 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」とは東京都環境局が実施する、都内の区市町村が実施する東京の広域的環境課題の解決に資する取組みに対して、必要な財政的支援を実施する事業

【本手引きが対象とする自動車利用について】

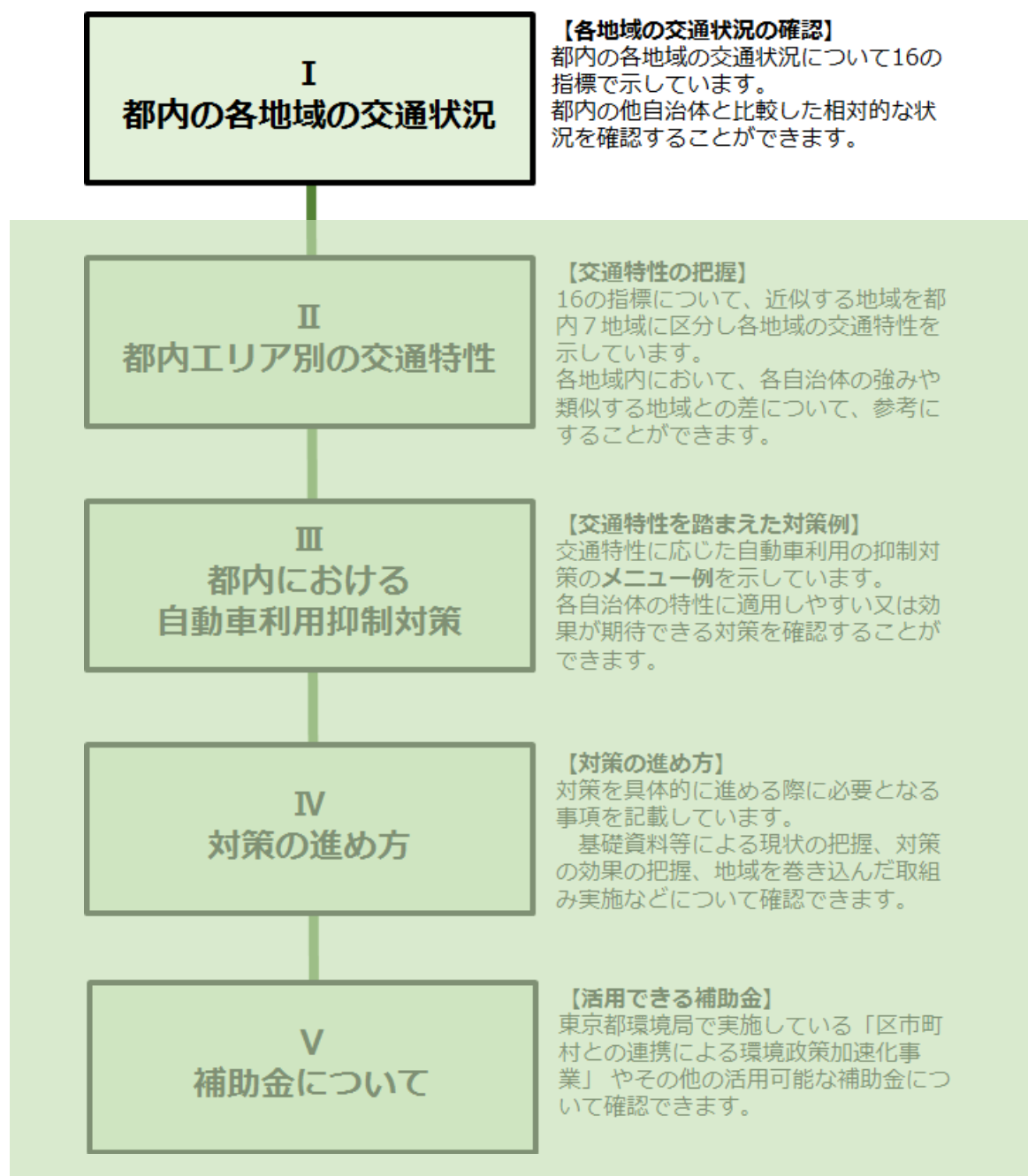
本手引きが対象とする自動車利用は、移動手段の転換もしくは走行距離の短縮が可能な交通を想定しています。（他の移動手段がない場合や、荷物の運搬等、自動車による移動が不可避な移動、テレワークなど移動しない手法への転換については想定しておりません。）

【本手引きの全体構成】



※島しょ部は、パーソントリップ調査等の交通に関する調査が十分に行われていないため、分析を割愛しています。

I 都内の各地域の交通状況



I 都内の各地域の交通状況

I では、都内の区市町村別の交通特性について、交通インフラ、交通需要特性等の相対的な状況を整理しています。

-  I-1 自動車の利用
-  I-2 公共交通の利用（鉄道）
-  I-3 公共交通の利用（バス）
-  I-4 自転車の利用
-  I-5 徒歩

本章における整理指標

本章では、交通インフラ、交通需要、地形に関わる次の 16 指標を整理しています。各指標を確認することで、各自治体における交通状況を把握することができます。なお、分析は、区部と多摩部で大きく交通特性が異なることから、区部と多摩部に分けてお示ししています。

〔整理指標〕

手段	分類	指標
I-1 自動車	交通需要	(1) 自動車-利用時間（分）
		(2) 自動車-代表交通手段分担率（％）
		(3) 自動車-駅端末交通手段分担率（％）
I-2 鉄道	交通インフラ	(1) 鉄道駅密度（駅/km ² ）
	交通需要	(2) 鉄道-代表交通手段分担率（％）
		(3) 鉄道-地域内利用率（％）
I-3 バス	交通インフラ	(1) バス停密度（km ² /バス停）
	交通需要	(2) バス-代表交通手段分担率（％）
		(3) バス-駅端末交通手段分担率（％）
I-4 自転車	地形	(1) 平均勾配（度）
	交通インフラ	(2) 駐輪場台数（台/100人）
		(3) シェアサイクルポート密度（ポート/km ² ）
	交通需要	(4) 自転車-利用時間（分）
		(5) 自転車-代表交通手段分担率（％）
		(6) 自転車-駅端末交通手段分担率（％）
I-5 徒歩		(1) 徒歩-駅端末交通手段分担率（％）

代表交通手段分担率：トリップ（人の 1 日の移動）のうち、主な交通手段として利用されている割合
 駅端末交通手段分担率：鉄道駅までの交通手段として利用されている割合

※都内における自動車利用抑制策の手引き（参考資料）では、さらに詳細な都内の交通状況についてデータを掲載しています。

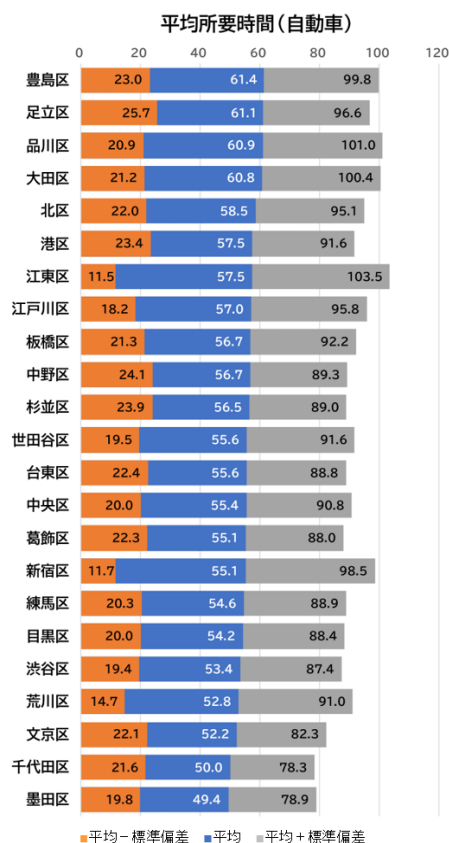
1-1 自動車の利用

(1) 自動車への依存度(自動車-利用時間)

