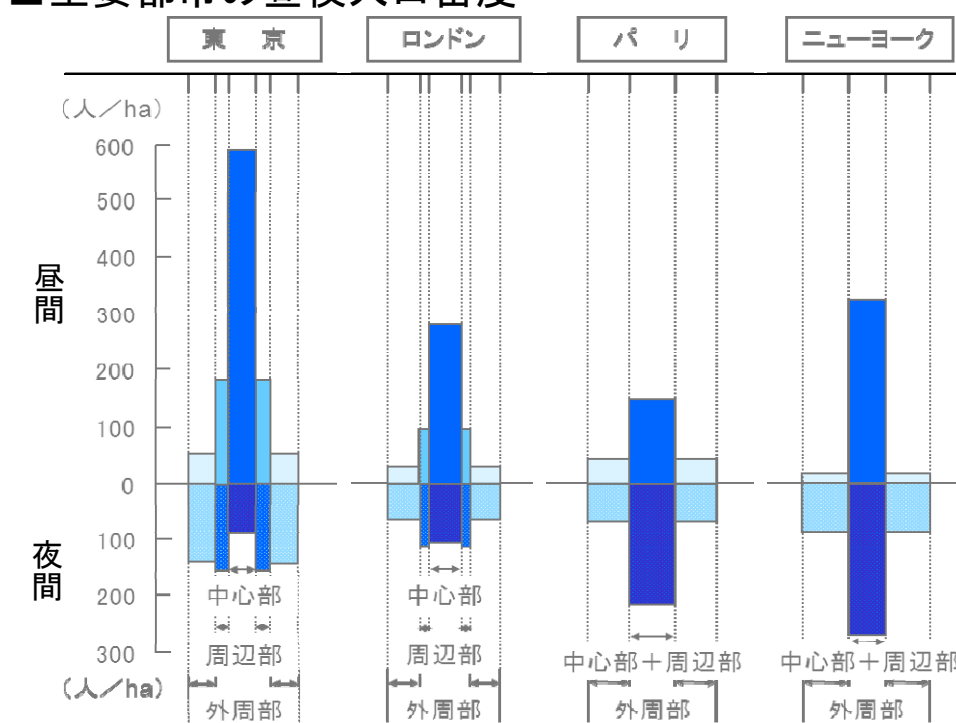


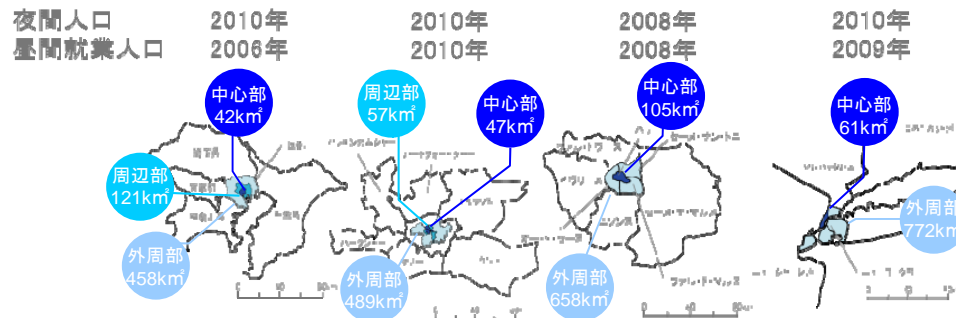
# 平日における東京中心部への人口集中状況

- ① 東京中心部に着目しても、諸外国の主要都市に比べ、都心部の昼間時の人口集中が突出
- ② 毎日、都心部と郊外部の間で大量の交通が発生している

## ■主要都市の昼夜人口密度



		東京	ロンドン	パリ	ニューヨーク
昼間	中心部	596	285	151	327
	周辺部	185	97	45	17
	外周部	54	29	17	17
夜間	中心部	89	106	215	267
	周辺部	158	114	67	85
	外周部	146	64	85	85
中心部の昼夜率 (昼間/夜間)		6.7倍	2.7倍	0.7倍	1.2倍



出典(東京) :平成22年国勢調査(夜間人口)  
:東京都統計年鑑 平成18年事業所・企業調査結果(昼間就業人口)

出典(ロンドン) :2010 Mid-Year Population Estimates(夜間人口)  
:NOMIS Official Labor Market Statistics(昼間就業人口)

