

社会的背景の変化について  
－ 地域特性、交通特性、上位関連計画、社会的動向 －

目 次	
1. 地域特性の整理	1
2. 交通特性の整理	7
3. 上位関連計画の整理	14
4. 社会的動向の整理	15

# 1. 地域特性の整理

## 1-1 人口動態

### 1) 区の人口推移

- ・大田区の人口は、約72.9万人となっている（令和4年1月1日現在）。
- ・人口は増加傾向だったが、令和2年の約73.4万人をピークにやや減少傾向となり、令和2年から令和4年までに約5千人減少している。新型コロナウイルスによる影響（地方部への人口流出など）なども考えられる。
- ・一方、世帯数は概ね増加傾向にある。

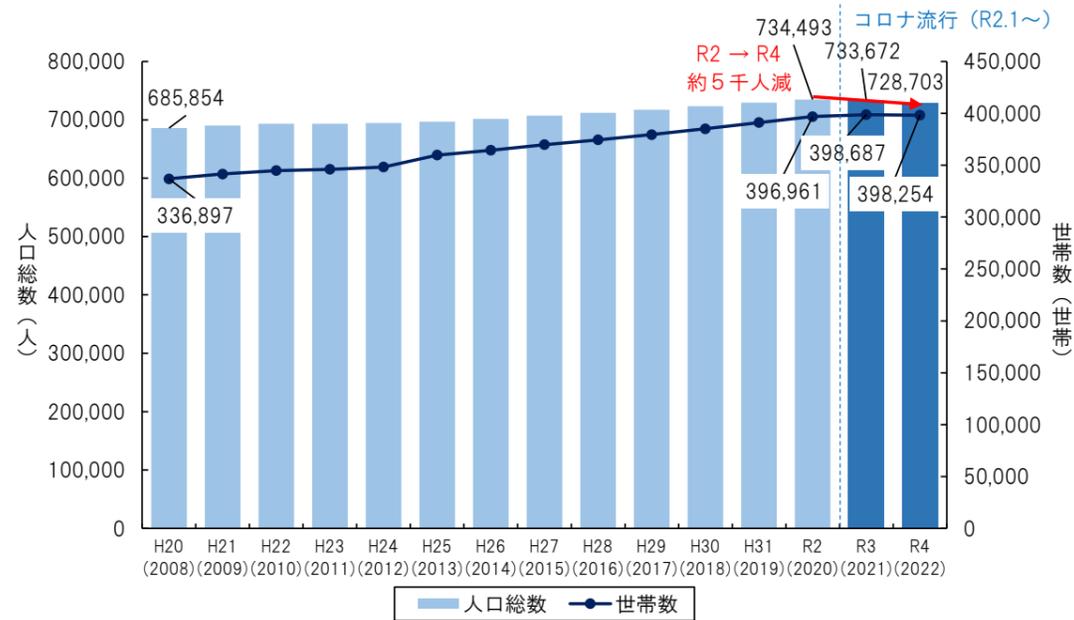


図 1 大田区の人口推移

注) 各年1月1日現在の値

出典: 各年の住民基本台帳 (大田区ウェブサイト) より作成

### 2) 区の将来人口

- ・将来の人口は、当面の間は減少傾向が続き、2030年~2040年頃にかけてやや回復する見込みだが、令和3年現在の人口は超えない予測となっている。
- ・年少人口、生産年齢人口についても、概ね減少すると予測されている。
- ・一方、老年人口については概ね増加すると予測されているが、2050年頃の約20.5万人（老年者割合28.2%）をピークに減少に転じると予測されている。
- ・平成29年実施の将来推計人口（中間見直し前の前計画に掲載）と比較すると、令和4年実施の推計人口は下方修正されている。

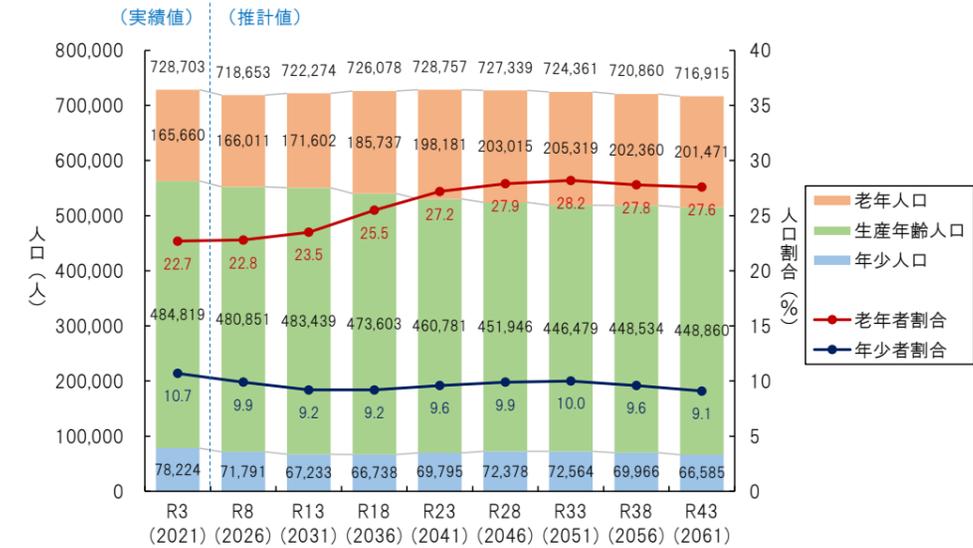


図 2 大田区の将来推計人口

注1) 年少人口: 15歳未満、生産年齢人口: 15~64歳、老年人口: 65歳以上

注2) 基準日: 2022年1月1日に公表されている数値を2021年末時点人口として設定

出典: 大田区人口推計 (令和4年3月) より作成

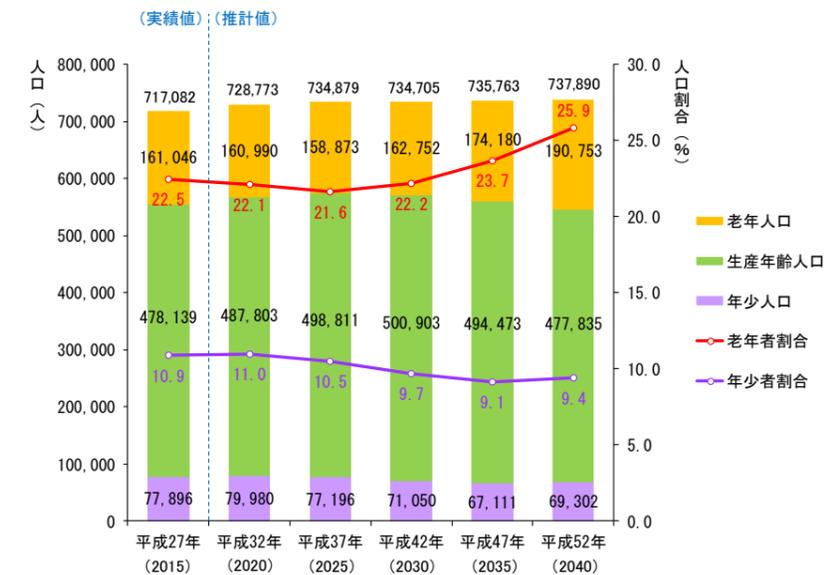


図 3 (参考) 平成29年実施の将来推計人口

出典: 大田区交通政策基本計画 (平成30年3月)

### 3) 人口の分布

- ・大森地域、蒲田地域、多摩川沿い地域（東側）といった JR 京浜東北線、京急本線沿線の地域は、人口密度、高齢者人口密度が高い。
- ・各地域の5年間の人口の伸びをみると、空港臨海部地域を除き、概ね横ばいまたは微増傾向となっている。
- ・多くの地域で、令和3年から令和4年にかけて、人口がやや減少している（空港臨海部地域、多摩川沿い地域は横ばい）。
- ・各地域の5年間の高齢化率をみると、いずれの地域も20%～25%程度となっており、概ね横ばいで推移している。令和4年現在では、多摩川沿い地域の高齢化率が24.1%と最も高い。

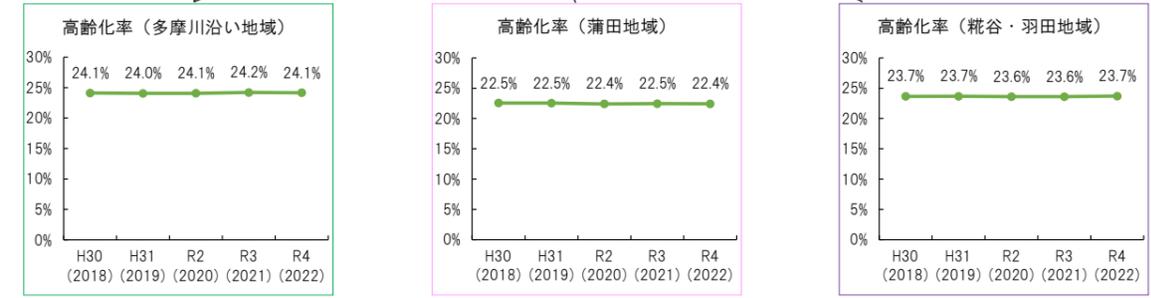
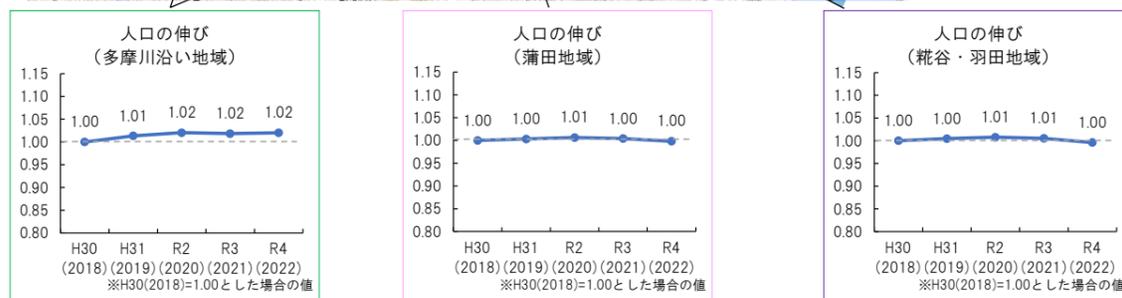
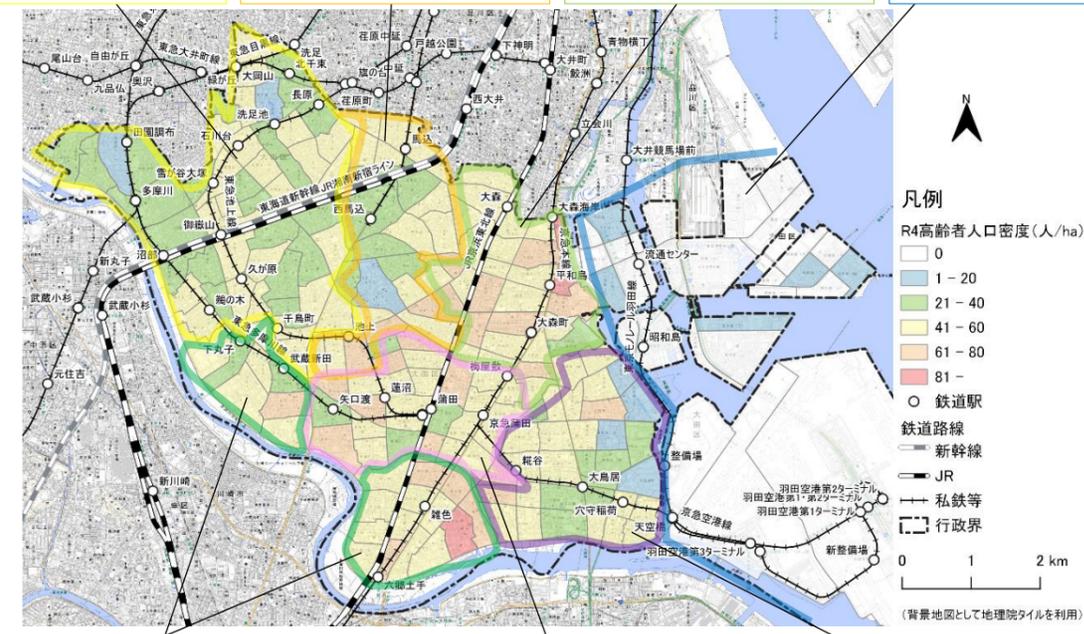
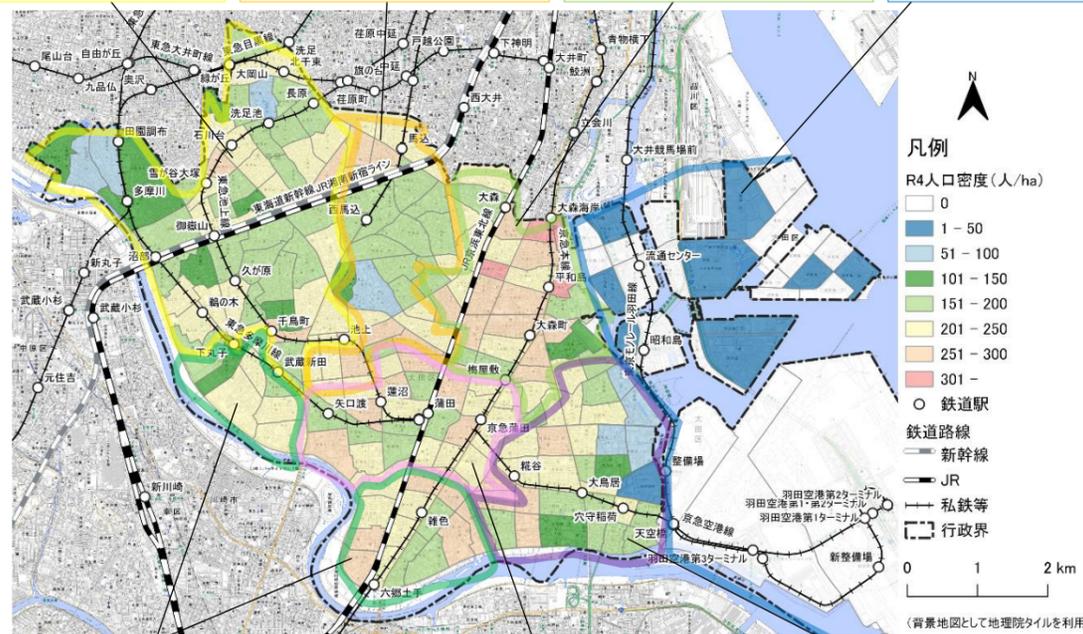
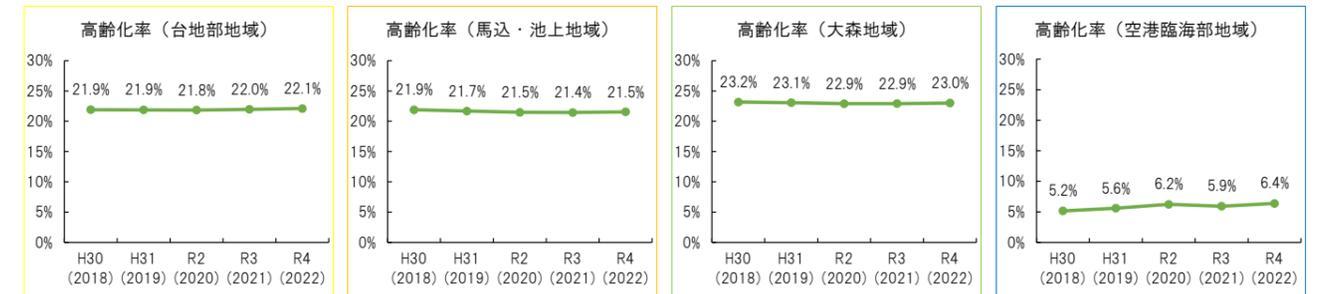
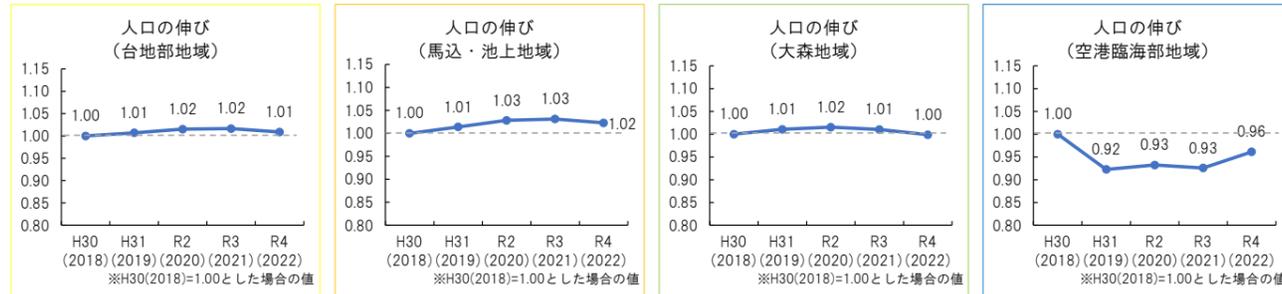