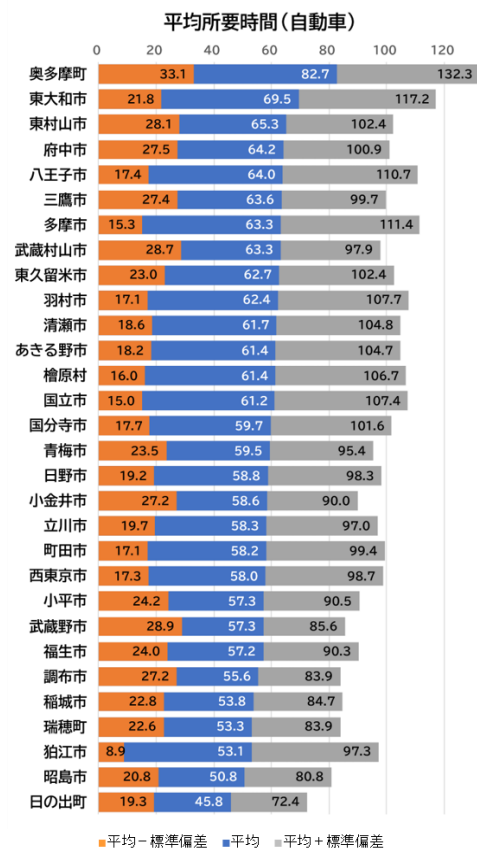
自動車の利用時間(走行距離またはエンジン稼働時間)が長いと、環境への負荷が高くなります。

区部でも、物流施設などを持つ周辺区は、利用時間が長く負荷が高くなっています。多摩部では、広域利用型と最寄り利用型で、利用時間に差が出ています。

自動車の平均利用時間(区部)



自動車の平均利用時間(多摩部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

※標準偏差

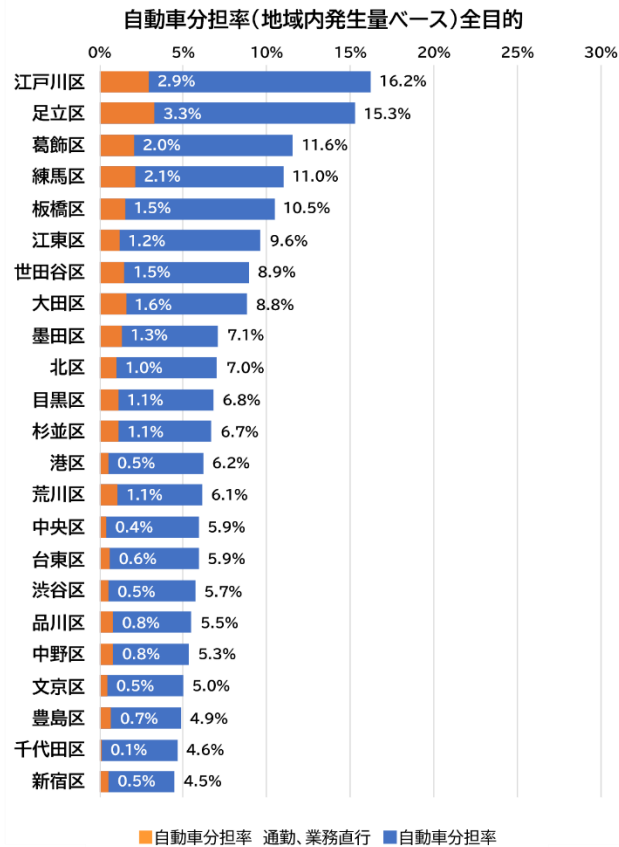
データが平均値からどれくらいばらついているかを表す指標
平均値からの標準的な差を表しています。

(2) 自動車への依存度(自動車-代表交通手段分担率)

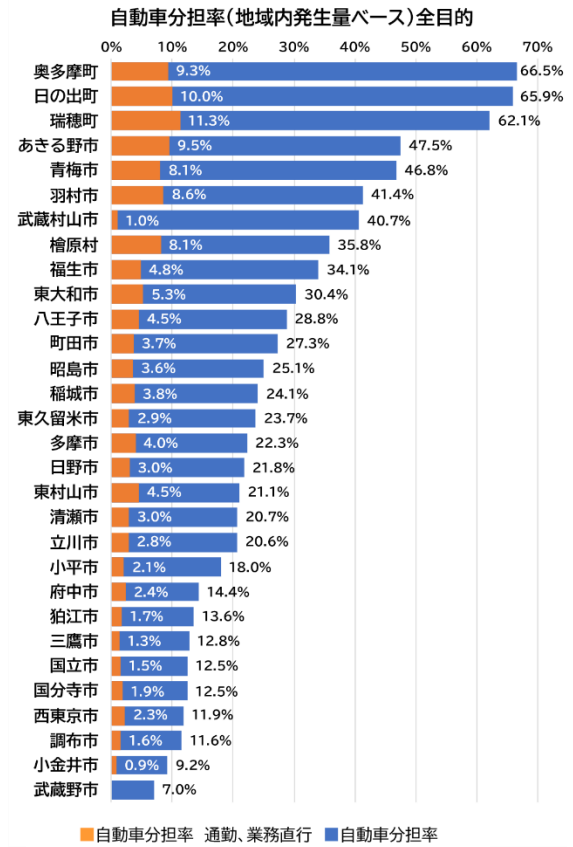
自動車の代表交通手段分担率は、区部と多摩部では大きく異なります。

自動車の代表交通手段分担率は、区部では周辺区、多摩部では西部で高くなっています。

自動車の代表交通手段分担率（区部）



自動車の代表交通手段分担率（多摩部）

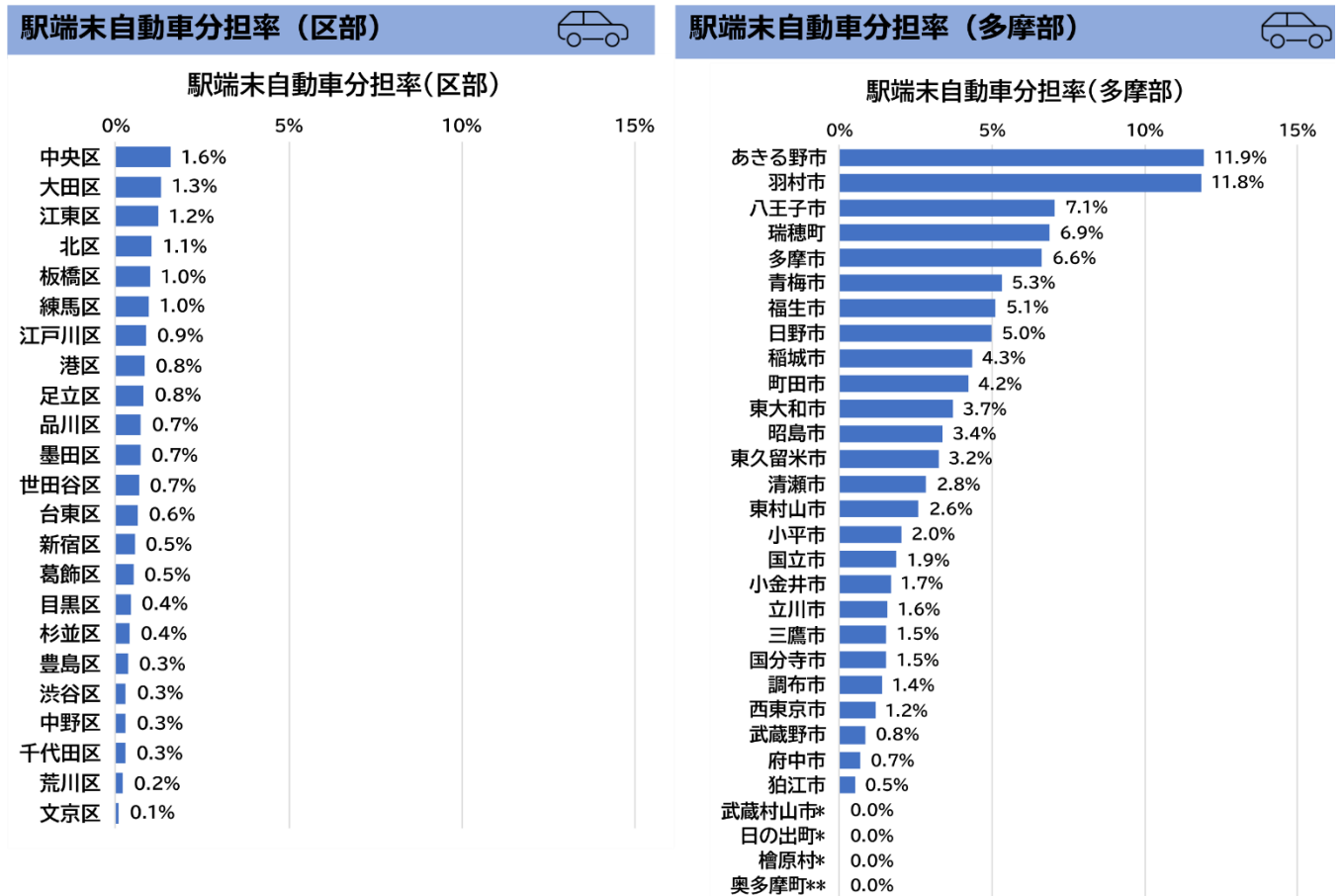


資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

(3) 自動車への依存度(自動車-駅端末交通手段分担率)