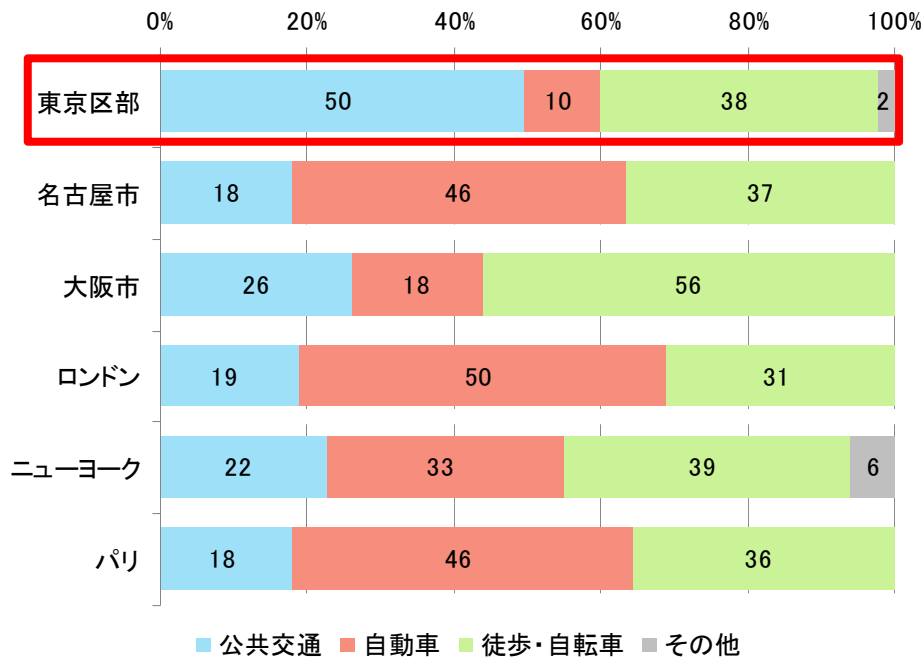
出典(パリ) :Institut National de la Statistique et des Études Économiques ,  
Chiffres clés sur un territoire(夜間人口、昼間就業人口)

出典(ニューヨーク) :US Census Bureau, State & County QuickFacts  
(夜間人口、昼間就業人口)

# 東京圏の利用交通手段の状況(毎日の移動を支える公共交通①)

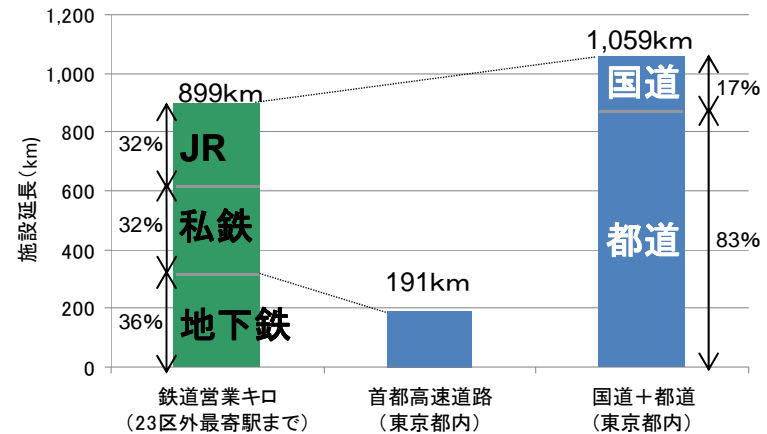
- ① 東京23区内は、公共交通が交通手段の半分を占めており、他の都市・諸外国に比べて突出
- ② 地下鉄等都市鉄道網が発達しており、鉄道の延長は、都道以上の一般道の道路ネットワークに匹敵しており、地下鉄による輸送人員も他の都市・諸外国に比べて突出

■ 主要都市の交通手段分担率



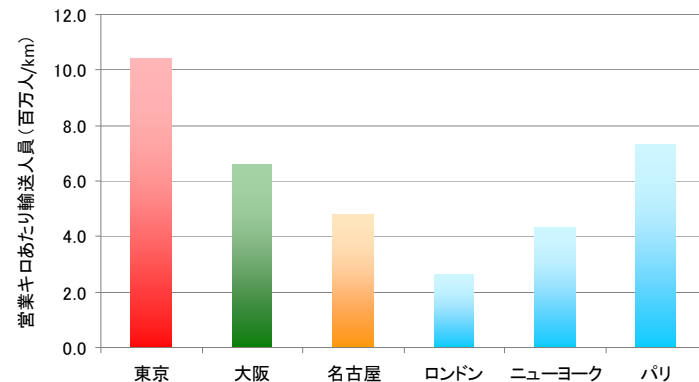
出典(東京23区) : 平成20年 東京都市圏パーソントリップ調査  
 出典(名古屋、大阪) : 平成17年 全国都市交通特性調査  
 出典(ロンドン、パリ) : Mobility in Cities. UTIPデータベース  
 出典(ニューヨーク) : New York State 2009 NHTS Comparison Report

