

本検討会における主な論点の整理

東京都は、これまでどの都市も経験したことのない本格的な少子高齢・人口減少社会を迎える。また、新型コロナウイルス感染症を契機に都民の生活スタイルの多様化が進み、交通手段についても選好の変化が生じている状況である。

交通分野に関する様々な技術革新が見込まれるなか、都市づくり分野など関連する政策分野も考慮し、2040年代に向けて目指すべき東京の地域公共交通の姿とその実現に向けた基本的な方針を描くにあたり、以下の観点を中心に意見をいただきたい。

1 計画の検証・見直しを不断に行う仕組みづくり

近年、公共交通の利用者は減少傾向にあり、人口動態を考慮すると、今後、ますます厳しい状況になることが予測される。また、新型コロナウイルスの影響により、都民の公共交通に対する意識に変化が生じており、利用者の減少に拍車をかけている状況にある。都においても、交通事業者の経営状況の悪化に伴い、**既存路線の廃止やサービス水準の低下などの問題が顕在化する可能性**がある。

こうした状況を見据え、**既存路線の抜本的な再編**を含め、各区市町村が交通事業者等の関係者との合意のもと地域公共交通に関する計画を策定・改定することはもとより、**計画の検証・見直しを不断に行う**など、持続可能な交通の確保に向けた**好循環の仕組みを早期に構築すべき**ではないか。

2 様々な主体の活力を活用した事業スキームの確立

地域の交通課題の解消に向け、区市町村がコミュニティバス、デマンド交通などを導入しているが、一部を除き、**事業採算性は厳しく**、行政による財政負担を伴いながら運行を継続している状況である。行政による**財政負担額は今後さらに増加する可能性**があり、既存路線の維持等が困難になる状況に陥る可能性も否定できない。

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、地域住民や企業、交通事業者、行政等様々な主体の力を合わせることで、**極力補助金等に頼らない、新しい事業スキームを確立すべき**ではないか。

3 「集約型地域構造への再編」の促進

都においても少子高齢・人口減少社会が進行していくことから、**都市の経営コストの効率化**を図りつつ、身近な地域で、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことができる環境を実現する必要がある。こうした都市づくりの意義

は、新型コロナ危機を契機に再認識されたところであり、ポスト・コロナ社会においても「集約型地域構造への再編」を進めていく重要性に変わりはない。

ポスト・コロナ社会における地域公共交通の役割を見定めた上で、「集約型地域構造への再編」に向け、拠点への集積の促進、拠点へのアクセス性向上等を後押しする1つのツールとして地域公共交通を戦略的に活用すべきではないか。

4 広域的視点の必要性

地域公共交通については、現状、各区市町村において、地域の実情に即した各種の交通モードが導入されている一方、種々の検討が自らの自治体内に留まり、隣接・近接する自治体との連携の議論が不足しがちである。

市街地が連坦する東京都内において、行政界を越える路線の導入、複数自治体による共同運行による収支改善など、広域的な視点からも地域公共交通を捉えた検討が必要ではないか。

5 都市の競争力を高める地域公共交通

東京都は、世界をリードするグローバル都市として、今後とも日本経済の牽引役を果たすとともに、インバウンドなどの来街者を惹きつける魅力的な都市として磨きをかけていく必要がある。

交通は都市活動の基軸であり、都市活動を活性化し都市の競争力・魅力を高めていくために、技術革新が著しい交通ビックデータ、MaaS、自動運転等を活用し交通モード間のシームレスな乗換えを実現するなど、移動の更なる最適化による速達性の確保、移動の高付加価値化を追求していくべきではないか。

6 気軽に利用できる移動手段の普及拡大

近年、都心部を中心にコミュニティサイクルのシェアリングサービスが普及し、利用者が増加しているものの、ファースト/ラストワンマイルを補完する移動手段の選択肢が少ない状況にある。

誰もが意欲と能力を活かし、いきいきと活躍できる社会の実現に向け、高齢者等の外出を促す「グリーンスローモビリティ」、若者のスタイリッシュな移動の足としての「電動キックボード」など、都民の多様な生活を支える気軽な移動手段を普及させるべきではないか。

7 都が果たすべき役割

上記を踏まえ、地域公共交通の更なる充実に向け、広域行政体である東京都が果たすべき役割は何か。