駅端末の自動車利用は多摩部で多くなっています。

区部では最高でも1%強で限られた利用となっていますが、多摩部では西多摩や、南多摩の一定規模の駅を有する地域などで、5%を超えています。



資料) 東京都市圏 PT 調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

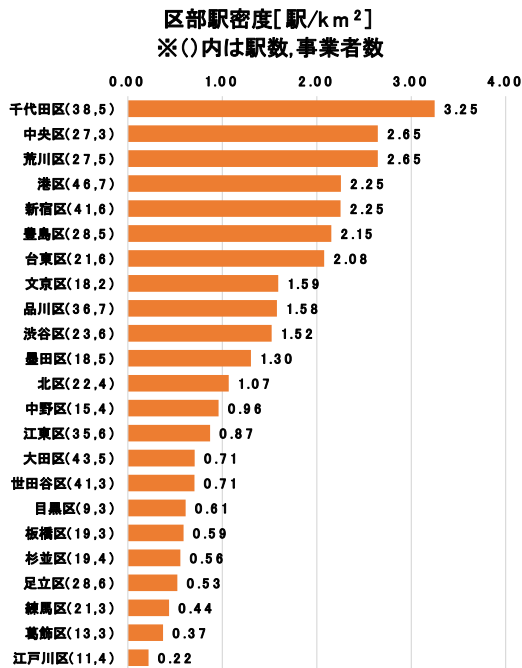
1-2 公共交通の利用(鉄道)

(1) 鉄道の利便性(鉄道駅密度)[駅/km²]

区部では、主に都心区ではkm²あたり概ね1~3の駅があります。

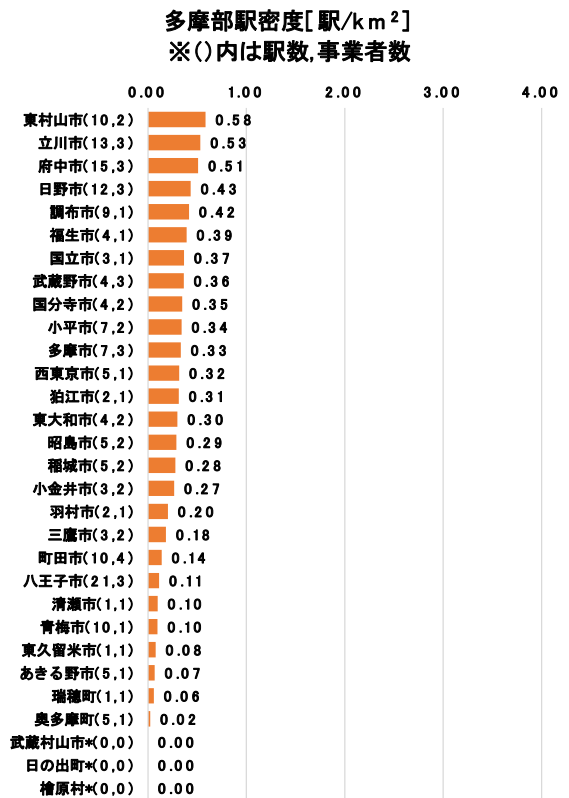
多摩部は最も駅密度が高い地域で1km²あたり0.5駅程度となっています。

鉄道駅密度(区部)



資料) 第13回大都市交通センサス、R3、国土交通省より作成

鉄道駅密度(多摩部)



* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

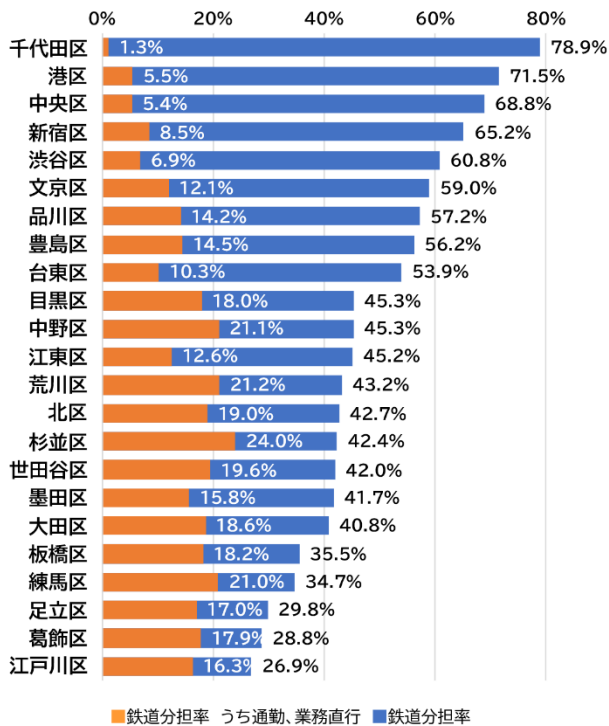
(2) 鉄道利用傾向(鉄道-代表交通手段分担率)

区部では、都心区の代表鉄道分担率が50%以上と高く、多摩部では北多摩(南部)の代表鉄道分担率が30%以上と高くなっています。

鉄道の代表交通手段分担率(区部)



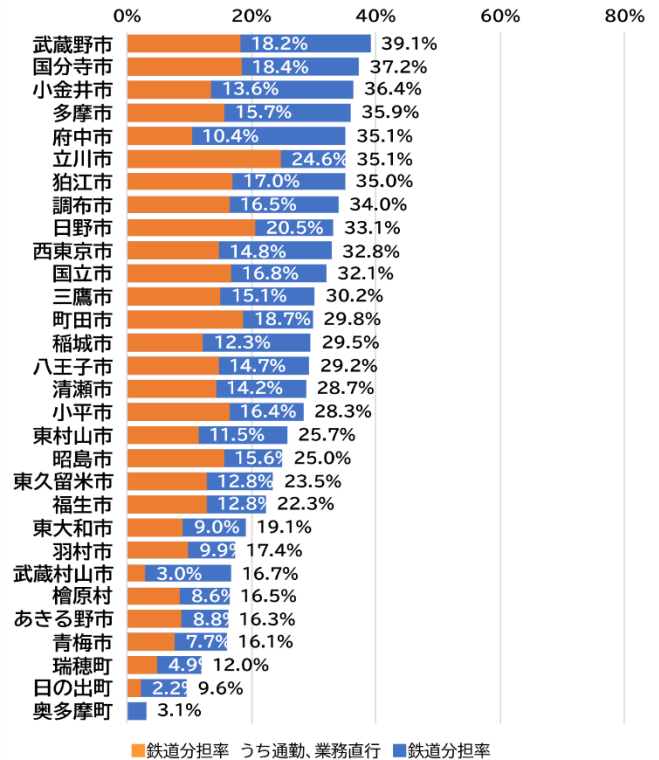
鉄道分担率(地域内発生量ベース)区部



鉄道の代表交通手段分担率(多摩部)