■ 鉄道と道路の施設延長比較



出典:平成20年 東京都市圏パーソントリップ調査 (首都高)道路統計年報2011

■ 地下鉄の営業キロ当たり輸送人員比較

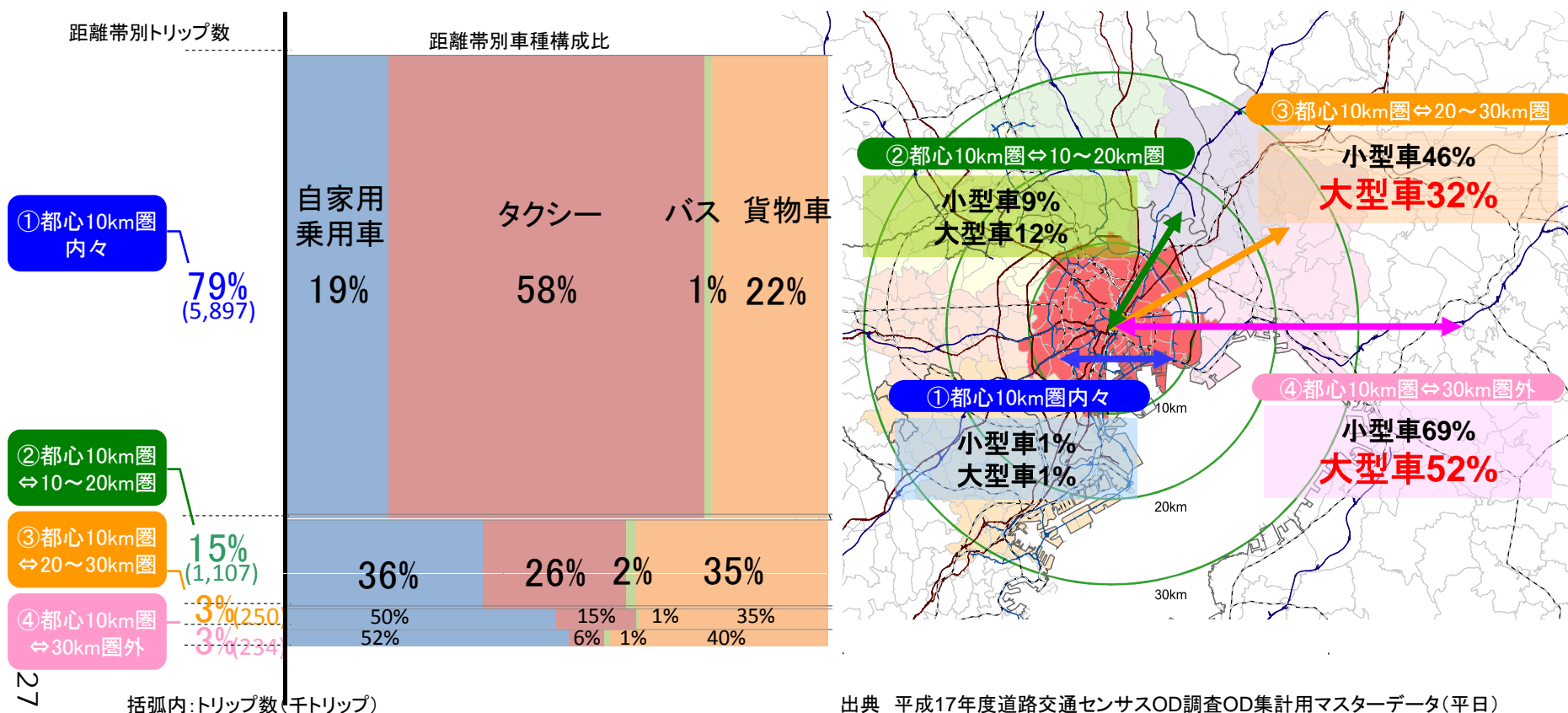


出典:世界の地下鉄((社)日本地下鉄協会)より作成  
 注)東京は、東京メトロと都営地下鉄を合わせた値

# 東京の自動車利用状況①(都心10km圏を中心とした動き)

- ① 都心10km圏に足を持つ交通の約8割は圏域内の交通。その半分以上がタクシー利用
- ② 都心から移動距離が長くなるほど、自家用乗用車や貨物車などが増え、同時に高速道路の利用率が高くなる
- ③ しかし、都心と中長距離を結ぶ大型車の高速道路利用率は、小型車に比べて低い傾向にある

■ 都心10km圏内発着トリップの距離帯別車種構成比 ■ 都心10km圏内発着トリップの距離帯別高速道路利用率の状況



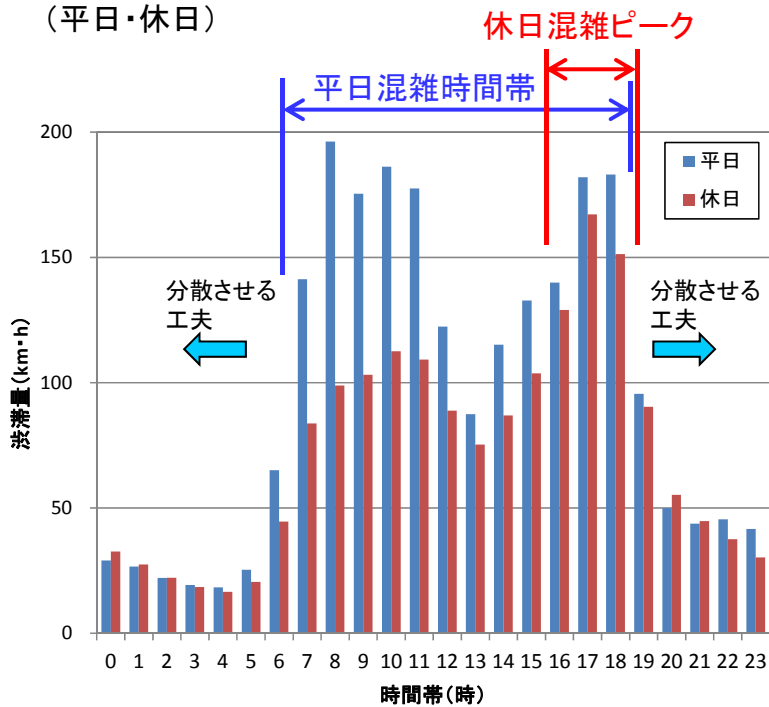
出典 平成17年度道路交通センサスOD調査OD集計用マスターデータ(平日)