図4 町丁目別の人口密度と地域別の人口の伸び

注) 地域区分は、大田区都市計画マスタープラン(令和4年3月)を参考  
出典: 各年の住民基本台帳(大田区ウェブサイト)より作成

図5 町丁目別の高齢者人口密度と地域別の高齢化率

注1) 高齢者: 65歳以上  
注2) 地域区分は、大田区都市計画マスタープラン(令和4年3月)を参考  
出典: 各年の住民基本台帳(大田区ウェブサイト)より作成

## 1-2 都市の動向

### 1) 近年の都市の変化

#### (1) 令和島の編入

- 令和2年6月に、中央防波堤埋立地の大田区に編入された区域の住所として、「令和島」という町名が新設された。
- 令和島の区域内では、東京都が中央防波堤外側コンテナ埠頭にコンテナターミナルを整備し、平成29年から一部で運用を開始※しており、国内最大のコンテナ取扱量を誇る東京港の重要な物流拠点として、活用されている。

※大型コンテナ船を停泊させる場所（バース）を3か所整備中で、うち2か所で運用開始。1か所は水深が深く、大型船が停泊可能な高規格バース



図6 令和島の位置

#### < 令和島の基本データ >

- ・位置  
中央防波堤外側埋立地西側。城南島から海底トンネルでつながる。
- ・面積  
約103.5ヘクタール（東京ドーム22個分）。
- ・土地の成り立ち  
都内河川から流れ、水底にたまった土（しゅんせつ土）と公共工事から発生した土（建設発生土）から形成される。  
出典：大田区ウェブサイト



図7 中央防波堤外側コンテナ埠頭  
出典：東京港埠頭株式会社ウェブサイト

### (2) 羽田空港跡地（HANEDA GLOBAL WINGS）の再開発

- 「羽田空港跡地」は、令和2年2月に「HANEDA GLOBAL WINGS」（ハネダ グローバル ウイングズ）にエリア名を改称した。
- 「HANEDA GLOBAL WINGS」を構成する「第1ゾーン（第一期事業地）」では、先端・文化産業の発信拠点である「羽田イノベーションシティ」の整備が進められており、「第2ゾーン」では、ホテルや店舗などの複合施設である「羽田エアポートガーデン」が開業予定となっている。
- 「第2ゾーン」の多摩川沿いでは、親水緑地「ソラムナード羽田緑地」が開園している。



図8 「HANEDA GLOBAL WINGS」のエリア

注) 開業予定年は、当時の情報  
出典：大田区プレスリリース「「羽田空港跡地」に代わるエリアの名称を「HANEDA GLOBAL WINGS」に決定」（令和2年2月）

### (3) 多摩川スカイブリッジの開通

- ・令和4年3月に、羽田空港（羽田グローバルウイングズ）と川崎市殿町（キングスカイフロント）をつなぐ新しい橋「多摩川スカイブリッジ」が開通した。
- ・東京都と川崎市が共同で整備を進めていた橋で、羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれることにより、両地区の連携によるヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待されている。
- ・多摩川スカイブリッジの開通に伴い、川崎市の大師橋駅などからキングスカイフロントを経由して、天空橋駅を結ぶ新たなバス路線が令和4年4月から運行を開始した。



図 9 多摩川スカイブリッジの位置

出典：東京都ウェブサイト



図 10 多摩川スカイブリッジの様子

出典：東京都ウェブサイト

### 2) 今後の都市の動向

#### (1) 羽田エアポートガーデンの開業

- ・「HANEDA GLOBAL WINGS」の「第2ゾーン」において、大規模複合施設「羽田エアポートガーデン」が開業予定となっている。
- ・「羽田エアポートガーデン」は羽田空港第3ターミナル（国際線）と直結し、宿泊施設、イベントホール・会議室（MICE 対応）、天然温泉、バスターミナル、商業施設を備えた複合開発プロジェクトとなっている。
- ・バスターミナルでは、都内への短距離路線のほか、新ルートを含む地方都市への中長距離路線が就航予定となっており、国内各地とのアクセスの向上が期待されている。



図 11 羽田エアポートガーデンの完成イメージ

出典：住友不動産株式会社ウェブサイト



図 12 バス路線のイメージ

出典：住友不動産株式会社ウェブサイト

#### 【新たなバス路線の概要】

- ・運行路線：大師橋駅～天空橋駅、浮島バスターミナル～天空橋駅
- ・運行事業者：川崎鶴見臨港バス株式会社

出典：川崎市長記者会見資料「多摩川スカイブリッジ」がいよいよ開通します」（令和3年12月）

## 1-3 産業の動向

### 1) 商業、工業の動向

・コロナ禍により、区内企業ではコロナ対策製品の開発、時差出勤・時短勤務、公共交通の回避、リモートワークなど、新たな取り組みが実施された。

#### 【コロナ禍における区内企業の動向】

##### ○大手企業の活動縮小

- ・海外とのサプライチェーンの寸断、需要の急減、感染症対策から、国内外の工場で一時的な操業の停止、生産調整などが実施。
- ・区内の中小企業（工業）の大多数は、大手企業から直接・間接的に受注しているため、大手企業の状況次第で、区内企業も経営状況が一変。
- ・コロナ禍を乗り越えるため、区内企業は新たな取り組みを開始。

##### ○コロナ対策の自社製品の開発

- ・区内企業は、部品等の加工を行う事業所が圧倒的に多く、自社製品を持っているところは少ない。
- ・コロナ禍により、各企業がコロナ対策製品（飛沫防止用アクリルパネル、医療従事者用のフェイスガード、消毒スプレーのボトル、非接触タッチレスツールなど）を開発（区内企業が連携し、製造された製品もあり）。
- ・売上げの増加だけでなく、無償で寄付したことにより、連日お礼の電話やメールが届いたことで、社員のモチベーションがアップ。

##### ○社内の感染予防対策

- ・各企業では、マスク着用、手洗い・消毒のほか、時差出勤・時短勤務、通勤時の自家用車・バイク・自転車利用などが推奨。
- ・人との接触機会を減らし、感染リスクを減らす取り組み（会議の制限、食堂レイアウトの見直しなど）も実施。
- ・リモートワークを導入する区内企業が増え、効率が上がった企業もみられた。リモートワークの導入に結びつかない職種や企業もあるが、新型コロナウイルスの影響によって、働き方改革が急速なスピードで進展。

出典：公益財団法人大田区産業振興協会「大田区工業ガイド 2021年度版」をもとに一部加筆・修正

### 2) 観光の動向

- ・区が「ウェルカムショップ」、「まちかど観光案内所」に行ったアンケートによると、多くの店舗・施設が前年よりも来訪者数が少ないと回答しており、コロナ収束後のインバウンドに期待する店舗・施設も多い。
- ・今後は、水際対策（入国規制）の緩和や「HANEDA GLOBAL WINGS」の開発により、国内外からの来訪者の増加が見込まれる。

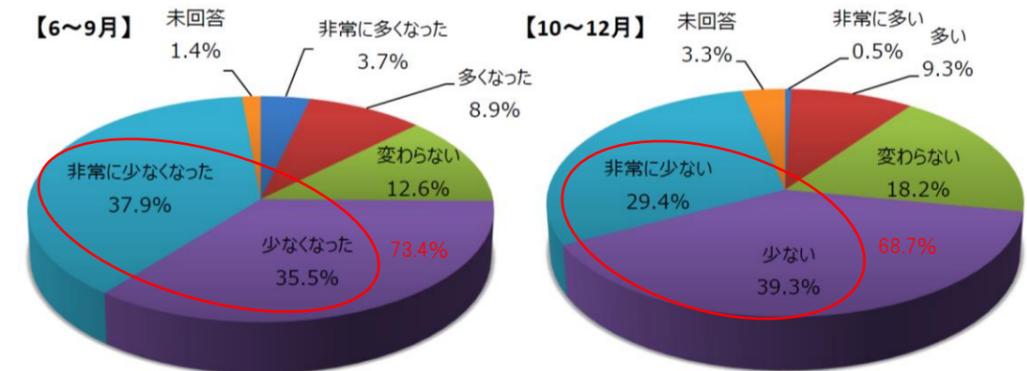


図 13 コロナの影響による来訪者数の変化（前年比）

出典：大田区「大田区ウェルカムショップ・まちかど観光案内所 来訪者受入実態調査 報告書」（令和3年3月）

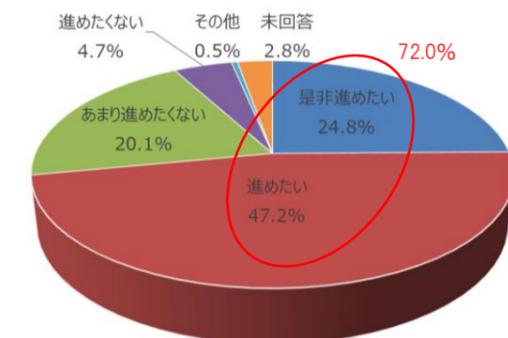


図 14 コロナ収束後の外国人来訪者の受け入れ意向

出典：大田区「大田区ウェルカムショップ・まちかど観光案内所 来訪者受入実態調査 報告書」（令和3年3月）

※ウェルカムショップ：多言語表示等を行い、外国人旅行者の受け入れに積極的な店舗・施設  
まちかど観光案内所：主に国内の来訪者に観光案内を実施したり、パンフレットやマップを提供したりする店舗・施設

## 1-4 自然災害のリスク

### 1) 大規模地震

- 首都直下地震（東京湾北部地震）について、東京都防災会議が公表した想定によると、阪神淡路大震災と同規模のマグニチュード 7.3 の地震が発生した場合、大森地域や糎谷・羽田地域を中心に1万棟以上の建物が全壊すると考えられている。
- また、冬季18時・風速8m/sの条件で発生した場合、大田区の広範囲で3万棟以上の建物が火災で焼失すると考えられ、焼失率（全建物数に占める焼失建物数）は約24%にのぼると考えられている。

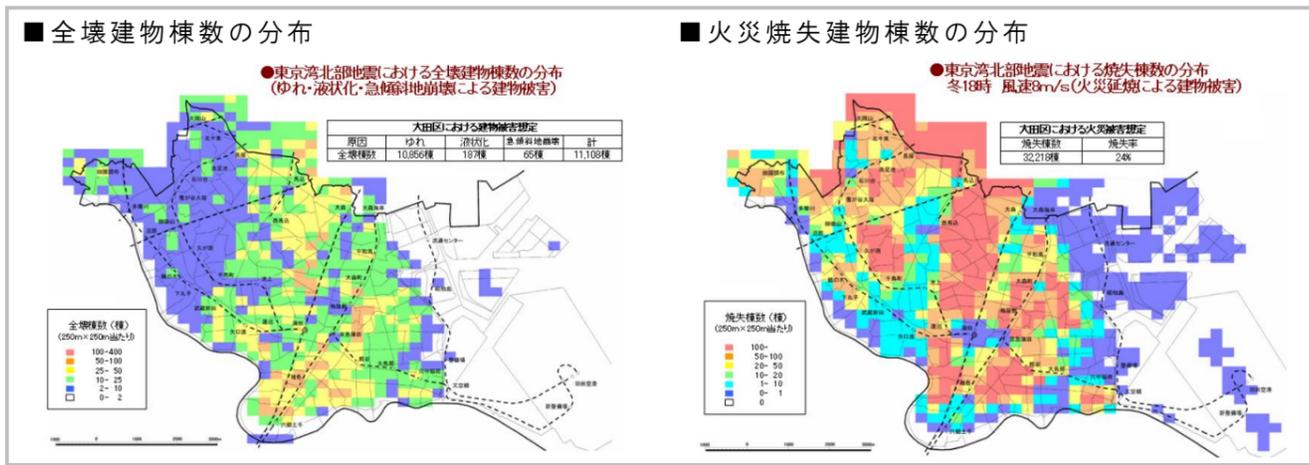


図 15 東京湾北部地震による被害想定

出典：大田区地域防災計画（令和4年修正）

### 2) 水害

- 大田区ハザードマップ（風水害編）では、多摩川の氾濫や高潮が発生した場合、最大で蒲田地域や糎谷・羽田地域の多くと大森地域の一部が浸水すると想定されている。
- また、中小河川等の氾濫が発生した場合、呑川周辺等の調布地域でも浸水が起きると想定されている。

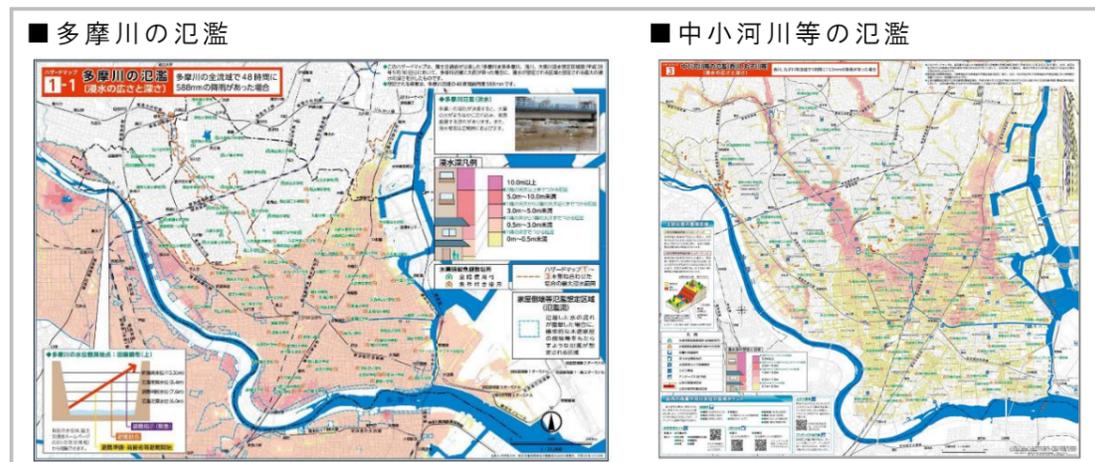


図 16 大田区内の浸水想定区域（想定最大規模）

出典：大田区ハザードマップ（風水害編）

## 1-5 環境への配慮

- 大田区における温室効果ガスの排出量は、平成25年度以降概ね減少傾向にあり、令和元年度はここ10年間で最も温室効果ガスの排出量が低い。
- 令和元年度の温室効果ガスの排出量は3,023千t-CO2eqで、9割以上を二酸化炭素が占めている。
- 部門別に二酸化炭素排出量をみると、運輸部門（自動車、鉄道）は16.2%と民生部門（家庭、業務）の71.0%に次いで多く、自動車が14.2%、鉄道が2.0%を占めている。



図 17 大田区における温室効果ガスの排出量の推移

注）平成25年度から、「その他ガス」に「三ふっ化窒素」が追加されている

出典：オール東京62市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト「特別区の温室効果ガス排出量（1990年度～2019年度）」（令和4年3月）より作成