鉄道分担率(地域内発生量ベース)多摩部



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

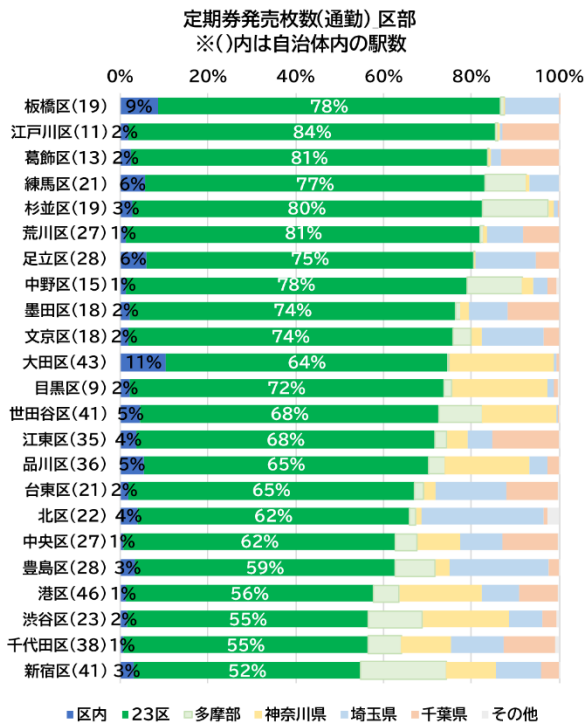
(3) 鉄道利用傾向(鉄道-地域内利用率)

鉄道の通勤移動は、区部では23区内の移動が多いですが、都心区では他の地域と比べて多様な地域との往来が多くなっています。

多摩部では、西部で多摩部内の往来が多く、北多摩(南部)では23区との往来が多くなっています。

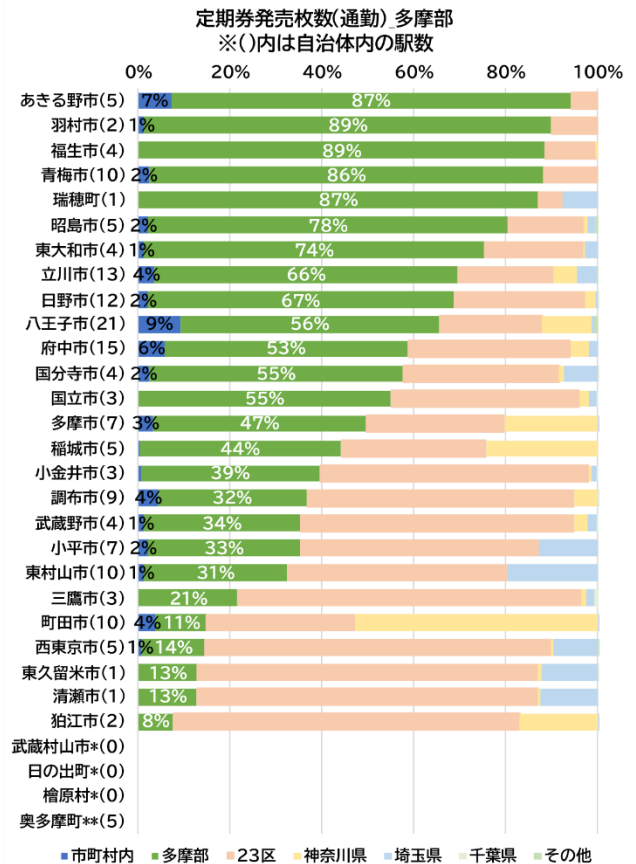
都県境地域では隣接県との往来も一定程度含まれています。

鉄道定期券利用範囲(区部)



資料) 第13回大都市交通センサス、R3、国土交通省
定期券発売実績調査の券面区間より作成

鉄道定期券利用範囲(多摩部)



* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

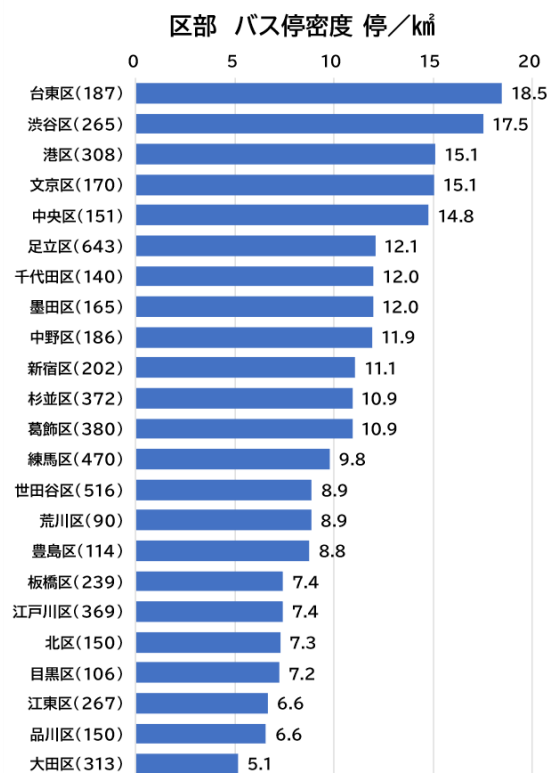
1-3 公共交通の利用(バス)

(1) バスの利便性(バス停密度)〔バス停/ km²〕

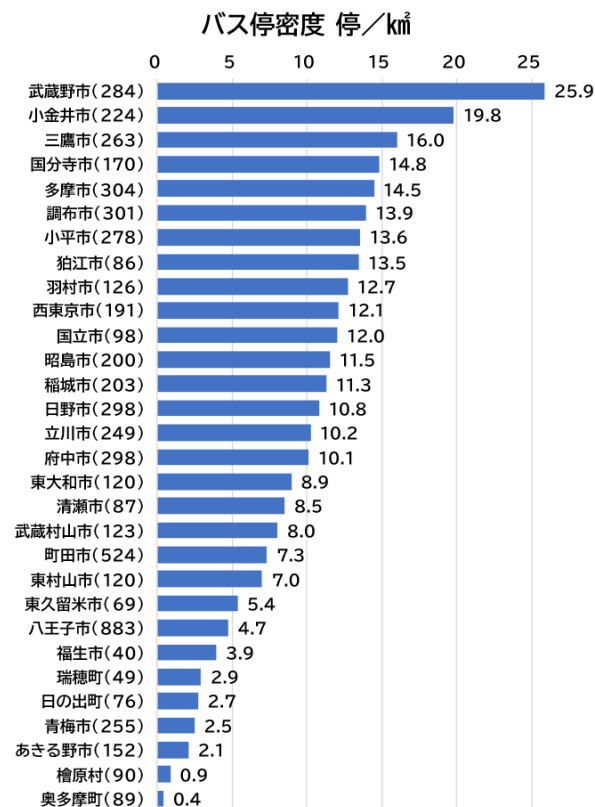
区部では 1km²あたり 17 以上のバス停がある台東区、渋谷区などに比べ、臨海部も含まれる品川区、大田区は5～6バス停となっています。

多摩部では武蔵野市のバス停密度が突出しており、市域が大きく、市街化調整区域等も含む八王子市やあきる野市等とは大きく差があります。

バス停密度 (区部)



バス停密度 (多摩部)



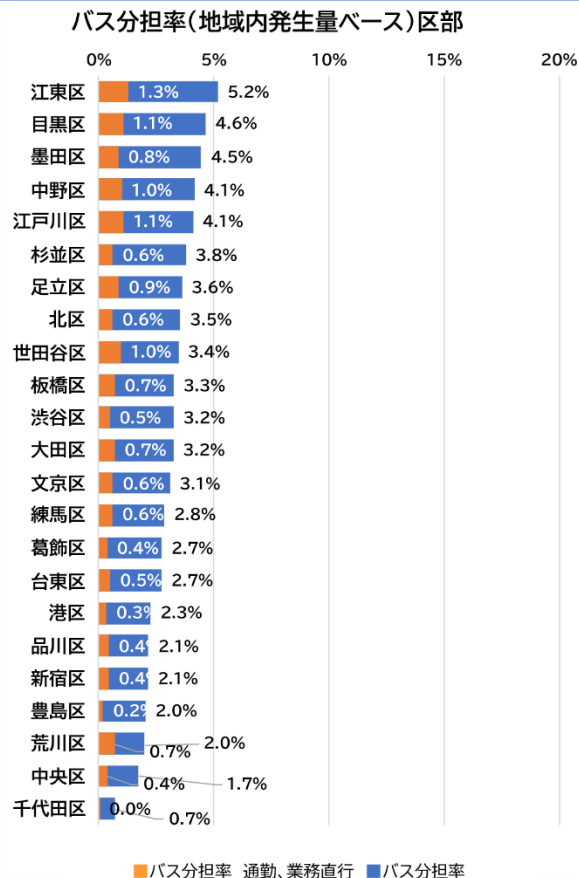
資料) 国土交通省「国土数値情報(バス停留所データ)」R4年値及び区市面積より作成