# 東京の自動車利用状況②(時間帯別状況)

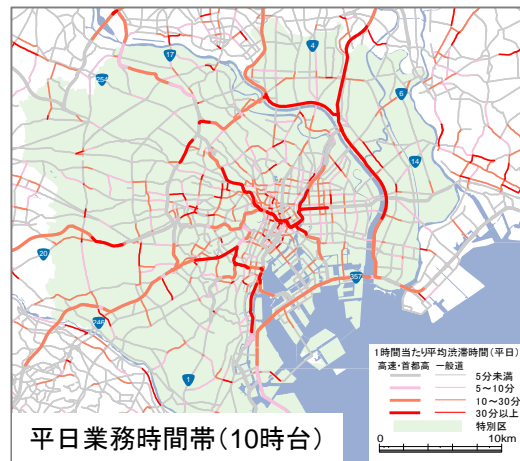
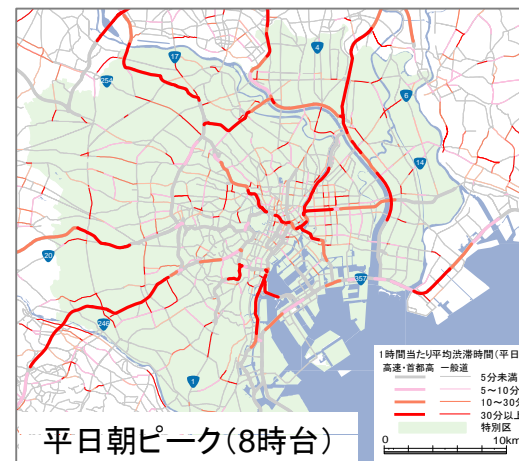
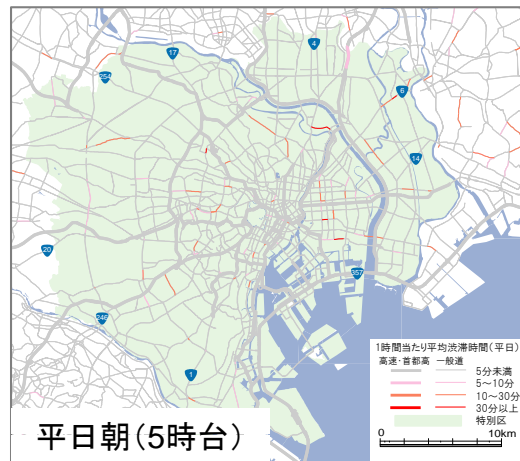
- ① 平日は、7～18時に混雑しており、業務目的の車両が流動する時間帯に渋滞が発生
- ② 休日は、16～18時に混雑が発生するが、平日と比較すると全体的な渋滞量は少ない
- ③ 業務時間帯には、都心部の一般道や湾岸線、都心環状線で混雑が発生

## 東京23区内時間帯別渋滞量の推移

(平日・休日)



【集計対象期間】 2010年10月平日(20日間)、土休日(11日間)  
 出典 VICS符号情報より渋滞量(km·h)を算定

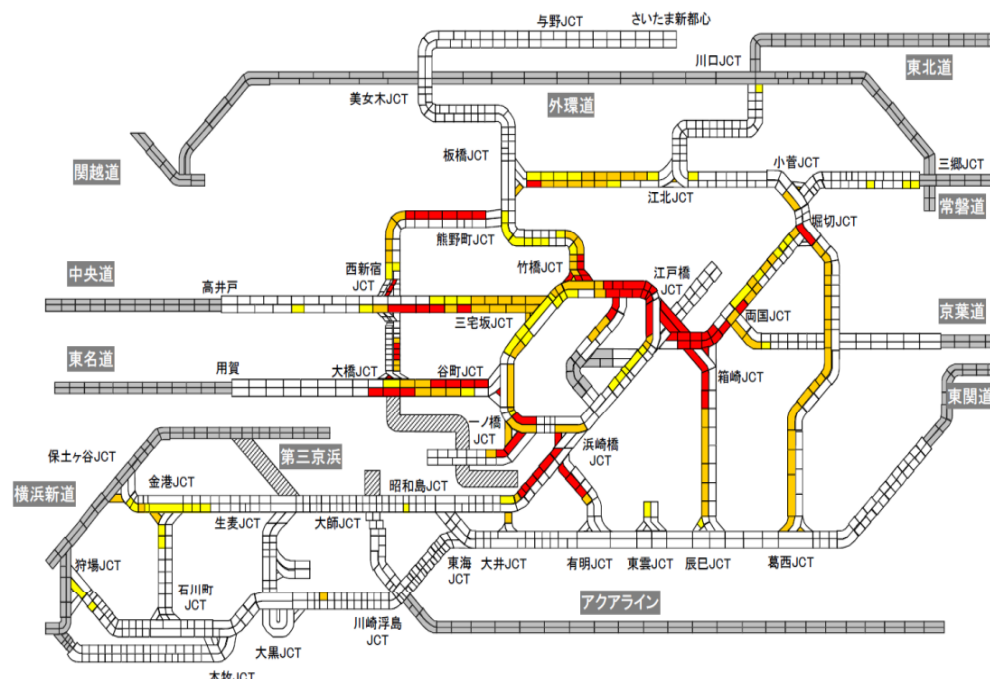
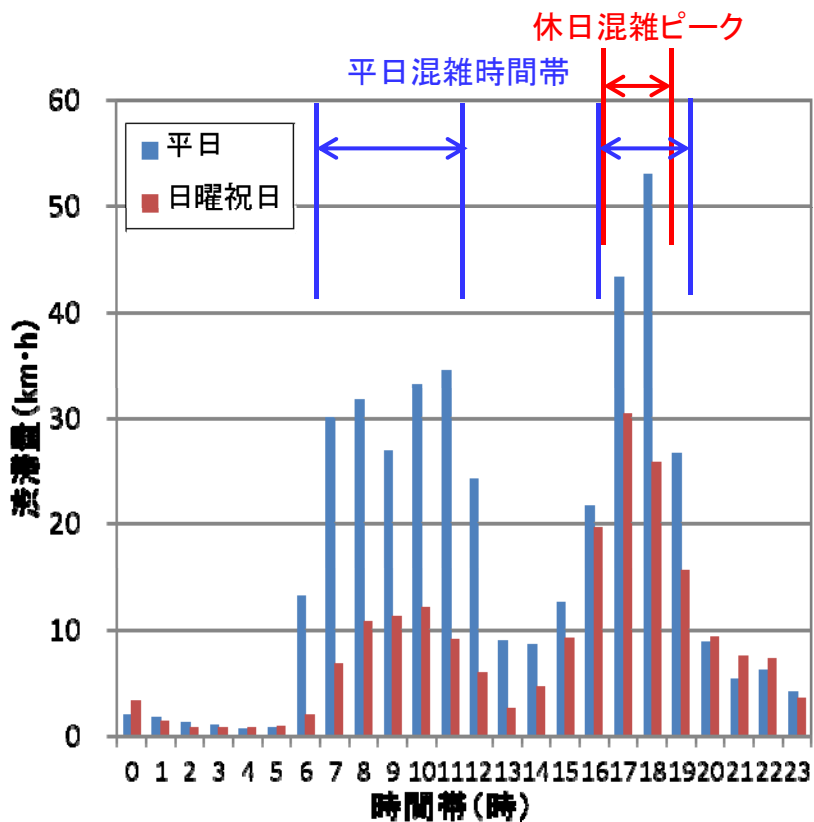