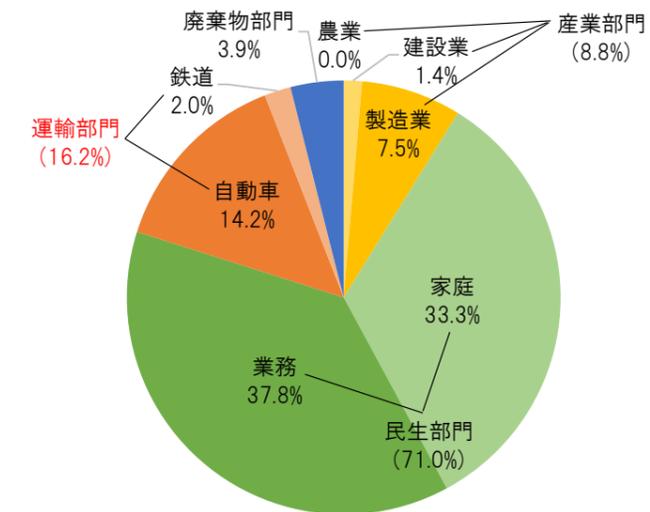


図 18 大田区における部門別二酸化炭素排出量の推移

注）小数点第一位以下は四捨五入しているため、項目別の割合と部門別の割合（合計値）が合わない箇所がある

出典：オール東京62市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト「特別区の温室効果ガス排出量（1990年度～2019年度）」（令和4年3月）より作成

※t-CO2eq：各種の温室効果ガスの排出量に地球温暖化係数を乗じ、t-CO2（二酸化炭素1トン）相当量に換算した値

## 2. 交通特性の整理

### 2-1 近年の区内交通の変化

#### 1) 人の移動に関わる全体の状況（平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査）

##### (1) トリップ数（移動数）の変化

###### ① 総トリップ数

- ・発生・集中トリップ（区内を出発地・目的地とするトリップ）について、平成 30 年度と平成 20 年度を比較すると、すべての目的についてトリップ数が減少している。
- ・特に、自宅-業務（いわゆる直行）や勤務・業務を目的とするトリップは、平成 20 年度と比較して5 割以上減少しているほか、私事も 3 割近く減少している。
- 新型コロナ禍以前から、これらのトリップ数は減少傾向にある。

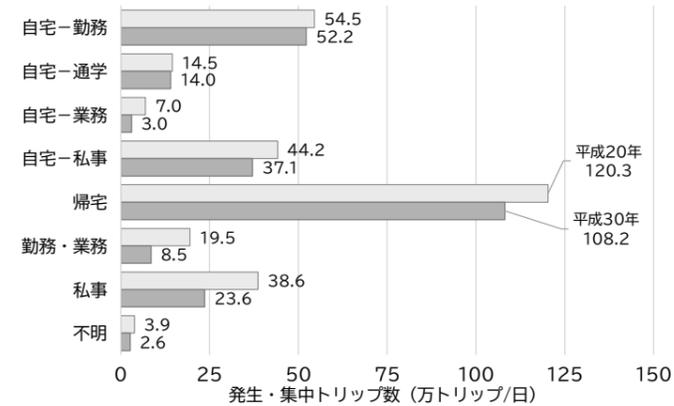


図 19 区内に係る発生・集中トリップ数の比較 (H20 と H30、目的別)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年、平成 30 年）を基に作成

###### ② 区内居住者の 1 日のトリップ数

- ・区内居住者の 1 日のトリップ数について、年齢階層別に平成 30 年度と平成 20 年度を比較すると、概ねすべての年齢階層でトリップ数が減少している。
- ・一方で、75 歳以上の後期高齢者階層はトリップ数が増加している。

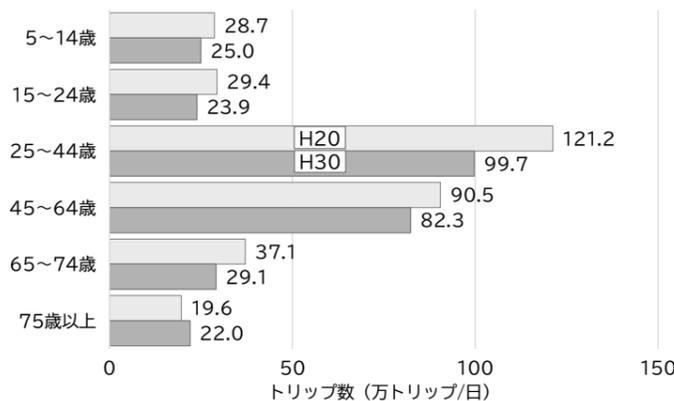


図 20 区内居住者の 1 日のトリップ数比較 (H20 と H30、年齢階層別)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年、平成 30 年）を基に作成

#### (2) 区内の移動

- ・区内の移動について、平成 30 年度と平成 20 年度を比較すると、空港臨海部地域（南部）と馬込・池上地域、多摩川沿い地域（北部）間の増加率が特に高くなっている。
- ・一方、台地部地域（西部）と空港臨海部地域（北部）、多摩川沿い地域（南部）、馬込・池上地域間や、馬込・池上地域と多摩川沿い地域（南部）間では、減少率が特に高くなっている。

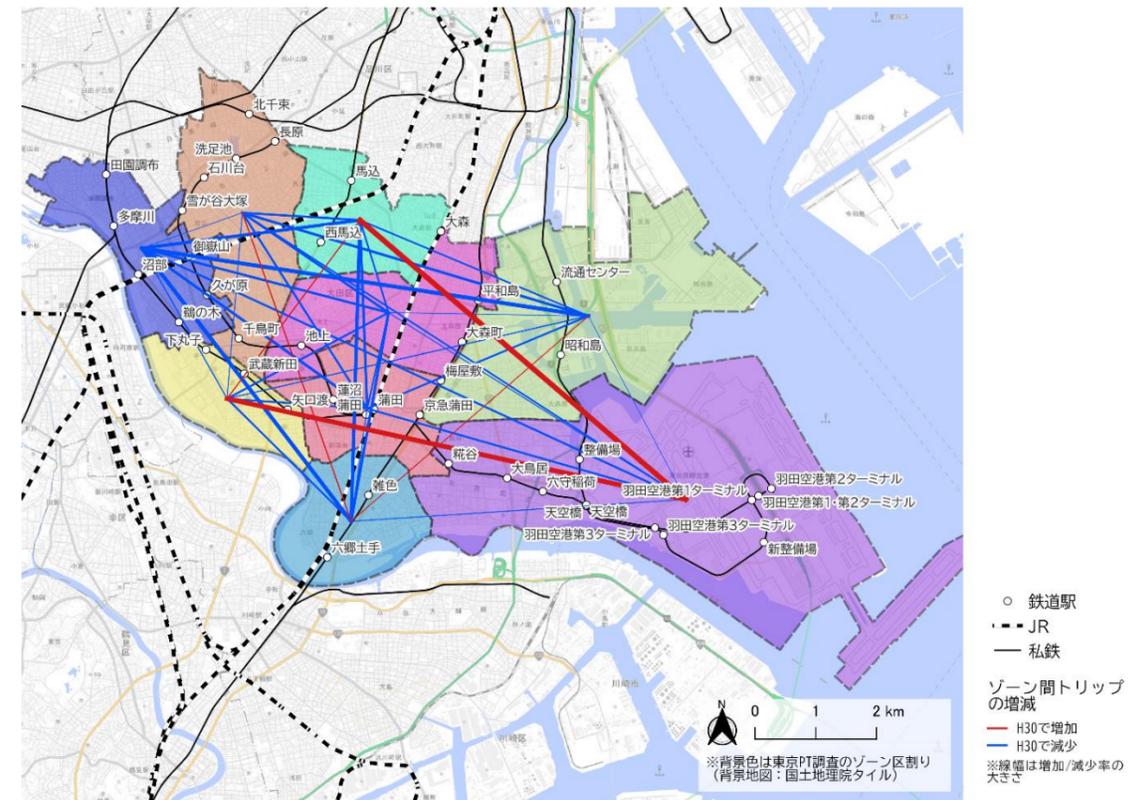


図 21 区内のゾーン間トリップ数の変化 (H30・H20)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年、平成 30 年）を基に作成

※トリップ：目的をもった 2 地点間の移動（およびその単位）。ただし、同一目的の移動で複数の交通手段を利用しても 1 トリップと数え、逆に同一手段の利用でも、目的が変わると別トリップとなる。

※大田区の地域区分と東京 PT 調査の地域区分は一致しないことに留意が必要。

(3) 区内移動の手段分担率

① 区内移動の手段分担率

- 区内を移動する際の交通手段の分担率は、徒歩が42.5%で最も多く、次いで自転車(33.1%)が多い。
- 平成30年度と平成20年度を比較すると、自動車が3.5ポイント減少しており、他の手段と比較して変化が大きい。

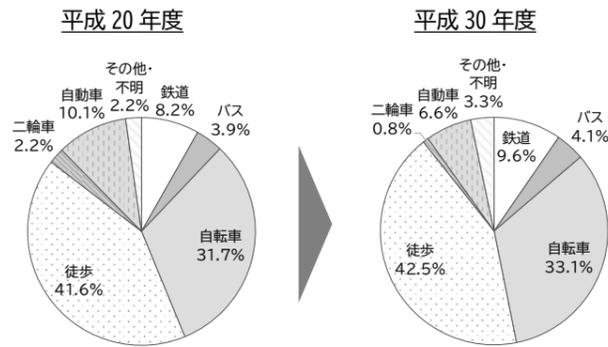


図 22 区内トリップの手段分担率の比較 (H20とH30)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (平成20年、平成30年) を基に作成

② 目的別手段分担率

- 移動目的別に、平成30年度と平成20年度の手段分担率を比較すると、通勤(自宅-勤務)の鉄道利用率が約9ポイント上昇した一方、徒歩が約6ポイント減少した。また、自動車・二輪車(バイク)も数ポイント減少した。
- 直行(自宅-業務)では、自転車が約13ポイント、鉄道が約7ポイント増加した一方で、徒歩は約19ポイント減少した。
- 勤務・業務では、自転車が約12ポイント増加した一方、自動車が約16ポイント、二輪車が9ポイント減少した。(※二輪車は、調査対象者内では観測されなかったものと推察される)

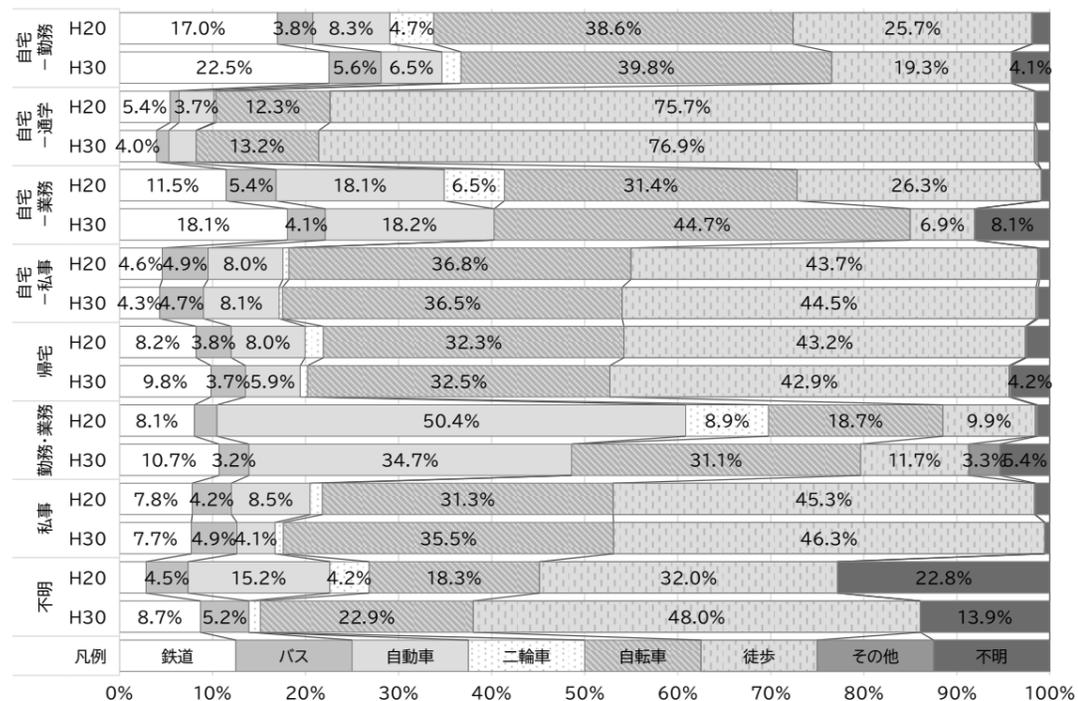


図 23 H20とH30の目的別手段分担率の比較

出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (平成20年、平成30年) を基に作成

2) 鉄道の利用状況

- 区内鉄道駅の乗降客数は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、大きく減少した。
- 2020年度の日平均乗降客数をみると、羽田空港旅客ターミナル内の各駅は、いずれも対前年比50%を下回った(東京モノレール羽田空港第3ターミナル駅が、対前年比15.5%と区内で最大の減少率)。
- 区内の主要駅については、JR蒲田駅が対前年比71.4%、JR大森駅が対前年比72.5%、京急蒲田駅が対前年比67.9%、東急蒲田駅が対前年比73.1%となっている。
- その他の駅についても、概ね対前年比60%~70%となっている。

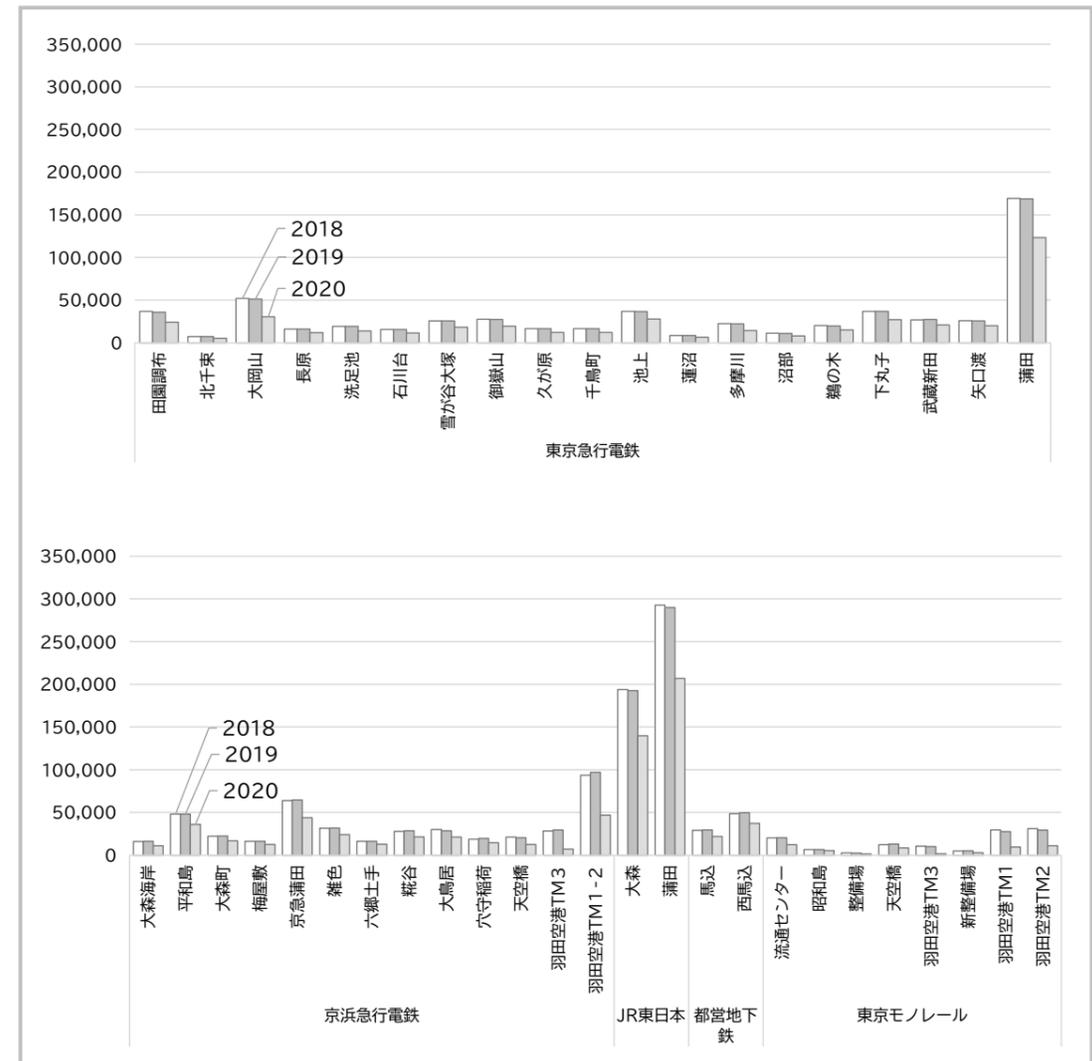


図 24 区内鉄道駅の日平均乗降客数の推移 (2018年度~2020年度)