(2) バスの利用傾向(バス-代表交通手段分担率)

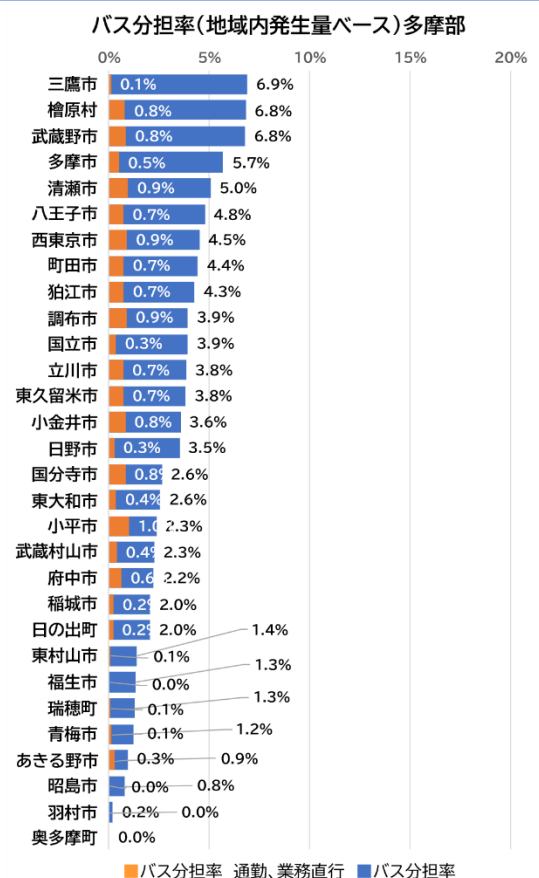
バスの代表交通手段分担率は、区部で約5%、多摩部で約7%が上限となっています。

区部は鉄道駅密度が低い外縁区、多摩部は区部隣接市やベッドタウン的な市における利用が多くなっています。都心区は徒歩が主体のためバスの利用割合が低く、多摩西部のバス利用率は檜原村を除き、低くなっています。

バスの代表交通手段分担率（区部）



バスの代表交通手段分担率（多摩部）



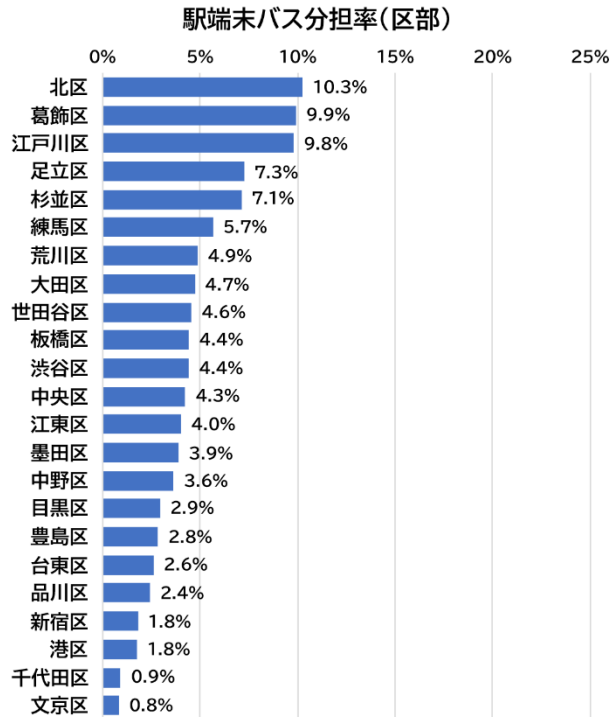
資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

(3) バスの利用傾向(バス-駅端末交通手段分担率)

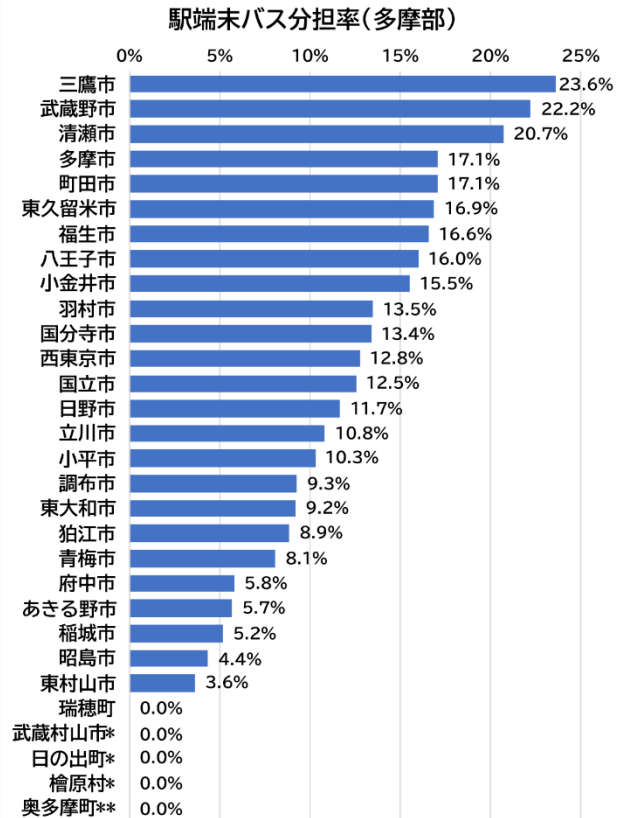
駅端末のバス利用は区部、多摩部ともに一定程度の利用を占めています。

区部の駅端末バス利用は、主に周辺区かつ勾配がある区または駅密度が低い区で利用が多く、多摩部では区部に隣接する市又は複数路線が乗り入れる駅を有する市で利用が多くなっています。

駅端末バス分担率（区部）



駅端末バス分担率（多摩部）



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

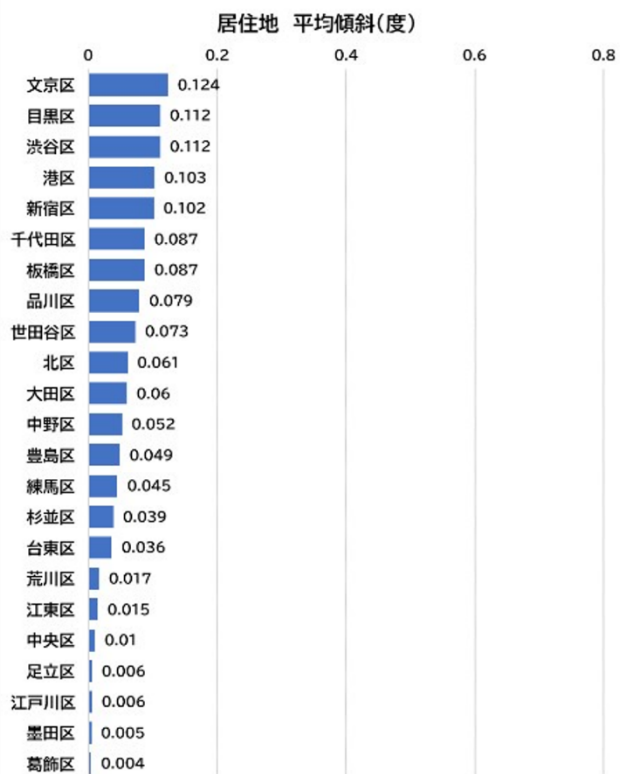
1-4 自転車の利用

(1) 自転車利用に影響する勾配の状況(平均勾配)