【集計対象期間】2010年10月平日(20日間) 出典 VICS符号情報よりそれぞれの時間帯の平均渋滞時間を算出

# 首都高速の自動車利用状況(時間帯別状況)

- ① 平日は、朝7～11時、夕17～19時に混雑
- ② 休日は、17～18時に混雑が発生するが、平日と比較すると全体的な渋滞量は少ない
- ③ 最も混雑する平日の18時台には、都心環状線のジャンクションを中心に混雑が発生

■首都高速全線 時間帯別渋滞量の推移(平日・休日) ■平日18時台の渋滞状況



1時間当たりの平均渋滞時間



※渋滞とは20km/h以下の状態

【集計対象期間】2010年10月平日(20日間)

出典:首都高速 車両感知器データ

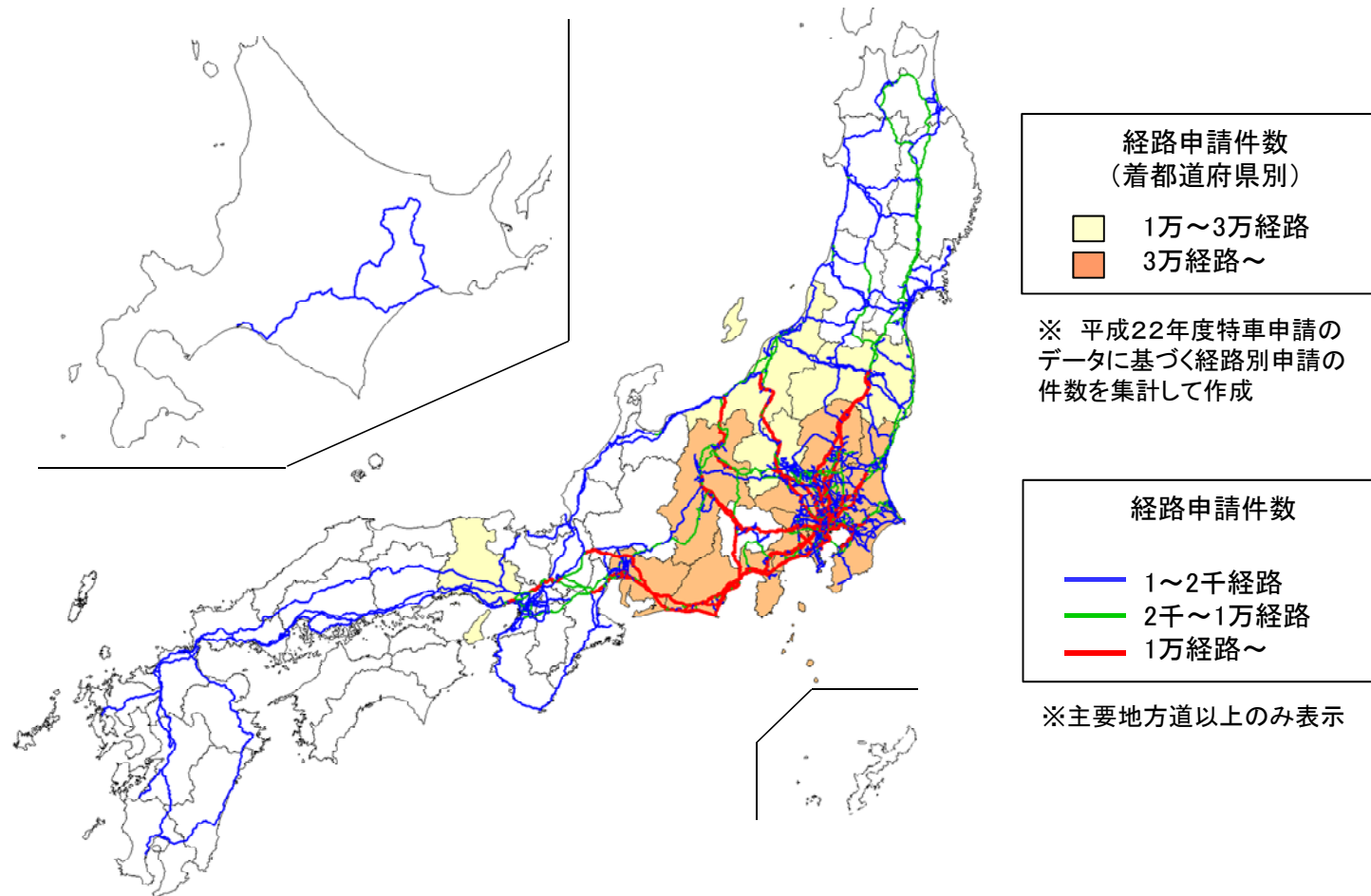
【集計対象期間】 2010年10月平日(20日間)、日曜祝日(6日間)