注1) グラフ内の略称は以下の通り:

羽田空港 TM3: 羽田空港第3ターミナル駅、羽田空港 TM1-2: 羽田空港第1・第2ターミナル駅、羽田空港 TM1: 羽田空港第1ターミナル駅、羽田空港 TM2: 羽田空港第2ターミナル駅

注2) JR東日本は乗車人員のみが公表されているため、乗車人員の2倍を乗降客数とした。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査 (平成20年、平成30年) を基に作成

### 3) バスの利用状況

#### (1) 路線バス

- 東急バスの区内ターミナル駅（田園調布、蒲田、大森）を発着する路線の輸送人員について、2020年度と2019年度を比較すると、いずれの駅についても前年度比7割程度に落ち込んでいる。
- また、区内を走行する東急バス森01系統（大森操車所～西馬込駅前～蒲田駅）が令和4年3月に廃止されたほか、複数の路線において、早朝・深夜時間などをはじめとした減便が実施されている。

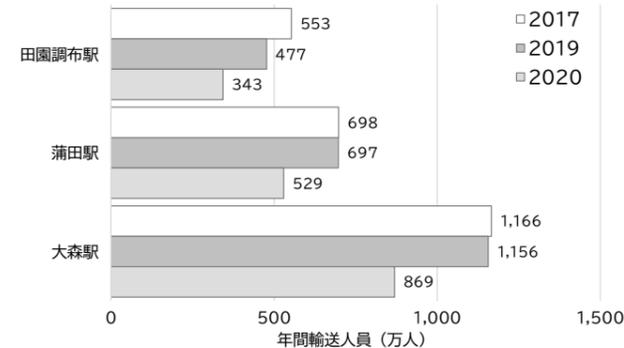


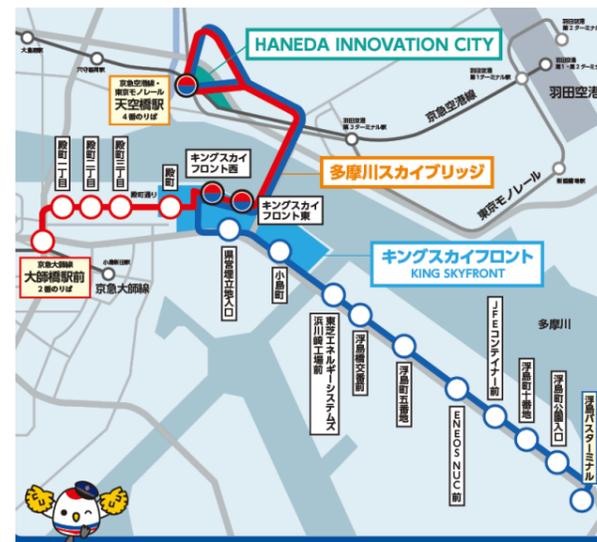
図 25 東急バスの区内ターミナル各駅の年間輸送人員の推移

注) 2018年度の公開データが存在しないため、掲載年次に抜けがある。  
出典：TOKYU 00H「東急バス旅客種別利用人数」各年資料（原典：東急バス）を基に作成

(※京急バスについては、輸送人員データが存在しないため輸送人員の動向は不明。)

#### (2) 川崎鶴見臨港バスによる新規バス路線の運行

- 令和4年4月より、京急空港線の天空橋駅と、川崎市の京急大師線大師橋駅前、および浮島バスターミナルとを結ぶ新たなバス路線の運行が、川崎鶴見臨港バス株式会社によって開始された。
- 本路線は、令和4年3月に開通した多摩川スカイブリッジを経由し、羽田空港周辺と川崎市小島、殿町、浮島周辺との移動利便性向上に寄与することが期待される。
- また、「羽田イノベーションシティ」と川崎市殿町の国際戦略拠点である「キングスカイフロント」を直結しており、両者の交流・連携の強化に寄与することも想定される。



大109 大師橋駅前 ↔ キングスカイフロント ↔ 天空橋駅  
天空01 浮島バスターミナル ↔ キングスカイフロント ↔ 天空橋駅

図 26 川崎鶴見臨港バスの新路線

出典：川崎鶴見臨港バス株式会社 報道発表資料「多摩川スカイブリッジを渡る新たなバス路線の運行を開始します」(令和4年3月10日)

#### (3) たまちゃんバス

##### ○本格運行の開始

- たまちゃんバスは、平成21年10月の運行開始以降、試行運行の扱いであったが、平成30年度に収支率が50.4%となり、本格運行への移行条件(50%以上)を満たしたことから、令和元年7月から本格運行へと移行した。

##### ○新型コロナウイルス感染症による利用者数の低迷

- たまちゃんバスの月間利用者数は、令和元年7月～12月まで6,000人～7,000人前後を推移していた。
- 令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、利用者数は徐々に低迷。東京都で初の緊急事態宣言が発令された令和2年4月には、2,018人まで減少した。
- 緊急事態宣言が解除された同年6月以降は、4,000人前後まで回復していたが、2度目の緊急事態宣言発令(令和3年1月～)により、再度2,000人台後半まで減少した。
- 令和3年3月以降は、3,000人～4,500人前後を推移しており、4度目の緊急事態宣言が解除された令和3年10月以降も、コロナ禍以前の水準までは戻っていない。

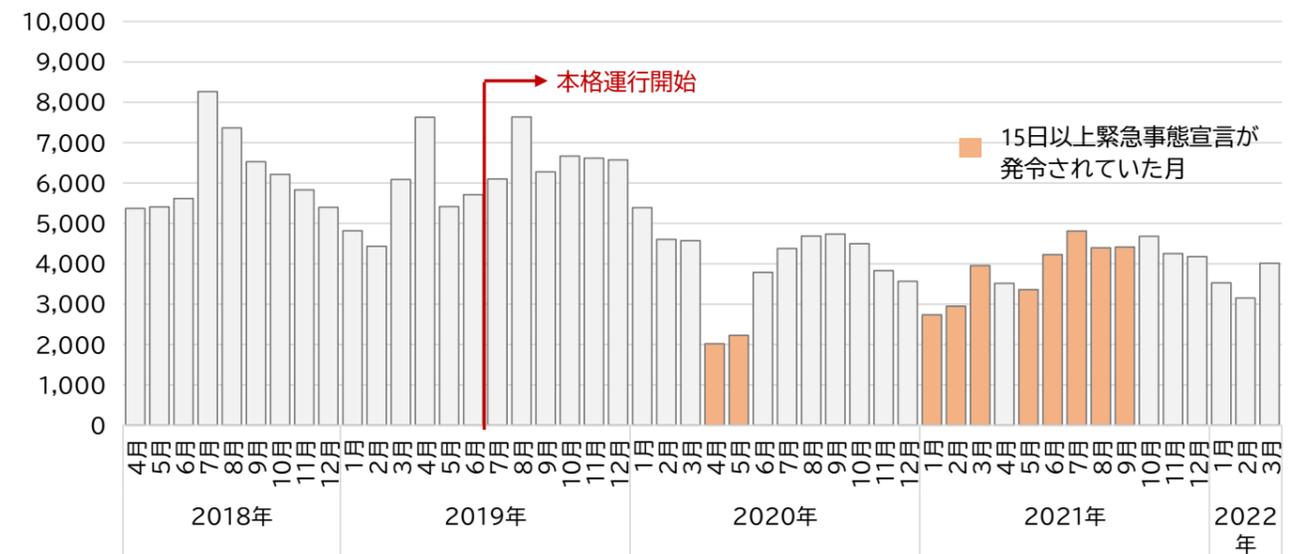


図 27 たまちゃんバスの月間利用者数

出典：大田区資料を基に作成

#### 4) 自転車の利用状況

##### (1) 駐輪場利用状況

区内の自転車等駐輪場の整備状況は、区営駐輪場が78か所（自転車収容台数34,654台）、民営駐輪場が11か所（自転車収容台数3,373台）となっている（令和2年度末時点）。大森駅、蒲田駅、東急線蒲田周辺駅（矢口渡、蓮沼、池上）、平和島駅等については、駐輪需要に対する供給不足が想定されている。

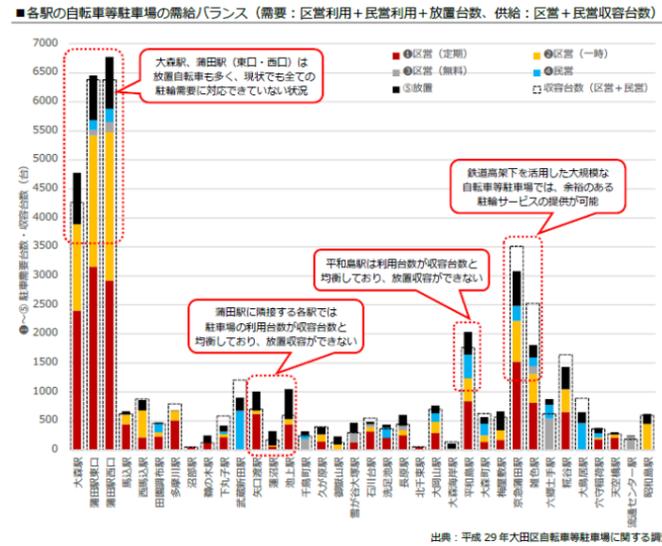


図 28 区内各駅の自転車等駐輪場の需給バランス  
出典：大田区自転車等総合計画

##### (2) コミュニティサイクル

コミュニティサイクルの累積の会員登録数は、30,419人となっている（令和2年度末時点）。令和2年度の月間利用回数は、特に利用の多い8月～11月には4万回を超えており、前年度（新型コロナウイルス感染症流行以前）の同月と比較すると、1万回以上増加している。令和4年6月現在で、区内には127ポートが設置されている。

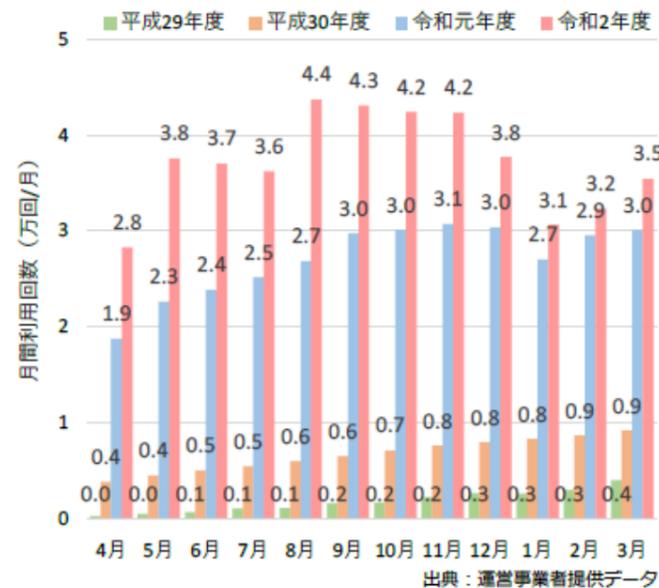


図 29 コミュニティサイクルの月間利用者数の推移  
出典：大田区自転車等総合計画

##### (3) 自転車通行空間の整備

「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」（平成28年3月策定）では、令和7年度までの10年間で区内約170kmの自転車走行環境整備を予定していた。しかし、自転車ネットワーク整備の早期実現のため、令和元年度に実施計画の見直しが行われ、令和5年度末までに全区間の整備を目指すこととしている。令和2年度末時点では、約96kmの整備が完了している。



図 30 自転車走行空間の整備状況  
出典：大田区自転車等総合計画

##### (4) 自転車の適正利用

区は、自転車の適正利用の普及啓発のため、条例の改正、民間との協定の締結などを行っている。

- 大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場整備に関する条例の一部を改正する条例（令和元年10月）
  - ・従来の「大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐輪場整備に関する条例」に対し、①施錠等盗難防止措置の実施、②「ながら運転」禁止等道路交通法関係法令の遵守の2点を追加
  - ・特に、①施錠等盗難防止措置の実施については、平成30年に区内で盗難された自転車の58.9%が無施錠であることを踏まえており、施錠等の義務規定を追加し注意喚起を行うことで、都内ワースト2位の自転車盗認知件数の減少を図ることが目的
- 自転車の適正利用の促進に関する協定（令和2年3月）
  - ・交通安全の啓発、自転車盗難防止の啓発、自転車保険の情報提供等を含む自転車の適正利用の促進に関する取り組みを進めるため、損害保険会社等5社と協定を締結（都内初の取り組み）

5) 交通事故の状況

- 交通事故件数
  - ・区内の交通事故件数は、概ね減少傾向にある。
  - ・令和3年は、令和2年から141件増加し1,400件であった。
- 属性別関与率
  - ・直近5年間の交通事故における属性別の関与率を比較すると、高齢者の関与率は32～36%前後、子供の関与率は4～5%と概ね横ばいで推移している。
  - ・一方、自転車の関与率は、平成29年に36.6%であったが、それ以降は増加傾向が続き、令和3年は49%となっている。

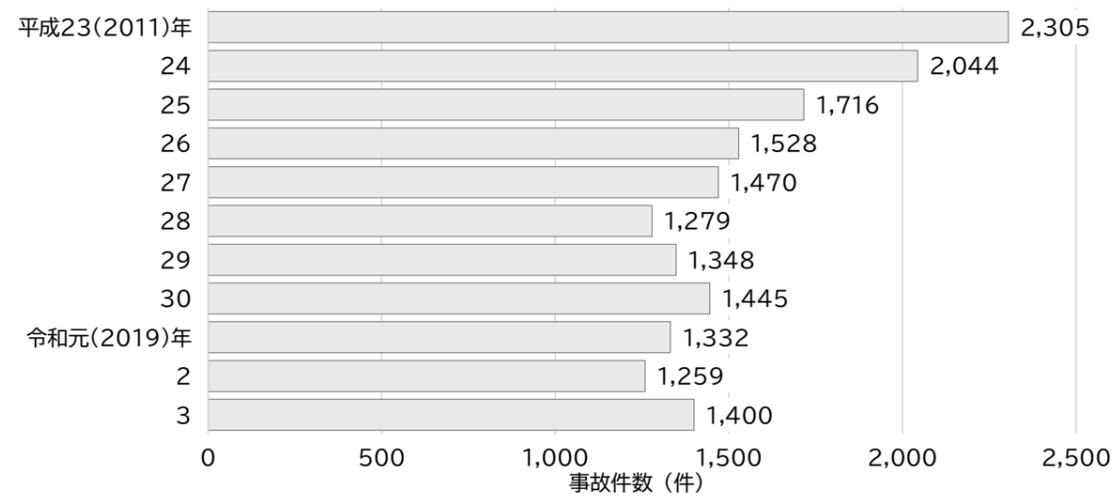


図 3 1 年間交通事故件数の推移

出典：大田区資料を基に作成

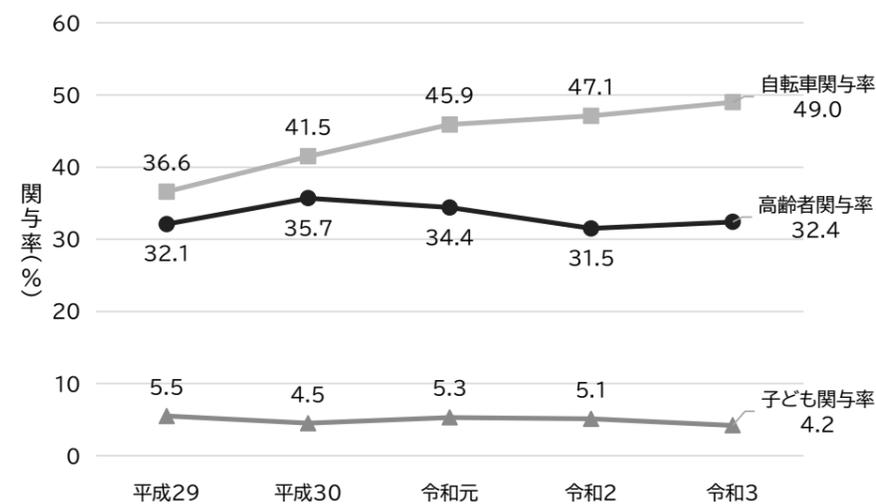


図 3 2 属性別関与率の推移

出典：大田区資料を基に作成

6) 羽田空港の利用状況

- ・羽田空港の月間利用者数は、令和元年12月までは国内線で500万人～600万人前後、国際線で100万人台を推移していた。
- ・令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、利用者数は減少。東京都で初の緊急事態宣言が発令されていた令和2年5月には、国内線が約38万人、国際線が約1.5万人まで減少した。
- ・令和3年12月の国内線利用者数は、380万人と回復傾向にあるが、コロナ禍以前の水準までは戻っていない。
- ・一方、国際線利用者数は、入国規制などの影響により低迷が続いており、令和2年4月以降は10万人を下回っている（令和3年8月（約10.2万人）を除く）。