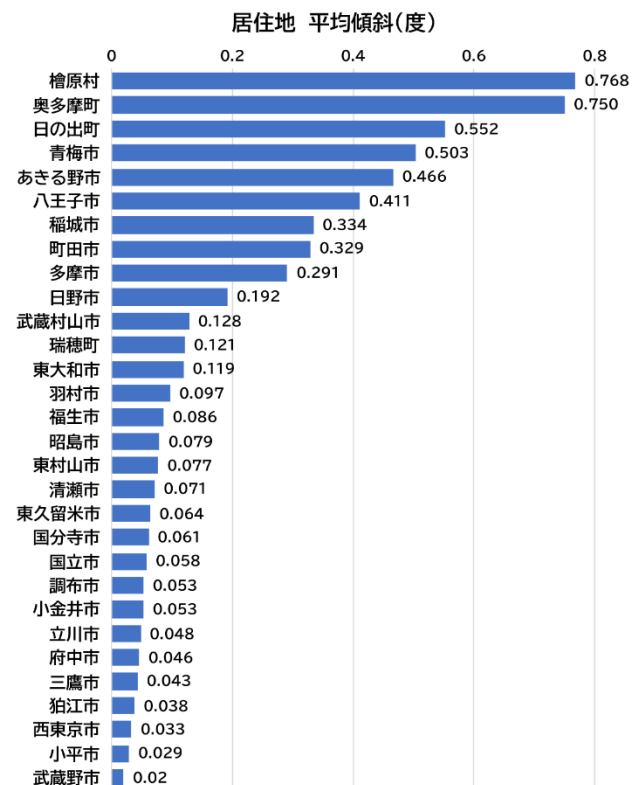
居住地の平均勾配は、区部では武蔵野台地の東端を区内に含む文京区、目黒区、渋谷区、港区などで傾斜角度が大きくなっています。

多摩西部は山岳地形が多く傾斜角度が大きいです、多摩東部は台地地形のため区部の平坦地に近い傾斜角となっています。

居住地の平均勾配（区部）



居住地の平均勾配（多摩部）

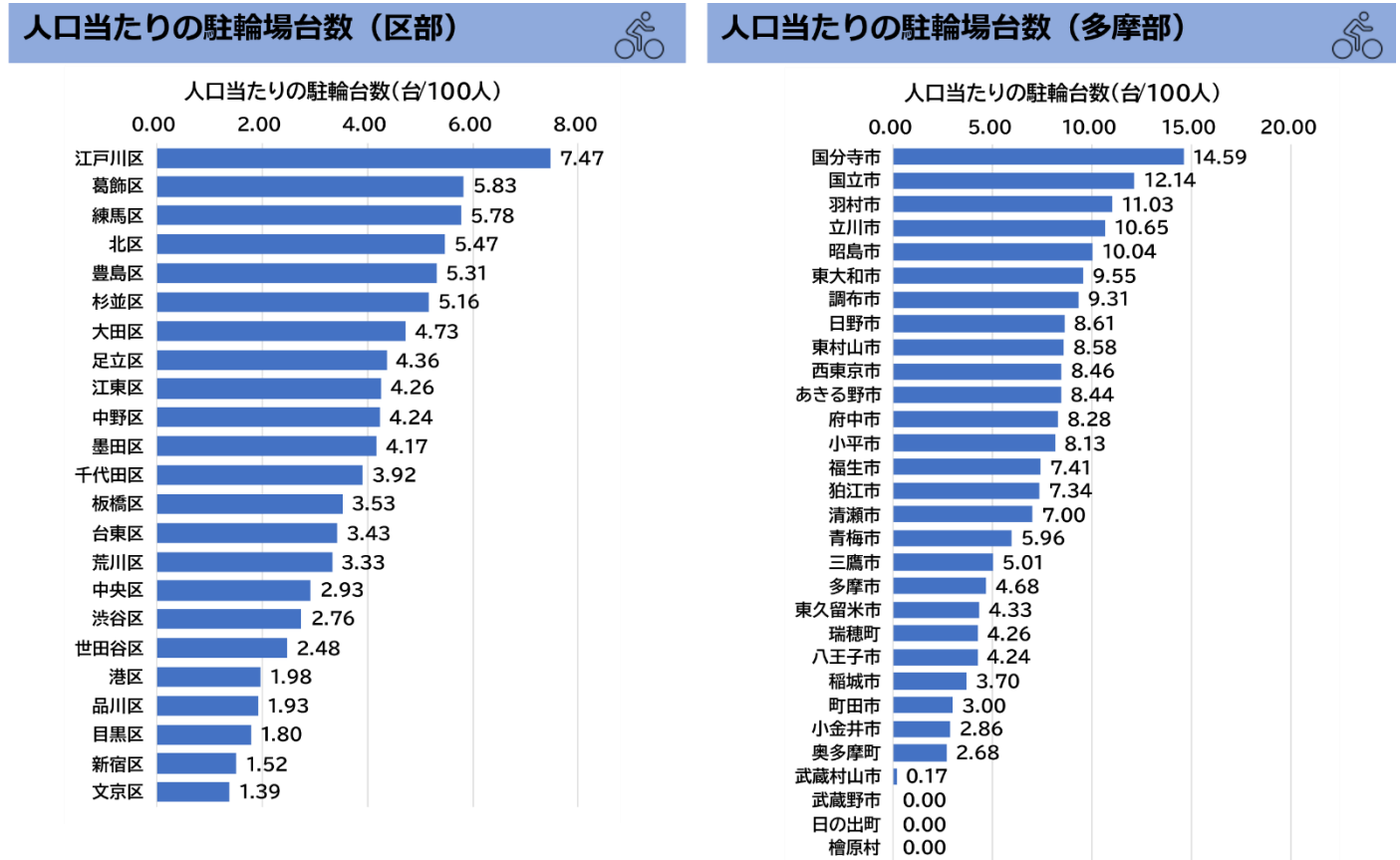


資料) 日本における居住地の分布と地形との関係-GISを利用した市区町村単位の検討-,CSIS
Discussion Paper #68財城真寿美ら

(2) 自転車利用に影響する施設(駐輪場台数)[台/100人]

人口当たりの駐輪場台数は、自転車の駅端末交通手段分担率と同様に区部に比べて多摩部の方が多くなっています。

駅周辺を中心として駐輪場台数は充実してきており、複数の駐輪場を合わせると地域全体で数万台規模の区市も複数あります。



資料) 自転車駐輪場情報、東京都生活文化スポーツ局、令和4年4月1日、
https://www.seikatubunka.metro.tokyo.lg.jp/tomin_anzen/kotsu/jitensha/seisaku-jyourei/churinjou/index.html