出典:首都高速 車両感知器データ

## 東京での貨物車の利用状況(例:国際海上コンテナ積載車両の流動の特徴①)

- 東京港を出入りする国際海上コンテナ※積載車両の流動は、関東地方や東海地方を中心に、全国に及んでいる(※国際海上コンテナ=20ft,40ftコンテナ)

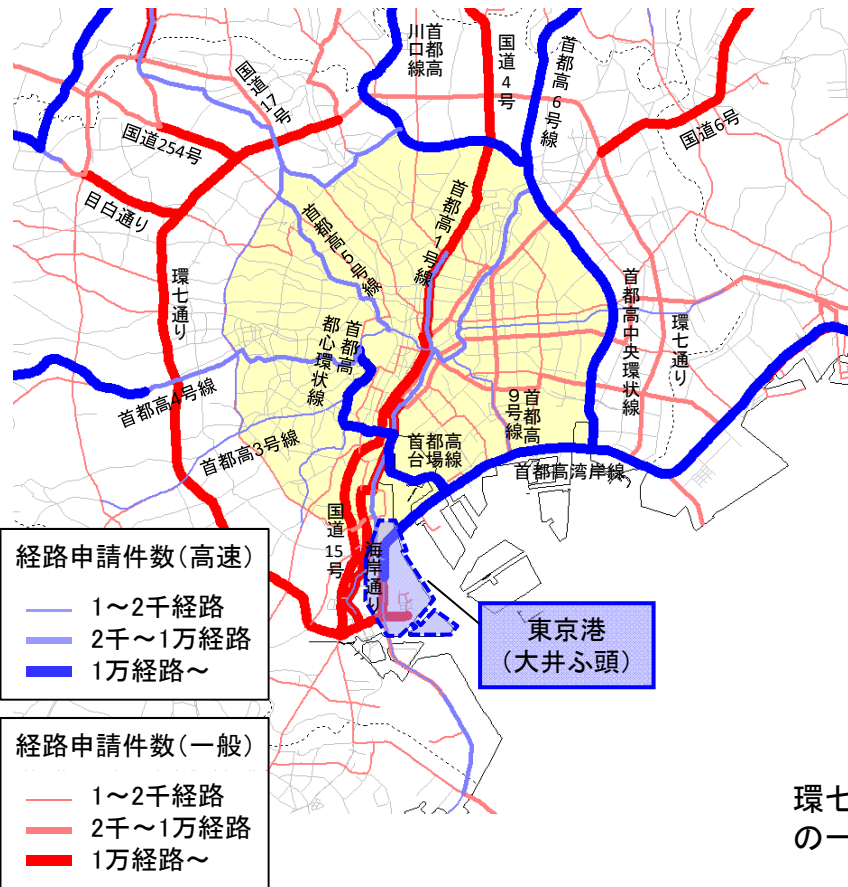
### ■東京港から内陸部への輸送における国際海上コンテナ積載車両の行き先



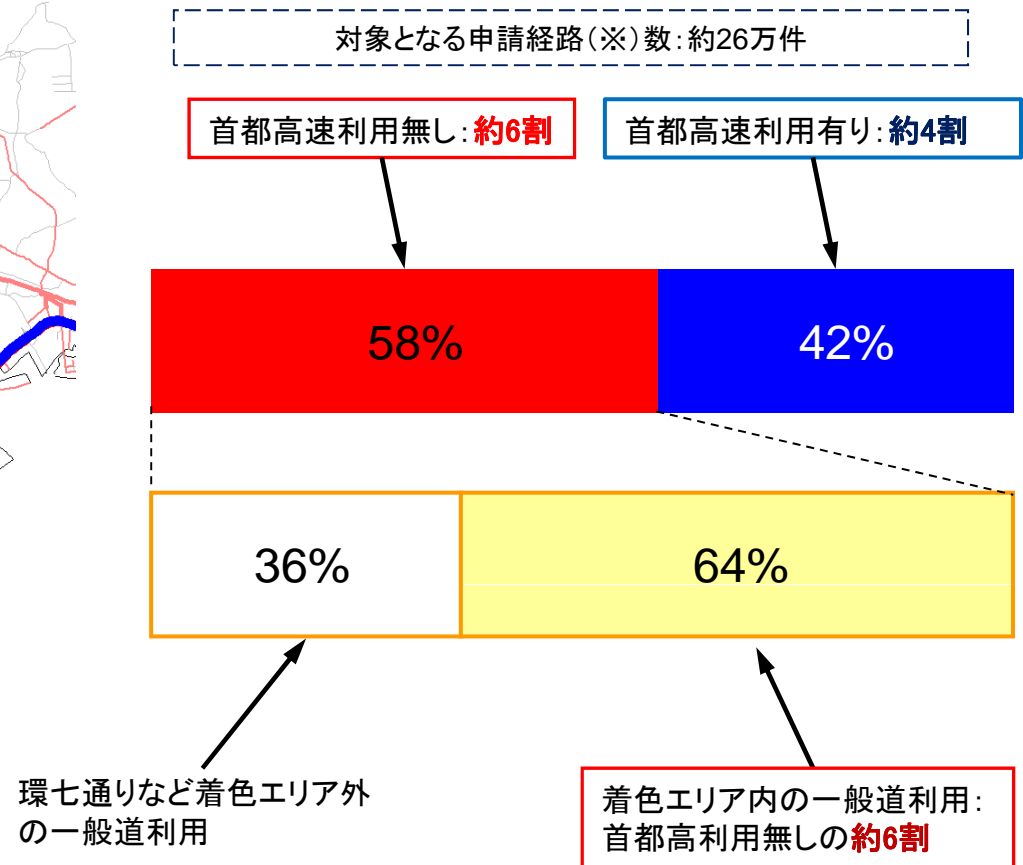
# 東京での貨物車の利用状況(例:国際海上コンテナ積載車両の流動の特徴②)

○ 東京港から東京以北へ向かう国際海上コンテナ積載車両に限定すると、首都高速を利用しない車両が約6割と多く、その約6割が中央環状線の内側の一般道を走行経路としている

■東京港から内陸部への輸送における国際海上コンテナ積載車両の経路申請の状況



■東京港から内陸部への輸送における高速道路利用状況(申請ベース)



※ 到着地を東京都心を通過する可能性のある東京以北(北海道、東北、新潟、北関東、埼玉、千葉、東京(23区以外))に限定

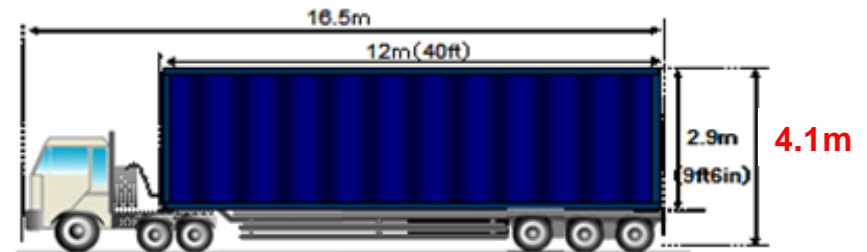