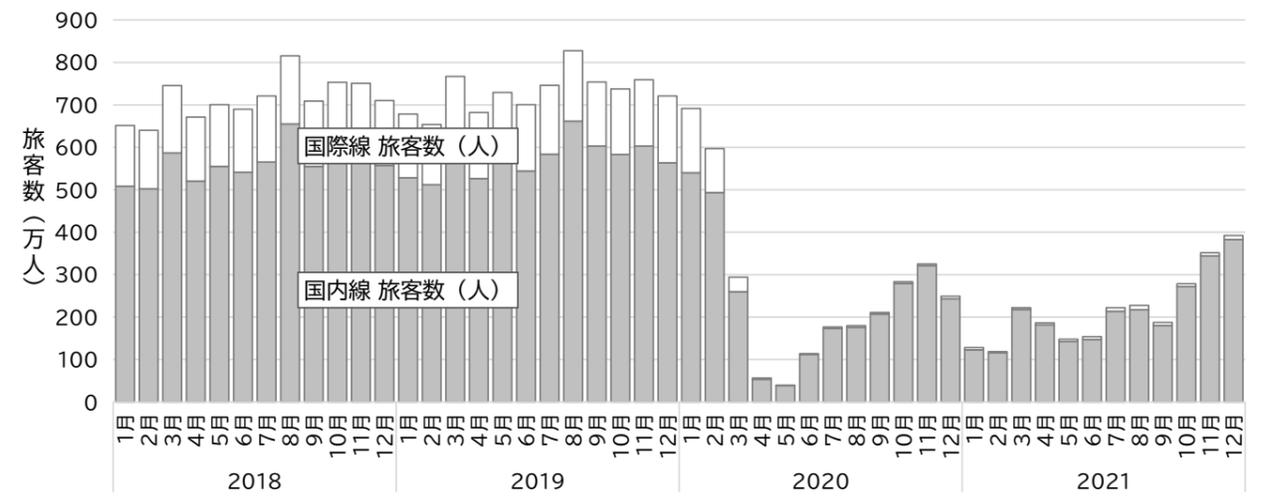


図 3 3 羽田空港旅客ターミナルの旅客数推移

注) 国際線旅客数のうち、通過客は出発と到着でダブルカウントされている。  
出典：日本空港ビルデング株式会社「羽田空港 旅客ターミナル利用実績」各年資料を基に作成



東京都大田区



**赤枠：実証エリア**  
**青線：特例対象外区間**  
 ①一般国道15号線  
 ・大田区大森本町1丁目1番(品川区境)～大田区大森本町2丁目32番(環状7号線接続)  
 ②環状7号線  
 ・大田区北千束1丁目11番(目黒区境)～大田区東海2丁目1番(環七大井浜頭交差点は特例対象外区間に含まない)  
**ピンク線：普通自転車専用通行帯**  
 ①区市町村道  
 ・大田区大森北2丁目18番1号先～大田区大森北2丁目13番1号先  
 ・大田区平和の森公園1番先南西角～大田区平和島1丁目1番先南西角  
**紫線：自転車道**  
 ①区市町村道  
 ・大田区東海1丁目2番先～大田区東海1丁目3番先  
 ②環状8号線  
 ・大田区羽田空港2丁目1番先～大田区羽田空港2丁目6番先

出所：国土地理院 Vectorにてmile加工・作成

図 38 mile 株式会社の実施区域図（東京都大田区）

資料：新事業活動計画の内容（経済産業省ホームページ）

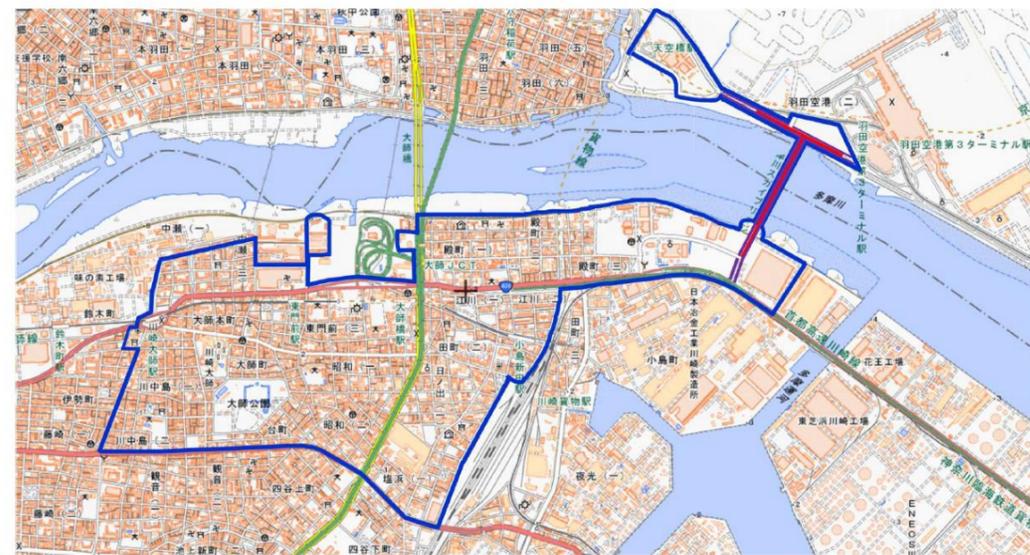
多摩川スカイブリッジ周辺拡大図

**赤線：特例対象外区間**  
 多摩川スカイブリッジ（自転車道を除く）  
 神奈川県川崎市川崎区殿町3丁目25番25号  
 ～東京都大田区羽田空港2丁目8番  
 ※自転車道のみ通行可  
 ※羽田側の多摩川スカイブリッジへの昇降は、エレベーターを利用  
**空港内道路**  
 (多摩川スカイブリッジに接続する高架道路)  
 ※環状8号線の地上部道路は通行可  
 東京都大田区羽田空港2丁目6番  
 ～東京都羽田空港2丁目11番  
**紫線：自転車道**  
 川崎市道・多摩川スカイブリッジ  
 神奈川県川崎市川崎区殿町3丁目25番  
 ～東京都大田区羽田空港2丁目8番  
**環状8号線**  
 東京都大田区羽田空港2丁目1番  
 ～東京都大田区羽田空港2丁目6番



図 40 多摩川スカイブリッジ周辺拡大図

資料：新事業活動計画の内容（経済産業省ホームページ）



※2022/4/28 現在 今後変更の可能性あり

出典：国土地理院ウェブサイト(www.gsi.go.jp)、地理院地図データをもとに弊社作成

**青枠：実証エリア** **紫線：自転車道**  
 環状8号線  
 東京都大田区羽田空港2丁目1番～東京都大田区羽田空港2丁目6番  
 川崎市道・多摩川スカイブリッジ  
 神奈川県川崎市川崎区殿町3丁目25番～東京都大田区羽田空港2丁目8番  
**赤線：特例対象外区間** ※拡大図参照（2枚目）  
 多摩川スカイブリッジ（自転車道を除く車道）※自転車道のみ通行可  
 神奈川県川崎市川崎区殿町3丁目25番25号～東京都大田区羽田空港2丁目8番  
 空港内道路（多摩川スカイブリッジに接続する高架道路）※環状8号線の地上部道路は通行可  
 東京都大田区羽田空港2丁目6番～東京都羽田空港2丁目11番  
**普通自転車専用通行帯：対象なし**

図 39 株式会社サンオータスの実施区域図（神奈川県川崎市～東京都大田区）

資料：新事業活動計画の内容（経済産業省ホームページ）

(2) 自動運転パーソナルモビリティ

- ・令和3年7月、羽田空港の第1・第2ターミナルの国内線出発ゲートラウンジにおいて、自動運転パーソナルモビリティ（自動運転電動車いす）が導入された。
- ・自身のタッチパネル操作により、自動運転で搭乗ゲートまで移動することが出来る。
- ・快適な移動手段を提供するとともに、係員との接触が回避され、感染症の感染リスク低減にも寄与する。



図 41 自動運転電動車いす

出典：WHILL 株式会社「羽田空港国内線第1・第2ターミナル出発ゲートラウンジ全域で「WHILL 自動運転モビリティサービス」の展開が決定」、2021年6月10日

(3) 自動運転バス

- ・「HANEDA INNOVATION CITY」(HICity) 内において、施設内を循環する自動運転バスが令和2年9月から運行されている。
- ・令和3年12月11日～30日には、HICityと羽田空港第3ターミナル間の公道（環状八号線を含む）を走行する実証実験が行われた。



図 42 自動運転バス

出典：「HANEDA INNOVATION CITY」ウェブサイト

### 3. 上位関連計画の整理

・大田区交通政策基本計画の策定（平成30年3月）以降に策定や改正等が行われた上位計画等を整理した（詳しくは、参考資料参照）。

#### 1) 国の計画

##### ■第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）

基本的方針	目標
誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
	まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
	交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
我が国の経済成長を支える、高機能で・生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
	交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
	サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保
災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
	輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
	運輸部門における脱炭素化等の加速

#### 2) 都の計画

##### ■都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（令和3年3月改定）

理念	・東京が高度に成熟した都市として、AIやIoTなどの先端技術も活用しながらゼロエミッション東京を目指し、地球環境と調和を図り、持続的に発展していく
目標	・東京のブランド力を高め、世界中から選択される都市を目指す。加えて、「ESG」や「SDGs」の概念を取り入れて都市づくりを進め、持続的な成長を確かなものとする。 ・あらゆる人が活躍・挑戦でき、ライフスタイルに柔軟に対応できることが重要。個人から見れば、特色のある様々な地域で、多様な住まい方、働き方、憩い方を選択できる都市を目指す。 ・みどりを守り、まちを守り、人を守るとともに、東京ならではの価値を高め、持続可能な都市・東京を実現する。
都市づくりの戦略	①持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 ②人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 ③災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 ④あらゆる人々の暮らしの場の提供 ⑤利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 ⑥四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 ⑦芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出 ⑧デジタル技術を生かした都市づくりの推進

<新型コロナ危機を契機とした都市づくりの方向性>

- ・都市の持つ集積のメリットは生かしつつも、「密閉、密集、密接」の三密を回避
- ・新しい日常にも対応する、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強靱で持続可能な都市づくり

#### 3) 区の計画

##### ■新おおた重点プログラム

（令和2年10月策定）

<策定の視点>

1. 健康維持・感染症対策
2. 大規模自然災害対策
3. 生活支援策
4. 経済活動支援策
5. 学びの保障・子どもの生活応援
6. 新たな自治体経営へのシフト

##### ■大田区国土強靱化計画

（令和4年3月策定）

<基本目標>

- I 人命の保護が最大限図られる
- II 区政運営、区民生活及び区内経済活動等に必要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- III 区民の財産及び公共施設に係る被害を最小限に抑える
- IV 自助・共助・公助により復旧・復興を迅速に進める



独立

##### ■大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

<将来都市像>

「暮らす・働く・訪れる」

大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける

都市づくりのテーマ

視点

にぎわいと交流を生む国際都市の発展

- ・持続的成長を支える魅力ある拠点
- ・都市の発展を牽引する産業環境
- ・来街者も円滑に移動できる交通環境

地域力を育む暮らしやすい場の提供

- ・多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境
- ・様々な移動手段を選択できる地域交通

安全・安心な生活の実現

- ・強靱で回復しやすい減災都市
- ・様々な活動に支えられた安全・安心な都市
- ・オープンスペースを活かした防災都市

地球に優しい環境の創出

- ・水と緑のネットワークによる安らぎのある都市
- ・持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市

##### ■空港臨海部グランドビジョン 2040（令和4年3月策定）

2040年の将来像：多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市”～世界へはばたく空港臨海部～

##### ■第11次大田区交通安全計画（令和3年12月策定）

目標：交通事故件数 1,100件以下、死傷者数 1,160人以下

##### ■大田区自転車等総合計画前期アクションプラン（令和4年4月策定）

目標像：安全・快適に自転車で楽しく出かけたくなるまち

##### ■おおた街なか“すいすい”方針（令和2年3月策定）

移動等円滑化促進地区：①蒲田駅周辺地区、②大森駅周辺地区、③さぼーとぴあ周辺地区、④池上駅周辺地区

##### ■大田区環境アクションプラン（令和4年3月策定）

2050年に向けた3つのゼロ：

- 1 温室効果ガス排出量実質一ゼロ
- 2 プラスチックごみ一ゼロ
- 3 食品ロス実質一ゼロ

## 4. 社会的動向の整理

### 4-1 超高齢社会への対応

#### 1) 高齢化率の推移

##### ○将来推計

・高齢化率（65歳以上人口割合）は、令和7年頃には30%、令和22年頃には35%を超え、人口の3人に1人以上が高齢者となることが見込まれる。

##### ○高齢者世帯数

・65歳以上の人がいる世帯は、令和元年には全世帯の約半数を占めている。世帯構造についても、夫婦のみの世帯及び単独世帯がそれぞれ約3割を占めている。

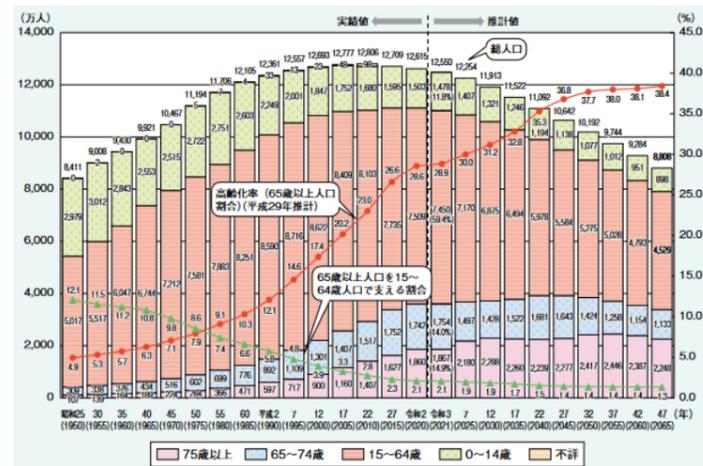


図 4-3 高齢化の推移と将来推計

出典：内閣府「令和4年版高齢社会白書」

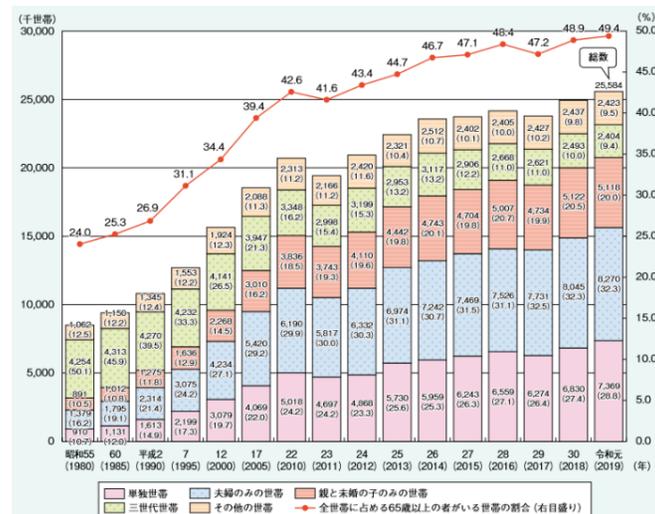


図 4-4 65歳以上の人がいる世帯数（折れ線グラフ）・世帯構造の構成割合（棒グラフ）

出典：内閣府「令和4年版高齢社会白書」

#### 2) 高齢者による交通事故・免許返納

##### (1) 高齢者が関係する交通事故の発生状況

・65歳以上の高齢者における人口10万人当たりの交通事故死者数は、長期的には減少傾向にあるものの高齢者以外よりも多い。



図 4-5 人口10万人当たり高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移

出典：内閣府「令和2年交通安全白書」

##### (2) 運転免許の返納

・運転免許の返納者数は、特に70歳以上で増加傾向にある。  
 ・令和2年における返納者数の減少は、コロナ禍により手続きの機会が制限されただけでなく、公共交通機関の利用を減らすために、自家用車での移動ニーズが高まったことを反映している可能性もある。