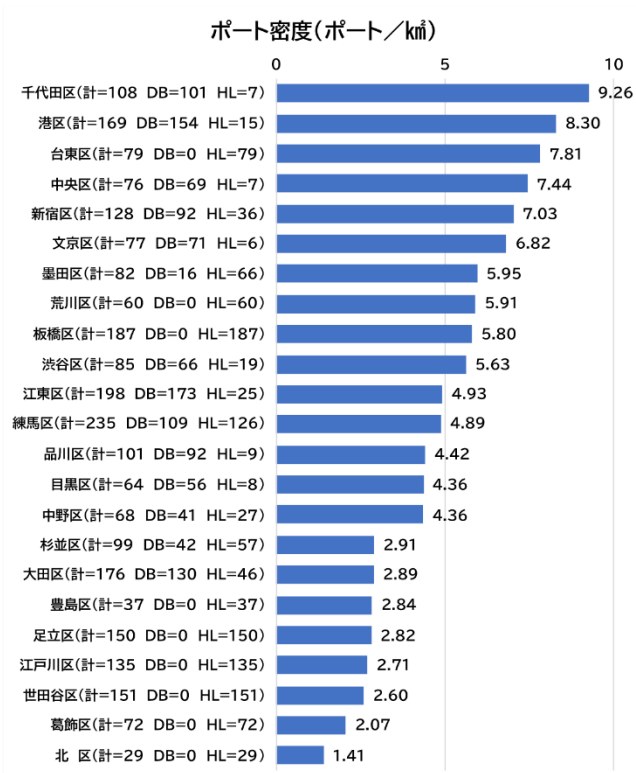
注) 引用資料に未掲載の武蔵野市、日の出町、檜原村は含まず

(3) シェアサイクル(ポート密度)〔ポート/㎢〕

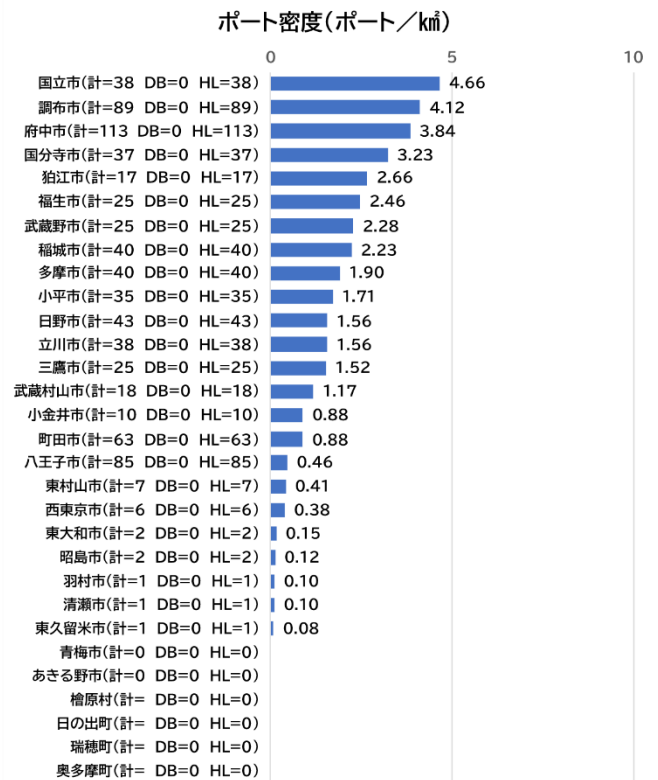
都心区は7～9ポート/㎢程度のポートがある状況ですが、北区などの周辺区は1～2ポート/㎢程度となっています。

多摩部は区部に比べてポート数が少なくなっています。

ポート密度 (区部)



ポート密度 (多摩部)



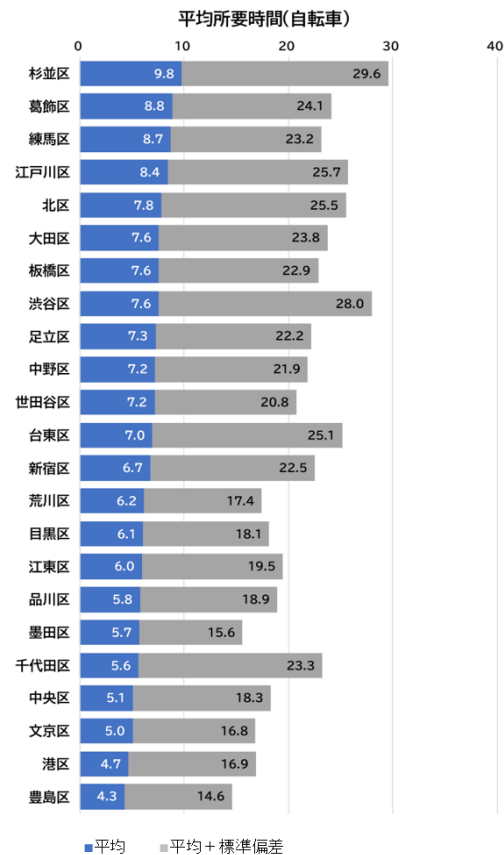
資料) ドコモ・バイクシェア (図内略称DB)、HELLO CYCLING (図内略称HL) 公開資料、2023年7月時 (休止ポートなどを含む場合もある)

(4) 自転車利用傾向(自転車-利用時間)

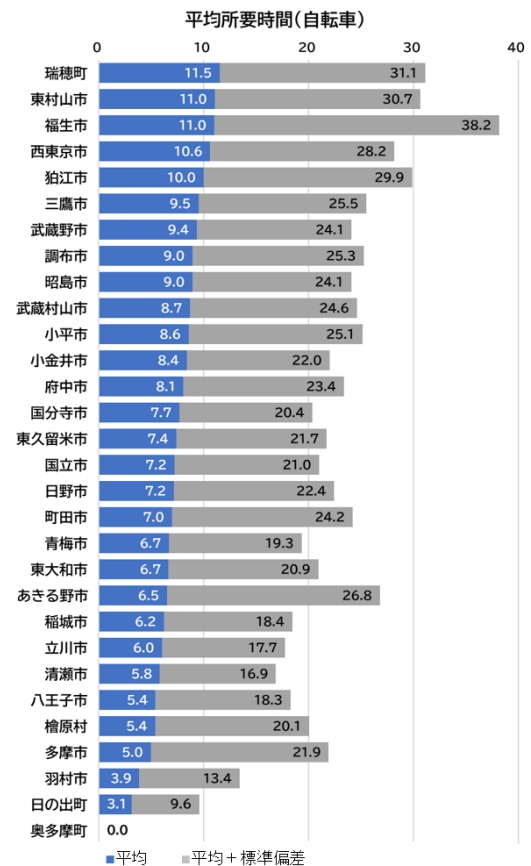
区部における長時間移動(長距離移動)は、周辺区が中心ですが、若い世代の往来が多い渋谷区も、長時間利用となっています。

多摩部の平均利用時間 10 分を越える市町については、自宅から学校まで比較的長い距離となる場合もある通学利用の影響が考えられます。

自転車の利用時間(区部)



自転車の利用時間(多摩部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

※標準偏差

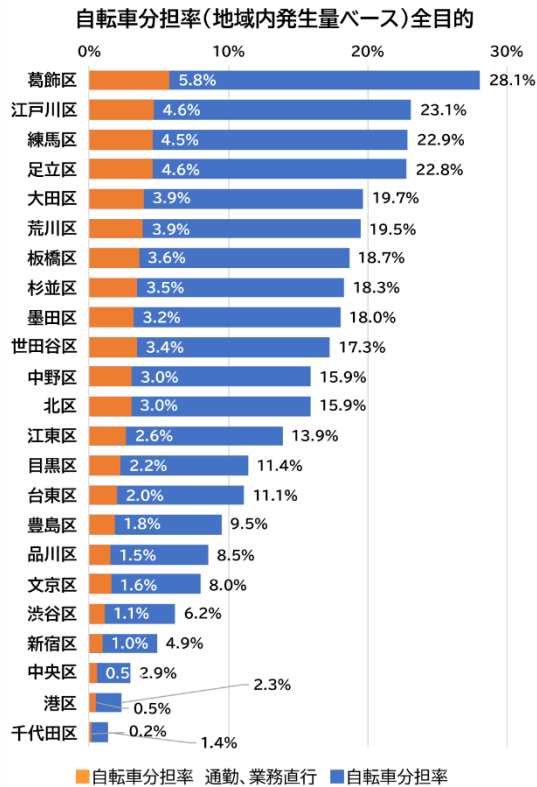
データが平均値からどれくらいばらついているかを表す指標
平均値からの標準的な差を表しています。

(5) 自転車利用傾向(自転車-代表交通手段分担率)

区部、多摩部ともに平坦な地域で利用率(代表交通手段分担率)が高く、施設の立地密度が高い都心区は徒歩利用が主体のため自転車の利用割合が低くなっています。

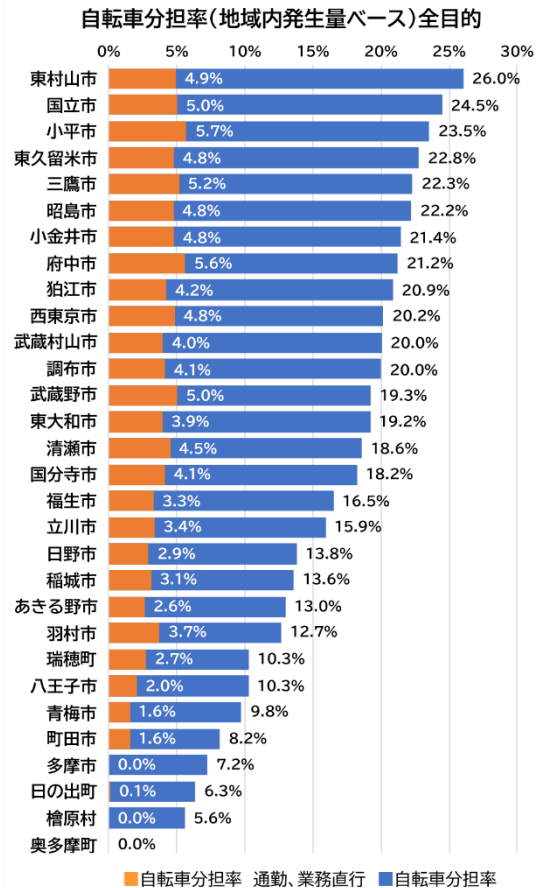
丘陵地形となっている南多摩の八王子市や町田市、多摩市は一部の平地を除き高低差が大きく自転車利用率は高くありません。