## 国際海上コンテナの規格と積載車の諸元

- ① 国際海上コンテナは、ISO規格によって所定のサイズが定められている
- ② 40ft背高コンテナを積載した場合、車両の高さが4.1mとなるため、一般に、公道を通行する際には、特殊車両通行許可を受ける必要があり、コンテナに最大限積載した場合には、重さの面からも通行許可を受ける必要がある

車両制限令第3条第1項に基づく車両の一般的制限値(上限値)



40ft背高コンテナ車



コンテナ用セミトレーラ(約13.5t)によるフル積載=総重量44t

ISO規格海上コンテナ

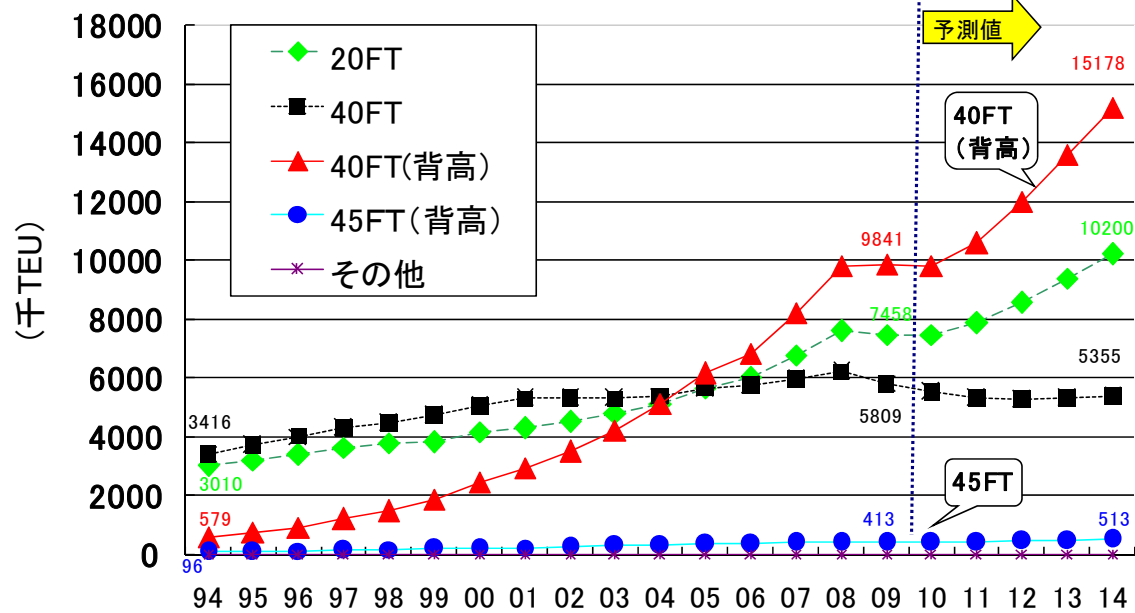
規格	サイズ (長さ×幅×高さ)	純積載容積 ( $m^3$ )	最大総重量 (kg)	最大積載重量 (kg)
20ft	20ft(6.058m) × 8ft(2.438m) × 8'6" (2.59m)	33	24,000	22,210
40ft	40ft(12.192m) × 8ft(2.438m) × 8'6" (2.59m)	67	30,480	27,610
40ft背高	40ft(12.192m) × 8ft(2.438m) × 9'6" (2.90m)	76	30,480	27,480