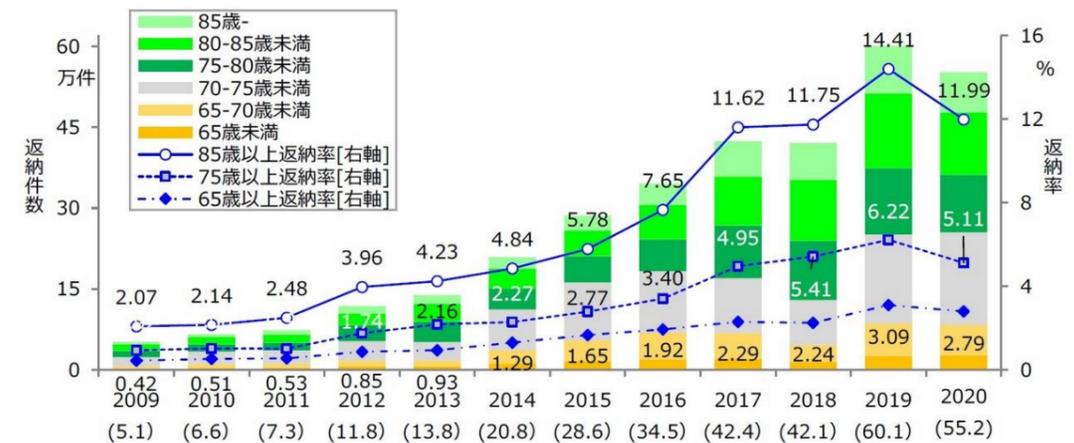


図 4-6 免許返納数、返納率の推移

出典：警察庁「運転免許統計」（出典：ニッセイ基礎研究所「コロナ禍における高齢者の免許返納と免許更新」）

## 4-2 災害の激甚化・頻発化

### 1) 気象災害の状況

- ・近年、世界中で災害をもたらす異常気象が毎年のように発生し、これにより、世界各地で豪雨災害等の気象災害による大きな被害がもたらされている。日本においても、毎年のように豪雨災害による被害が生じている。
- ・気象庁によれば、21世紀末の日本を20世紀末と比べた場合、年平均気温の上昇、猛暑日・熱帯夜の日数の増加、日本沿岸の海面水位の上昇、激しい雨の増加、日本付近における台風の強度の強まりが予測されている。

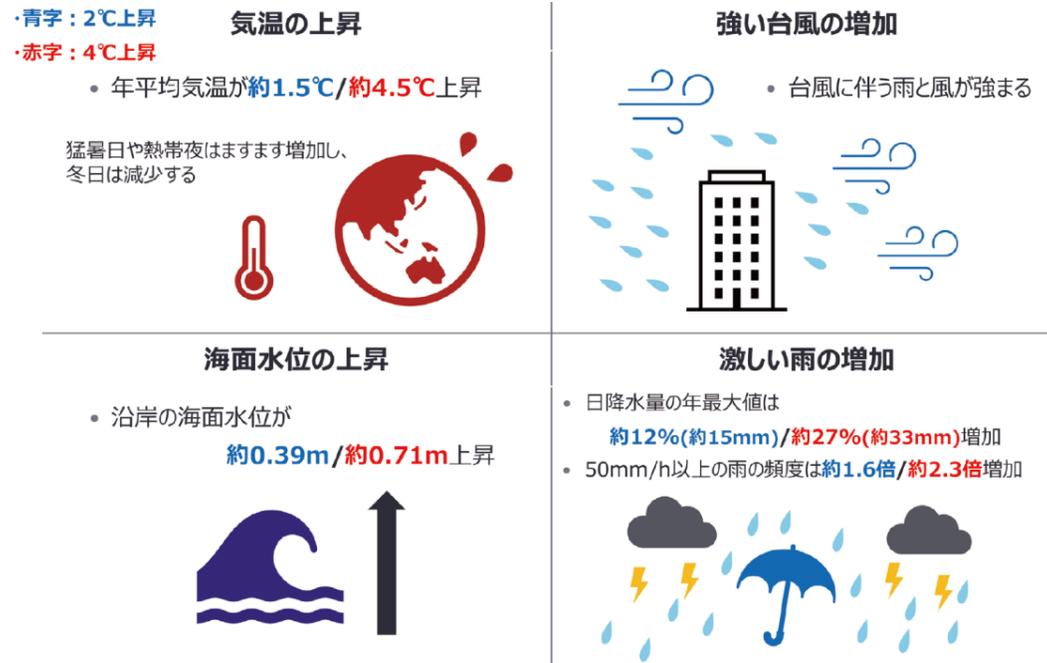


図 4-7 気候変動の影響の将来予測

出典：令和4年版国土交通白書

### 2) 大規模震のリスク

- ・日本列島には多くの活断層やプレート境界が分布しており、地震が発生しやすい国土条件にある。
- ・近年、南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震といった、大規模地震の発生が懸念されており、南海トラフ地震の発生確率は30年以内に70%~80%、首都直下地震の発生確率は30年以内に70%程度と評価されている。
- ・南海トラフ地震、首都直下地震とも広い範囲で震度6弱~7の揺れが想定されており、東京都にも甚大な被害を与えると予測されている。

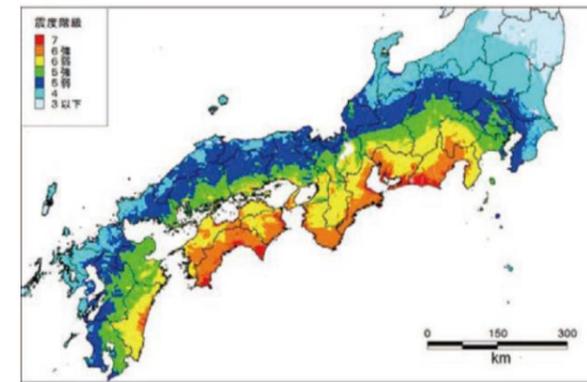


図 4-8 南海トラフ地震の震度分布

注) 強震波形4ケースと経験的手法の震度の最大値の分布(一つの地震でこのような震度分布が生じるものではない)  
出典：令和3年版国土交通白書(原出典：内閣府「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」)

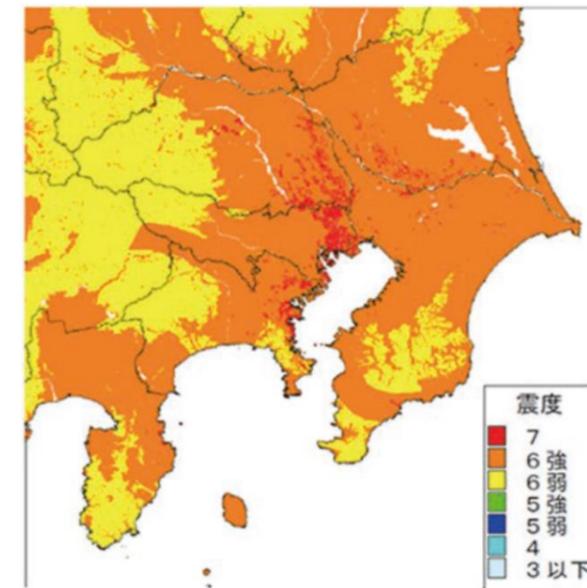


図 4-9 首都直下地震の震度分布

注) 震度推計に用いた19ケースの最大震度の重ね合わせ(一つの地震でこのような震度分布が生じるものではない)  
出典：令和3年版国土交通白書(原出典：内閣府「首都直下のM7クラスの地震及び相模トラフ沿いのM8クラスの地震等の震源断層モデルと震度分布・津波高等に関する報告書」)

## 4-3 脱炭素社会への転換

- ・国は、2050年の長期を見据えつつ、2030年までの10年間に取り組む環境対策の重点プロジェクトを「国土交通グリーンチャレンジ」（令和3年7月）として取りまとめた。
- ・脱炭素化や気候変動適応策が進捗した「グリーン社会」の実現に向けて、分野横断・官民連携の視点から重点的に取り組むべき6つのプロジェクトを掲げている。
- ・具体的な内容として、次世代自動車の普及促進と自動車の電動化への対応、デジタル技術を活用した環境負荷の軽減等がある。

### グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」の概要

**国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向けた分野横断・官民連携の取組推進**

脱炭素社会    気候変動適応社会    自然共生社会    循環型社会

**2050年の長期を見据えつつ、2030年度までの10年間に重点的に取り組む6つのプロジェクトの戦略的実施**

基本的な取組方針    ★分野横断・官民連携による統合的・複合的アプローチ    ★時間軸を踏まえた戦略的アプローチ

横断的視点    ①イノベーション等に関する産学官の連携    ②地域との連携    ③国民・企業の行動変容の促進  
④デジタル技術、データの活用    ⑤グリーンファイナンスの活用    ⑥国際貢献、国際展開

**省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくり**

- LCCM住宅・建築物、ZEH・ZEB等の普及促進、省エネ改修促進、省エネ性能等の認定・表示制度等の充実・普及、更なる規制等の対策強化
- 木造建築物の普及拡大
- インフラ等における太陽光、下水道バイオマス、小水力発電等の地域再エネの導入・利用拡大
- 都市のコンパクト化、スマートシティ、都市内エリア単位の包括的な脱炭素化の推進
- 環境性能に優れた不動産への投資促進 等

**自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築**

- 次世代自動車の普及促進、燃費性能の向上
- 物流サービスにおける電動車活用の推進、自動化による新たな輸送システム、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティの導入促進
- 自動車の電動化に対応したインフラの社会実装に向けた、EV充電器の公道設置社会実験、走行中給電システム技術の研究開発支援等
- レジリエンス機能の強化に資するEVから住宅に電力を供給するシステムの普及促進 等

**港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進**

- 水素・燃料アンモニア等の輸入・活用拡大を図るカーボンニュートラルポート形成の推進
- ゼロエミッション船の研究開発・導入促進、日本主導の国際基準の整備
- 洋上風力発電の導入促進
- ブルーカーボン生態系の活用、船舶分野のCCUS研究開発等の吸収源対策の推進
- 港湾・海上交通における適応策、海の再生・保全、資源循環等の推進 等

**グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり**

- 流域治水と連携したグリーンインフラによる雨水貯留・浸透の推進
- 都市緑化の推進、生態系ネットワークの保全・再生・活用、健全な水循環の確保
- グリーンボンド等のグリーンファイナンス、ESG投資の活用促進を通じた地域価値の向上
- 官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じたグリーンインフラの社会実装の推進 等

※このほか、適応策については、特に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の着実な実施、更なる充実を図る。

**デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開**

- ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞対策、環状道路等の整備等による道路交通流対策
- 地域公共交通計画と連動したLRT・BRT等の導入促進、MaaSの社会実装、モーダルコネクの強化等を通じた公共交通の利便性向上
- 物流DXの推進、共同輸送システムの構築、ダブル連結トラックの普及、モーダルシフトの推進
- 船舶・鉄道・航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及 等

**インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現**

- 持続性を考慮した計画策定、インフラ長寿命化による省CO<sub>2</sub>の推進
- 省CO<sub>2</sub>に資する材料等の活用促進、技術開発
- 建設施工分野におけるICT施工の推進、革新的建設機械の導入拡大
- 道路（道路照明のLED化）、鉄道（省エネ設備）、空港（施設・車両の省CO<sub>2</sub>化）、ダム（再エネ導入）、下水道等のインフラサービスの省エネ化
- 質を重視する建設リサイクルの推進 等

図 50 「国土交通グリーンチャレンジ」（2020～2030年）の概要

出典：国土交通省

## 4-4 交通手段の多様化

### 1) パーソナルモビリティ

- 電動キックボード
  - ・近年、電動キックボードが急速に普及している。
  - ・電動キックボードは電動式の二輪車で、道路交通法並びに道路運送車両法上の原動機付自転車に該当する（令和4年6月現在）。
  - ・令和4年4月に衆議院本会議で可決された道路交通法改正案において、最高速度 20km/h 以下等、一定の基準を満たす電動キックボードは「特定小型原動機付自転車」と区分され、16歳以上は免許不要で乗車可能となる予定となっている\*。
- 電動キックボードが関与する交通事故・違反
  - ・電動キックボードが関与する交通事故・違反の件数は、令和4年1月末までの約2年間に事故31件（負傷者33名）、違反304件であり、利用者への法令や交通ルールの周知が課題となっている。



図 51 電動キックボード（定格出力 0.6kw 以下）に必要な主な保安装置

注）図中黄地・米印の装備は、最高時速 20km/h 未満の車両には必須でないもの。  
出典：国民生活センター（2022年4月7日）

#### <事故件数・死傷者数>

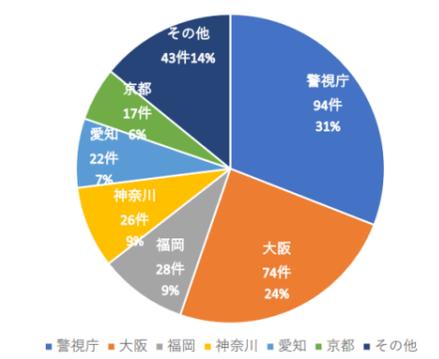
年次	区分	死亡事故件数	事故件数	死者数	負傷者数
令和2年		0	4	0	5
令和3年		0	27	0	28

※電動キックボードが第1当事者又は第2当事者となった人身事故で、令和4年1月末までに警察庁に報告のあった件数を集計【暫定値】

#### <違反類型別（令和3年9月～12月）>



#### <都道府県別（令和3年9月～12月）>



（注）告知・指導警告等の合計数  
警察庁に令和4年1月末までに報告のあった件数【暫定値】

図 52 電動キックボードが関与する交通事故・違反の発生状況

出典：警察庁「パーソナルモビリティの安全な利用の推進の在り方について」（令和4年2月25日）

\*乗車時のヘルメット着用を努力義務とし、車道通行を原則とするが、自転車通行可の歩道は通行可。また、通常の自転車と同様、交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とし、違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることがある。

## 2) 民間主体のデマンド交通サービス

- ・近年、民間企業が事業主体となり、デマンド交通サービスを提供する事例がみられる。
- ・株式会社アイシンが提供する「チョイソコ」は、自治体以外のエリアスポンサーからの協賛を得ることで採算性を向上（エリアスポンサーには停留所を付与）しており、高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりを推進している。
- ・WILLER 株式会社提供する「mobi (モビ)」は、30日間5,000円でエリア内乗り放題のサブスクリプション型となっており、AIによる道路状況も踏まえた最適なルート選択により、送迎の効率化を図っている。