自転車の代表交通手段分担率(区部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

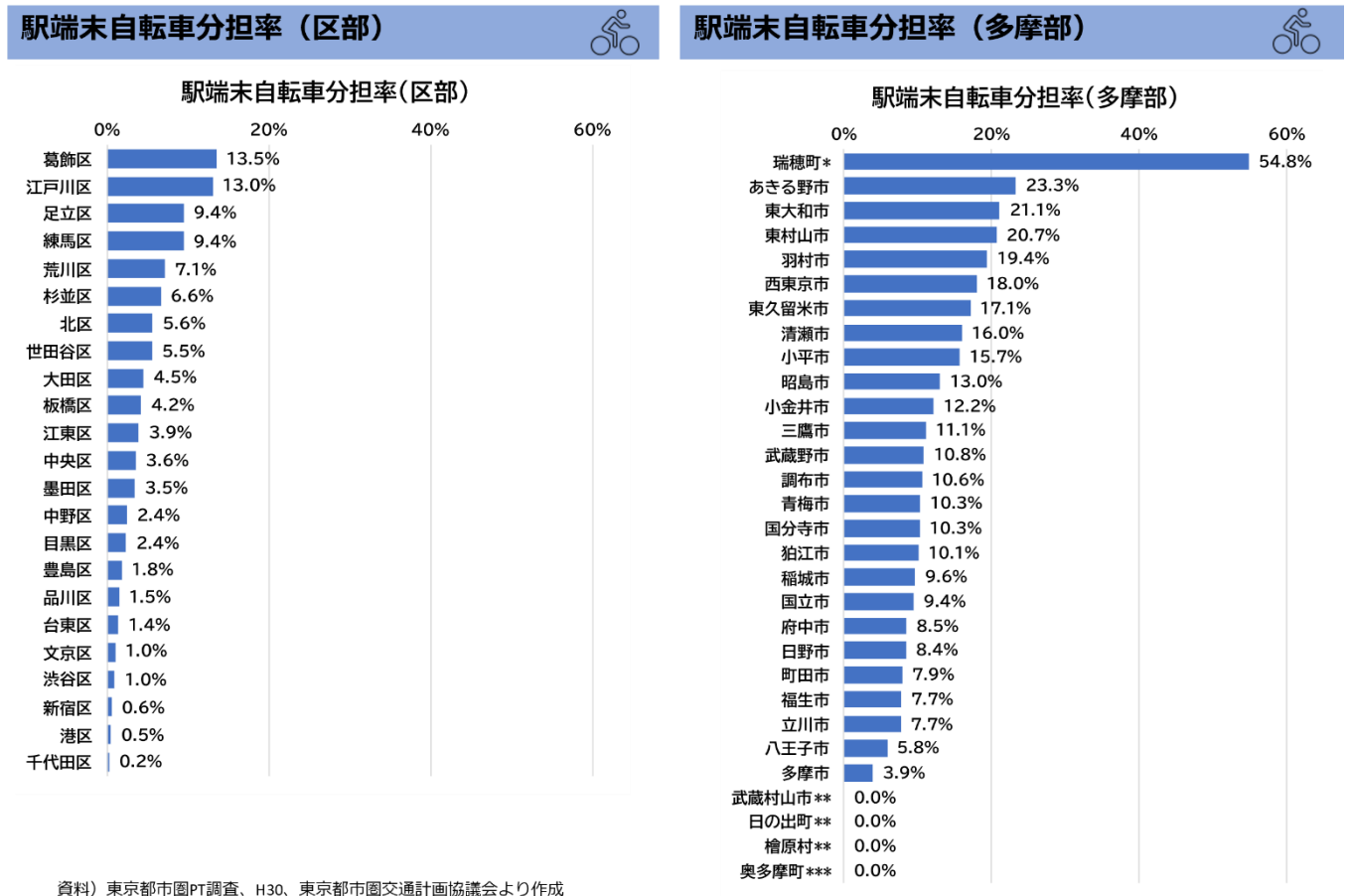
自転車の代表交通手段分担率(多摩部)



(6) 自転車利用傾向(自転車-駅端末交通手段分担率)

駅端末の自転車利用は区部より多摩部の方が高く、代表交通手段分担率に比べて、区部と多摩部の差が大きくなっています。

区部は駅密度が高く徒歩でアクセスしやすい都心では利用が限られています。
多摩部では北多摩（北部）の平坦な市で利用が多くなっています。



* 瑞穂町は駅利用者数自体が限られ通学利用などが主体のため参考値

** 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

*** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

1-5 徒歩

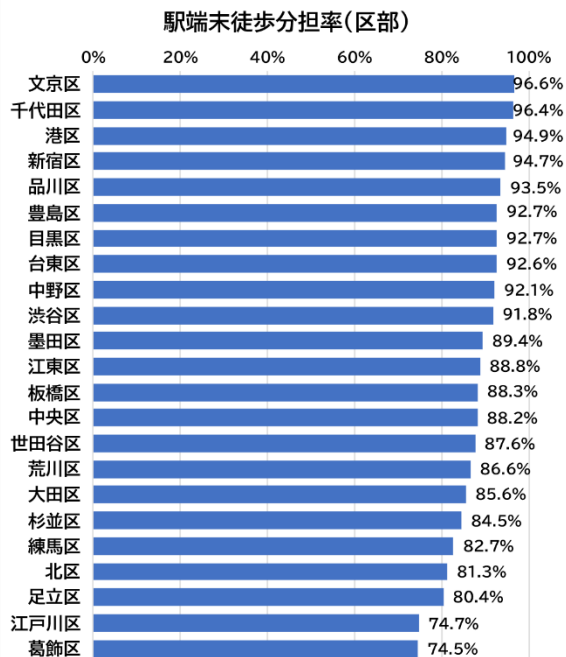
(1) 徒歩利用(徒歩-駅端末交通手段分担率)

駅端末の徒歩利用は区部、多摩ともに高い割合を占めています。

区部の駅端末徒歩利用は大半が90%超ですが、駅密度が低く平坦で、バス端末利用や自転車利用の多い城東地区は、割合が低くなっています。

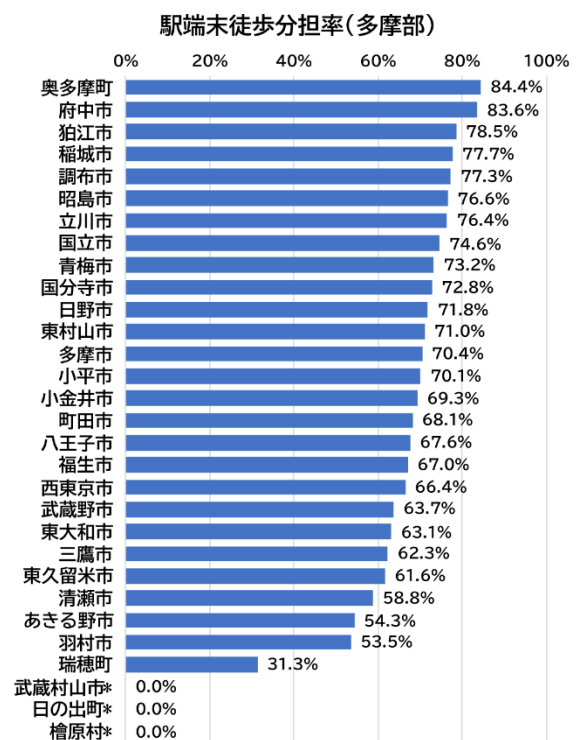
多摩部では奥多摩町以外は、駅に隣接し住宅等も多い私鉄沿線市で利用割合が高いですが、全体としては区部よりも割合が低くなっています。

駅端末徒歩分担率(区部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

駅端末徒歩分担率(多摩部)



* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

※各指標値の算出方法及び区市町村別一覧は、参考資料に記載しています。