# 国際海上コンテナの国際・国内シェア

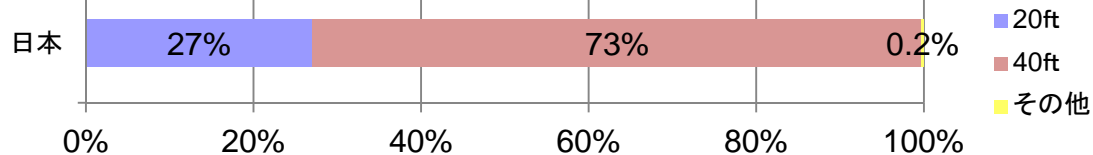
- ① 国際海上コンテナの国際的なシェアは、近年、40ft背高コンテナが伸びている
- ② 国内においても、40ft、40ft背高コンテナのシェアは7割強を占める

【国際海上コンテナの国際シェアの推移】



資料: Market Analysis WORLD CONTAINER CENSUS 2010(Informa)のデータを元に国総研港湾研究部作成

【国際海上コンテナの国内シェア(2008)】



資料: 港湾統計2009により作成(TEU換算ベース)

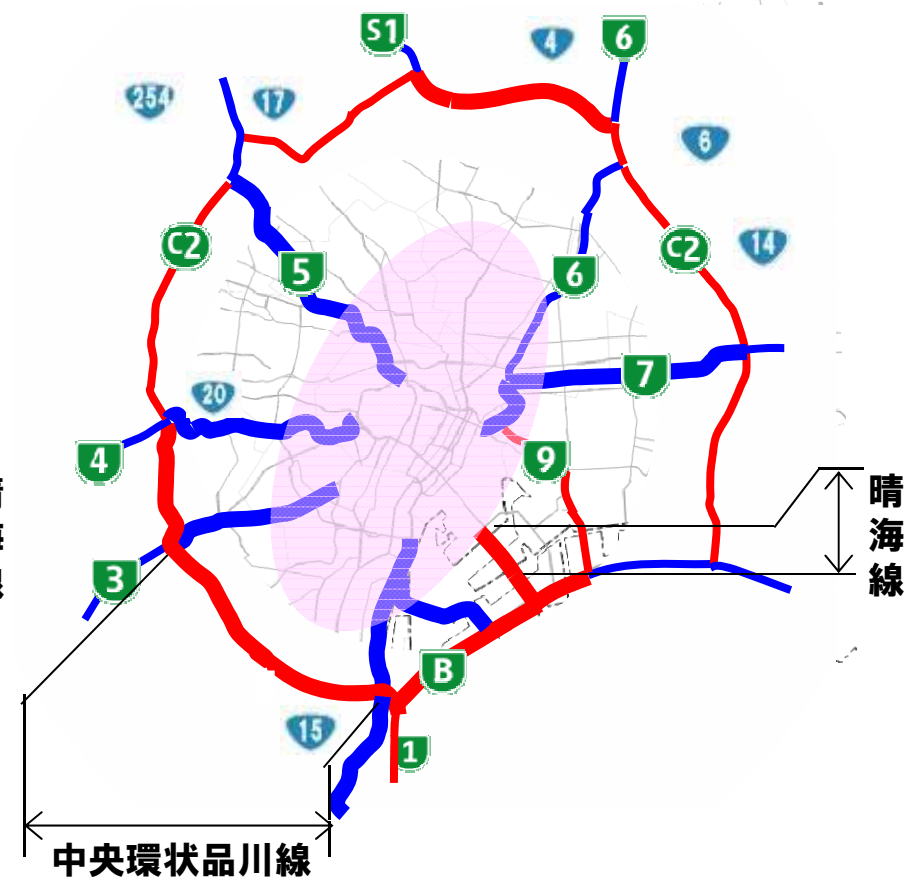


## ■ 中央環状品川線整備後の現況・将来比較

## ■ 都心環状線を撤去した場合の影響



H42の将来交通量／H22現況交通量



H42の将来交通量(都環撤去)／H42将来交通量

- (凡例)
- 交通量が減少する路線
  - 交通量が相当程度減少する路線
  - 交通量が増加する路線
  - 交通量が相当程度増加する路線
  - 23区一般道増加エリア