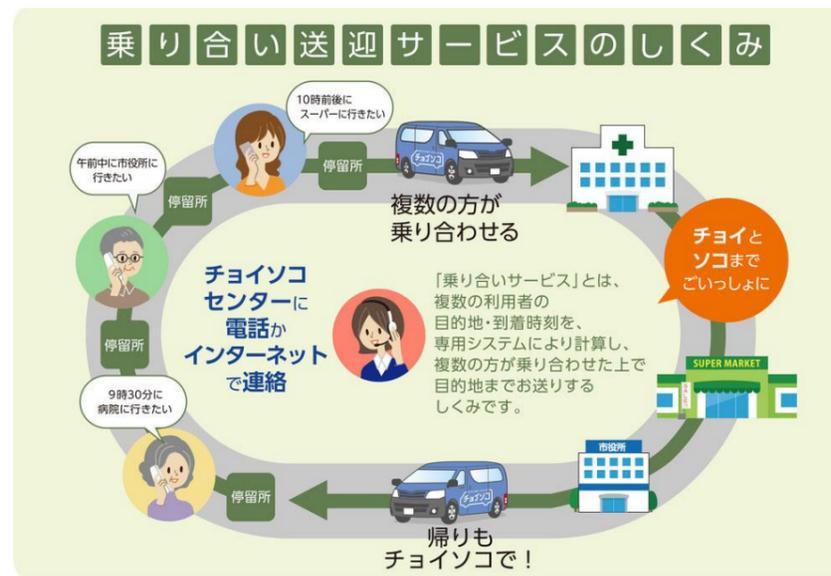


図 53 「チョイソコ」のしくみ

出典：チョイソコウェブサイト

## 4-5 交通分野における ICT の進展

### ○自動運転車

- ・自動車の自動運転技術は、交通事故の防止や交通渋滞の緩和、人手不足の問題の緩和、交通不便地域等での効率的な移動サービスの提供等の効果が期待されている。
- ・自動運転の定義（レベル区分）は、システム側の関与の度合いにより4段階に分けられており、令和4年6月現在、レベル1の一部技術は市販の車両でも実用化されている。

### ○官民 ITS 構想・ロードマップ

- ・国は、平成26年に「官民 ITS 構想・ロードマップ」を定め、自動運転技術の普及を見据えた市場化等に係るシナリオと目標を設定した。
- ・令和2年を目途とした限定地域での無人自動運転サービスの導入や、2025年を目途とした高速道路での自動運転（レベル4）の市場化が目標として設定されている。

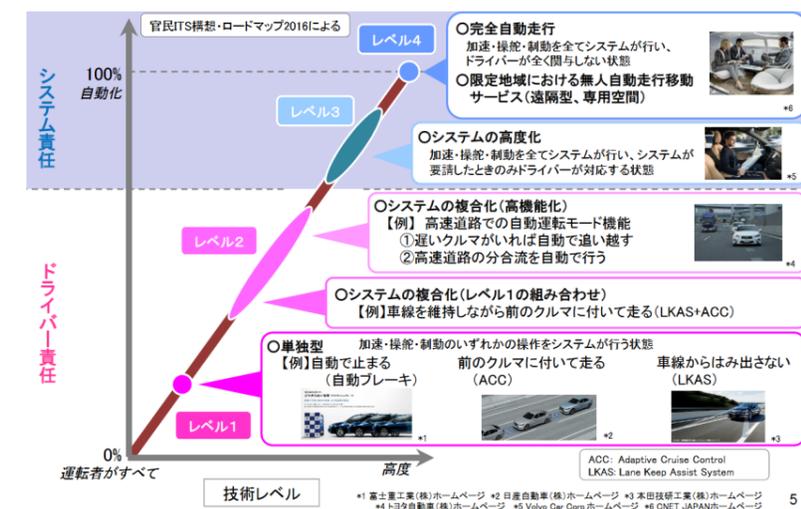


図 55 自動運転技術の定義

出典：国土交通省自動車局「自動運転を巡る動き」

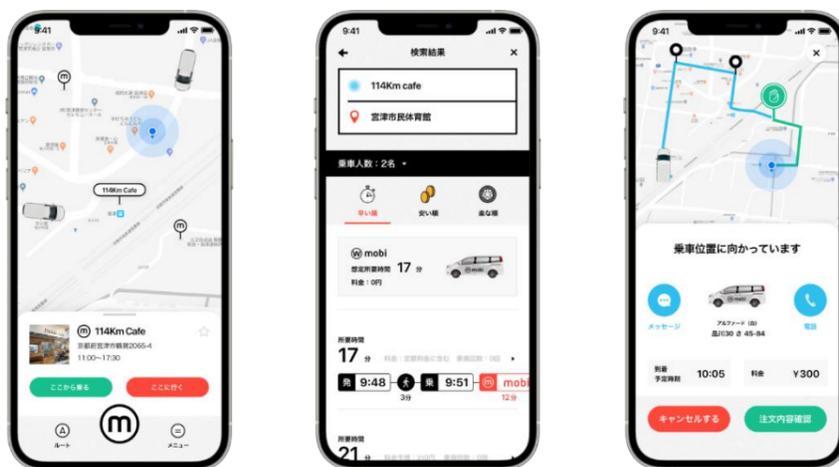
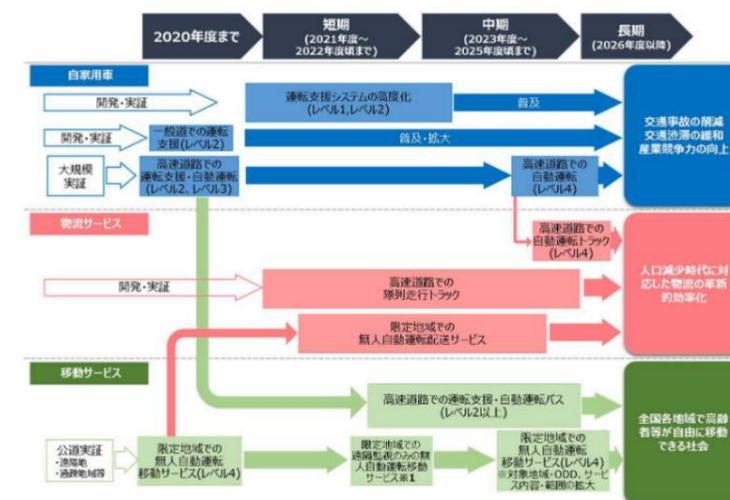


図 54 「mobi (モビ)」のアプリ画面 (イメージ)

出典：mobi (モビ) ウェブサイト



※1: 無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各都府において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

図 56 官民 ITS 構想・ロードマップ

出典：国土交通省自動車局「自動運転の実現に向けた動向について」(令和4年6月8日)

## 4-6 新型コロナウイルスによる影響

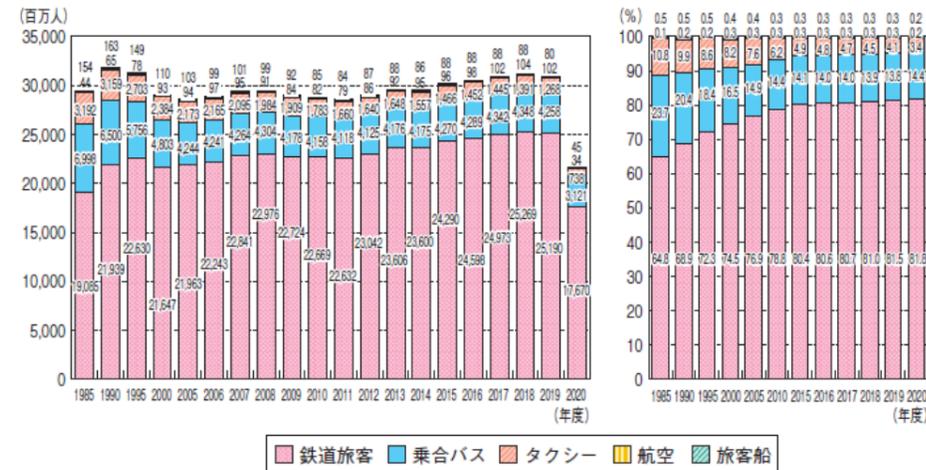
### 1) 公共交通機関の利用者数

#### ○公共交通機関の利用者数

・令和元年度から令和2年度にかけて、公共交通機関の利用者数はいずれのモードも大幅に減少し、前年度の6～7割にとどまった。

#### ○駅利用状況

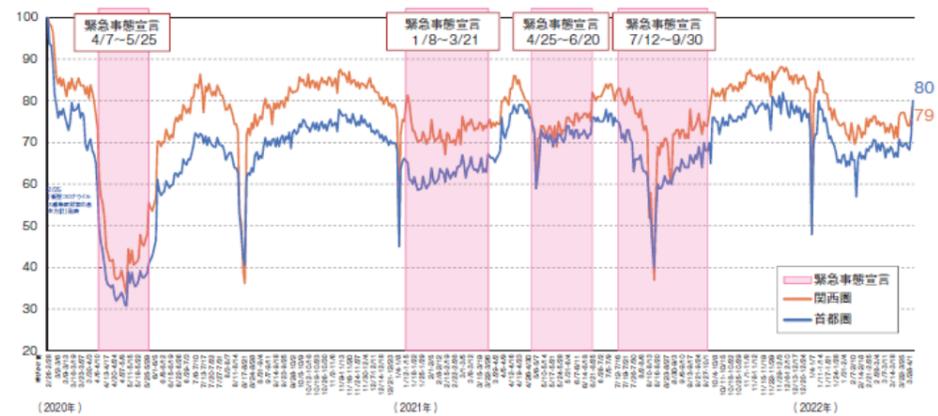
・関東圏、関西圏の鉄道のターミナル駅の利用者数に着目すると、緊急事態宣言期間中の落ち込み幅が特に大きく、令和4年2月下旬以後も、首都圏は概ね2割～4割減少、関西圏は概ね2割～3割減少した水準で推移している。



資料：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」から国土交通省総合政策局作成

図 57 日常的な移動手段の変化に関する人々の意識（手段別）

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」



※JR (JR東日本、JR西日本)、大手民鉄 (東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神) の主要ターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値  
 ※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数  
 ※「呼びかけ前」は、2020年2月17日の週の特定日  
 ※ピーク時間帯は、各駅において7:30～9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯  
 ※主要ターミナル駅は、以下のとおり  
 首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋  
 ※グラフ内で「緊急事態宣言」とした期間については、首都圏及び関西圏のいずれかの地域において緊急事態宣言が発令されていた期間を示す  
 資料：国土交通省鉄道局作成

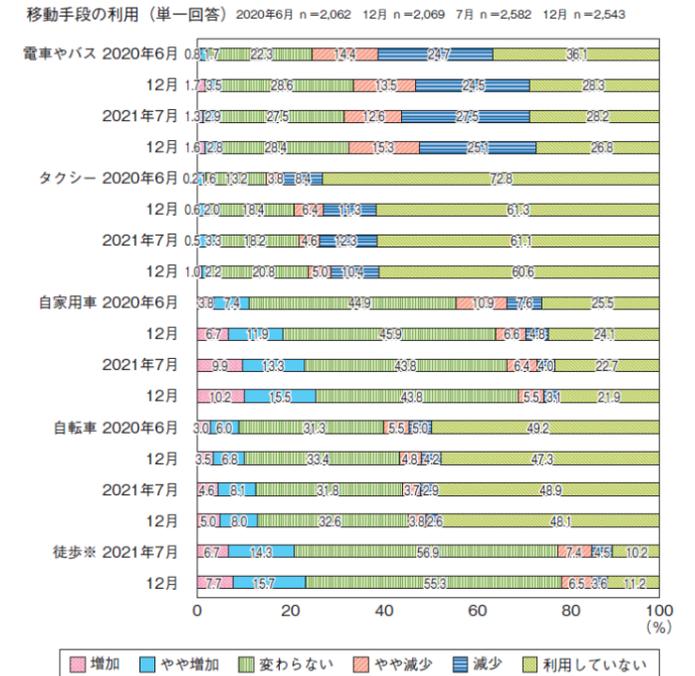
図 58 ピーク時間帯の駅利用状況の推移

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」

### 2) 行動変容

#### (1) 日常生活での移動手段の変化

・全国の人々に対する、日常生活での移動手段の変化に関するアンケートにおいては、「電車やバス」、「タクシー」で減少の割合が高く、「自家用車」、「自転車」、「徒歩」で増加の割合が高いといった傾向があり、移動において他人との接触を低減する動きがみられる。



(注) ※印は2021年7月から調査  
 資料：ニッセイ基礎研究所、2020・2021年度特別調査「第7回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査」

図 59 日常的な移動手段の変化に関する人々の意識（手段別）

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」

#### (2) テレワークの継続意向

・全国の被雇用者を対象としたアンケートによると、コロナ禍の終息後もテレワークを「続けたいと思う」または「どちらかと言えば続けたいと思う」の回答割合は、流行初期（令和4年5月）には計62.7%であったが、令和4年1月には80.4%に達している。  
 ・コロナ禍の長期化により、収束後もテレワークを行いたいと考える人は増加傾向にあり、人流は新型コロナウイルス感染症の流行以前に戻らない可能性が示唆されている。

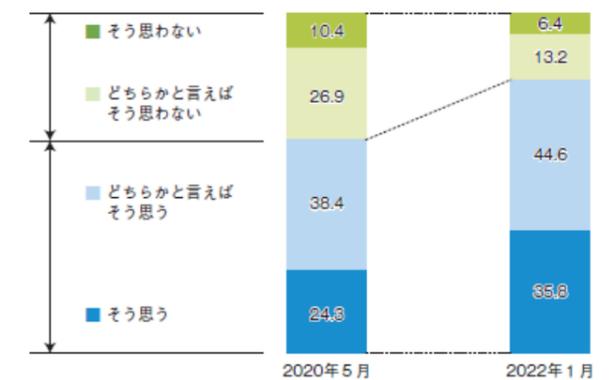


図 60 コロナ禍終息後のテレワークの継続意向

注) 20歳以上の国内の企業・団体に雇用されている者1,100名を対象としたインターネット調査。  
 出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」  
 (原出典：公益財団法人日本生産性本部「働く人の意識に関する調査(2022年1月)」)

### (3) コロナ禍における人々の行動に係る国の指針

- ・国は、令和2年5月、新型コロナウイルス感染症の流行の長期化に備え、感染拡大を予防する「新しい生活様式」に移行していく必要があるとし、実践例を取りまとめた。
- ・公共交通機関の利用については、「会話は控えめにする」、「混んでいる時間帯を避ける」、「徒歩や自転車も併用する」の3つの実践例が示されている。

#### 「新しい生活様式」の実践例

##### (1) 一人ひとりの基本的感染対策

感染防止の3つの基本：①身体的距離の確保、②マスクの着用、③手洗い

- 人との間隔は、**できるだけ2m(最低1m)**空ける。
  - 会話を**する際は、可能な限り真正面を避ける。**
  - 外出時や屋内でも会話を**するとき、人との間隔が十分とれない場合は、症状がなくてもマスクを着用する。ただし、夏場は、熱中症に十分注意する。**
  - 家に帰ったらまず**手や顔を洗う。**  
人混みの多い場所に行った後は、できるだけすぐに着替える、シャワーを浴びる。
  - 手洗いは30秒程度**かけて**水と石けんで丁寧に洗う**(手指消毒薬の使用も可)。
- ※ 高齢者や持病のあるような重症化リスクの高い人と会う際には、体調管理をより厳重にする。

##### 移動に関する感染対策

- 感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。
- 発症したときのため、誰とどこで会ったかをメモにする。接触確認アプリの活用も。
- 地域の感染状況に注意する。

##### (2) 日常生活を営む上での基本的な生活様式

- まめに**手洗い・手指消毒** □咳エチケットの徹底
- こまめに換気(エアコン併用で室温を28℃以下に) □身体的距離の確保
- 「**3密**」の回避(密集、密接、密閉)
- 一人ひとりの健康状態に応じた運動や食事、禁煙等、適切な生活習慣の理解・実行
- 毎朝の体温測定、健康チェック。発熱又は風邪の症状がある場合はムリせず自宅で療養



##### (3) 日常生活の各場面別の生活様式

###### 買い物

- 通販も利用
- 1人または少人数ですいた時間に
- 電子決済の利用
- 計画をたてて素早く済ませ
- サンプルなど展示品への接触は控えめに
- レジに並ぶときは、前後にスペース

###### 娯楽、スポーツ等

- 公園はすいた時間、場所を選ぶ
- 筋トレやヨガは、十分に人との間隔をもしくは自宅で動画を活用
- ジョギングは少人数で
- すれ違うときは距離をとるマナー
- 予約制を利用してゆったりと
- 狭い部屋での長居は無用
- 歌や応援は、十分な距離かオンライン

###### 公共交通機関の利用

- 会話は控えめに
- 混んでいる時間帯は避けて
- 徒歩や自転車利用も併用する

###### 食事

- 持ち帰りや出前、デリバリーも
- 屋外空間で気持ちよく
- 大皿は避けて、料理は個々に
- 対面ではなく横並びで座ろう
- 料理に集中、おしゃべりは控えめに
- お酌、グラスやお猪口の回し飲みは避けて

###### イベント等への参加

- 接触確認アプリの活用を
- 発熱や風邪の症状がある場合は参加しない

##### (4) 働き方の新しいスタイル

- テレワークやローテーション勤務 □時差通勤でゆったりと □オフィスはひろびると
- 会議はオンライン □対面での打合せは換気とマスク

※ 業種ごとの感染拡大予防ガイドラインは、関係団体が別途作成

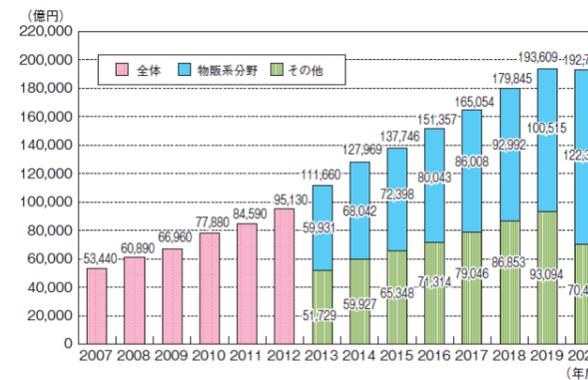
図 61 「新しい生活様式」の実践例

出典：厚生労働省「新しい生活様式の実践例」令和2年6月19日一部記載変更

### 3) EC市場の拡大と物流量の増加

#### ○BtoC 電子商取引の取引額

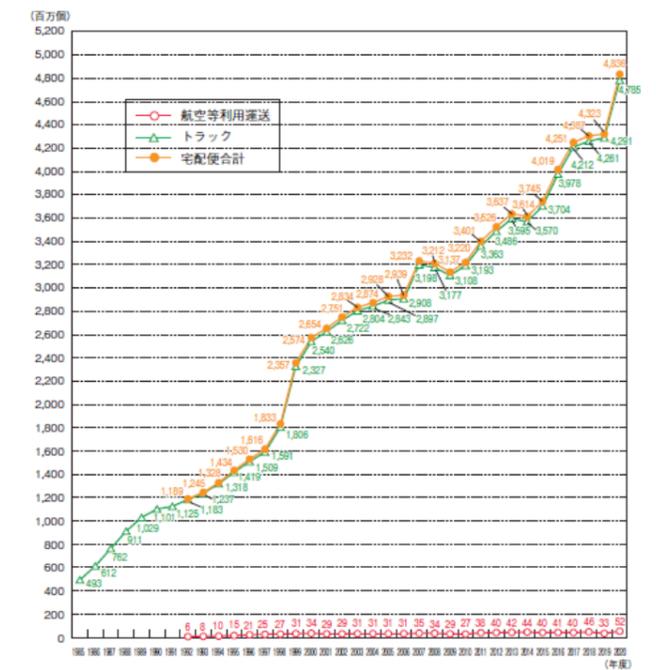
- ・インターネット通販をはじめとする BtoC の電子商取引 (EC) 市場は、インターネット利用者の増加率が緩やかになり、家計の消費支出が減少する中であっても拡大を続け、令和2年度には全体で 19.3 兆円、うち物販系分野は、12.2 兆円となっている。
- ・令和2年度には、「物販系分野」の占める割合が大幅に増加した。
- 宅配便取扱個数
- ・宅配便の年間取扱個数は、昭和60年以降ほぼ一貫して増加傾向にあったが、令和元年から令和2年にかけてはさらに伸び率が大きくなり、**過去最高の 4,836 百万個**となっている。



注：分野別規模は2013年度から調査開始  
資料：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

図 62 BtoC 電子商取引の取引額の推移

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」



注：四捨五入により、「航空等利用運送とトラックの合計値」は、「宅配便合計」に一致しない。

図 63 宅配便取扱個数の推移

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」

#### 4) 外国人の入国制限

##### (1) 外国人の入国状況

###### ○外国人入国者数

・あらゆる目的を含む外国人入国者数は、令和元年には3,500万人以上であったが、新型コロナウイルス感染症の流行による入国制限が影響し、令和3年は約77.5万人と、平成以降では最も少なかった。

###### ○訪日外国人旅行者数

・訪日外国人旅行者数は、平成23年以降大幅に増加し、令和元年には3,188万人にのびたが、令和3年は25万人にとどまった。

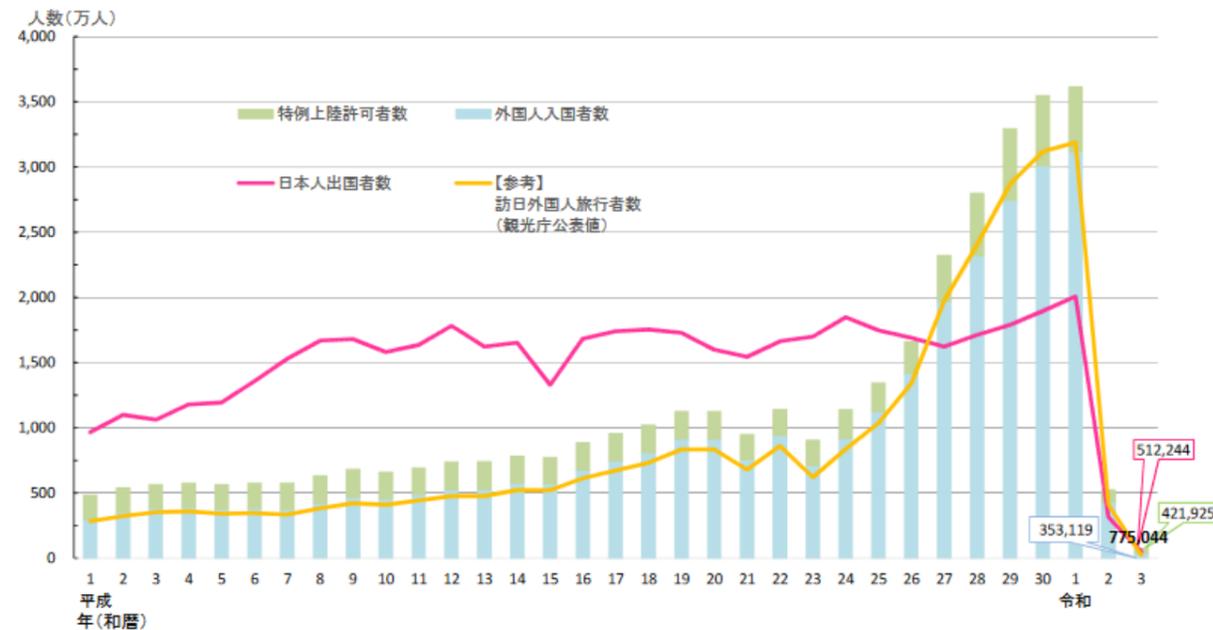
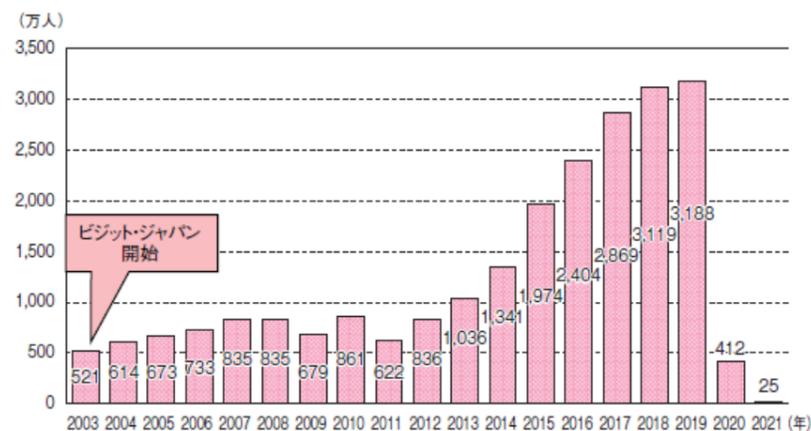


図 64 外国人入国者数の推移

出典：出入国在留管理庁「令和3年における外国人入国者数及び日本人出国者数等について」



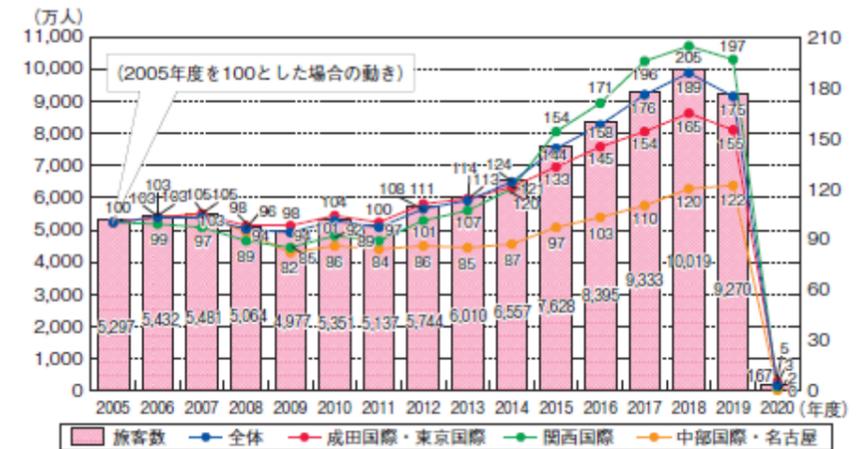
注) 2020年以前の値は確定値、2021年の値は暫定値。  
資料：日本政府観光局 (JNTO)

図 65 訪日外国人旅行者数の推移

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」

#### (2) 国際空旅客輸送量

・羽田空港（東京国際空港）と成田空港を発着する国際線の旅客輸送量は、平成30年度には平成17年度の165%まで増加したが、令和元年度からはコロナ禍の影響を受けた減少が始まり、令和2年度には同2%にとどまった。



資料：「空港管理状況調査」から国土交通省総合政策局作成

図 66 国内を発着する国際航空旅客輸送量の推移

出典：国土交通省「令和4年度交通政策白書」

#### (3) 外国人の入国をめぐる直近の動き

・国は、外国人の新規入国は特段の事情がない限り拒否、もしくは査証（ビザ）の発給をしない対応を継続している（令和4年6月現在）。

・ただし、国内に受入責任者がある場合で、国の所定の申請を完了した商用・就労・観光目的の外国人については、新規入国が再開された。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に係る上陸拒否措置等及び「外国人の新規入国制限の見直し」（概要）（令和4年6月10日現在）  
出入国在留管理庁 Immigration Services Agency of Japan

1 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に係る上陸拒否措置等

日本に入国する際の各種防疫措置については、こちらの厚生労働省のホームページを参照

(1) 上陸拒否の対象地域からの入国  
上陸申請日前14日以内に41の国・地域に滞在歴のある外国人については、「特段の事情」がない限り、上陸を拒否（詳細については「新型コロナウイルス感染症の拡大防止に係る上陸拒否について」を参照）  
○「特段の事情」があるとして入国・再入国を許可する具体的な例は、次のとおり  
①再入国許可（みなし再入国許可を含む。）による再入国  
②日本人・永住者の配偶者又は子の新規入国  
③「外交」又は「公用」の在留資格を取得する者  
④水際対策強化に係る新たな措置（29）に基づいて新規入国する者 → 下記2参照  
⑤親族訪問又は知人訪問（親族に準ずる関係が認められる者・訪日の必要性があると認められる者）で「短期滞在」の在留資格を取得する者  
⑥入国目的に公益性があると認められるとき（※例えば、ワクチン開発の技術者 等）  
⑦その他人道上の配慮の必要性がある場合

(2) 上陸拒否の対象地域以外からの入国  
現在、全世界を対象に査証発給の制限が行われており、原則として「特段の事情」と同様の事情がある者についてのみ査証発給  
※現在、再入国の場合を除き、原則として、入国前に在外公館において査証の取得が必要

2 外国人の新規入国制限の見直しの概要（水際対策強化に係る新たな措置（29））

下記(1)、(2)又は(3)の新規入国を申請する外国人については、日本国内に所在する受入責任者（当該外国人を雇用又は事業・興行のために招へいする企業・団体等）が、厚生労働省の外国人健康確認システム（ERFS）における所定の申請を完了し、査証の発給を受けた場合、新規入国を原則として認めることとする。

(1) 商用・就労等の目的の短期間の滞在（3月以下）の新規入国  
(2) 観光目的の短期間の滞在の新規入国（旅行代理店等を受入責任者とする場合に限り）  
(3) 長期間の滞在の新規入国  
○詳細や利用方法等については、厚生労働省ホームページ（外国人の新規入国制限の見直しについて）を参照

図 67 外国人入国に係る措置について（令和4年6月現在）

出典：出入国在留管理庁「新型コロナウイルス感染症の感染拡大に係る上陸拒否措置等及び「外国人の新規入国制限の見直し」（概要）」令和4年6月10日

(4) 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

- 国土交通省都市局は、令和2年6月～7月にかけて、新型コロナ危機を踏まえ、今後の都市のあり方にどのような変化が起こるのか、今後の都市政策はどうあるべきかについて検討するため、都市再生や都市交通、公園緑地や都市防災のほか、医療、働き方など、様々な分野の有識者に個別ヒアリングを実施し、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(論点整理)をとりまとめている。
- その中で、都市交通(ネットワーク)の今後のあり方として、以下のような内容が挙げられている。

都市交通の今後の方向性(抜粋)

- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。
- 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。等

【論点2】都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

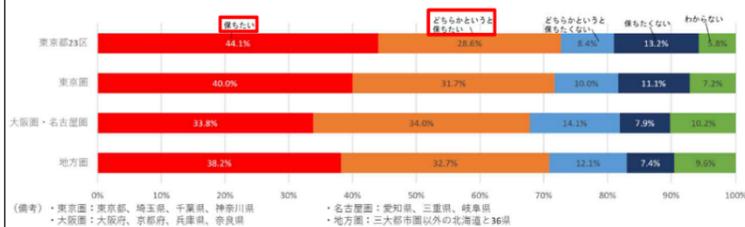
<新型コロナ危機を契機に生じた変化>

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、公共交通利用者が減少。
- 移動時間等の削減により時間価値の重要性が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、公共交通から自転車に転換している可能性。
- 公共交通について、感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応も必要に。
- 歩行者にとっての過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォーカブル空間の重要性が高まっていると考えられる。

<今後の方向性>

- 混雑状況のリアルタイム発信等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、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も必要。
- 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。

今回の感染症下で1週間の通勤時間が減少した人のうち、約7割が「今後も現在の通勤時間を保ちたい」と回答



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日内閣府政策統括官(経済社会システム担当))

岡山駅周辺の空間再構築<岡山駅前広場、県庁通りの再整備等>  
 駅前広場への路面電車の乗入による交通結節機能強化と  
 駅前の県庁通りの再整備による歩行者空間の賑わい・交流拠点の形成



(出典)岡山市

資料：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」【概要】