
視点 2

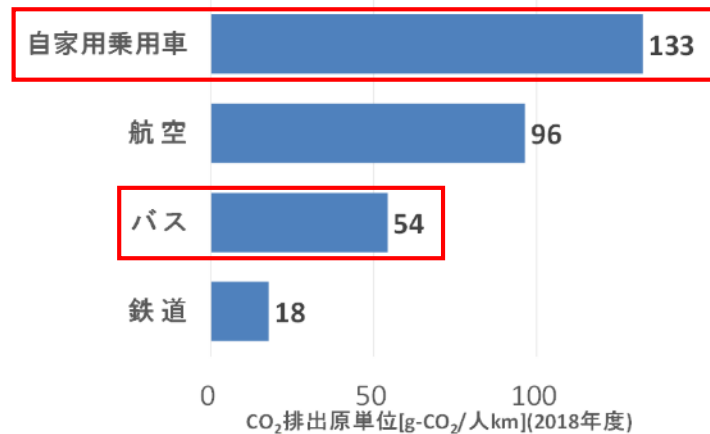
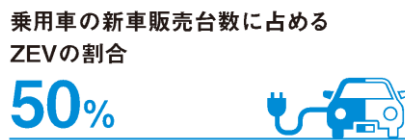
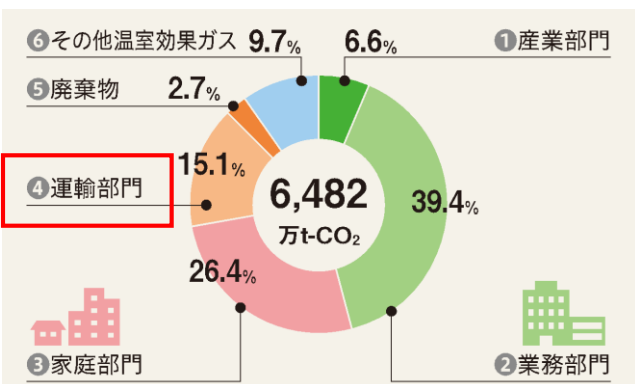
環境と人に優しい地域公共交通

- 東京都の運輸部門のCO₂排出量は全体の2割、そのうち8割を自動車が占めている。
- 輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、自家用車が133g-CO₂/人kmであるのに対し、バスは54g-CO₂/人kmであり、自家用車の4割程度である。
- 都は、2030年を目標として乗用車の新車販売台数の50%をZEV、ZEVバスは300台以上の導入、小型路線バスの新車販売は原則ZEV化とすることで、ゼロエミッションの実現に取り組むこととしている。
- 自家用車から公共交通への転換促進による交通渋滞の解消等、地域公共交通の分野においても、環境改善に資する施策の展開が求められる。

< 都内CO₂排出量の現状と2030年に向けた

ゼロエミッションビークルの導入目標 >

< 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (2018年) >



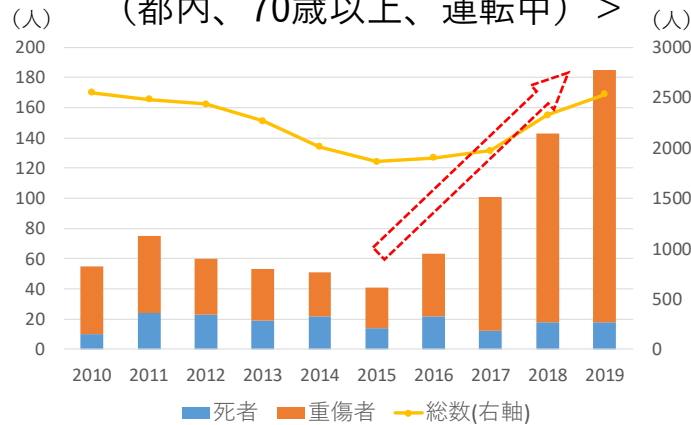
※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

出典:ゼロエミッション東京戦略の策定(令和元年12月/東京都)に東京都加筆

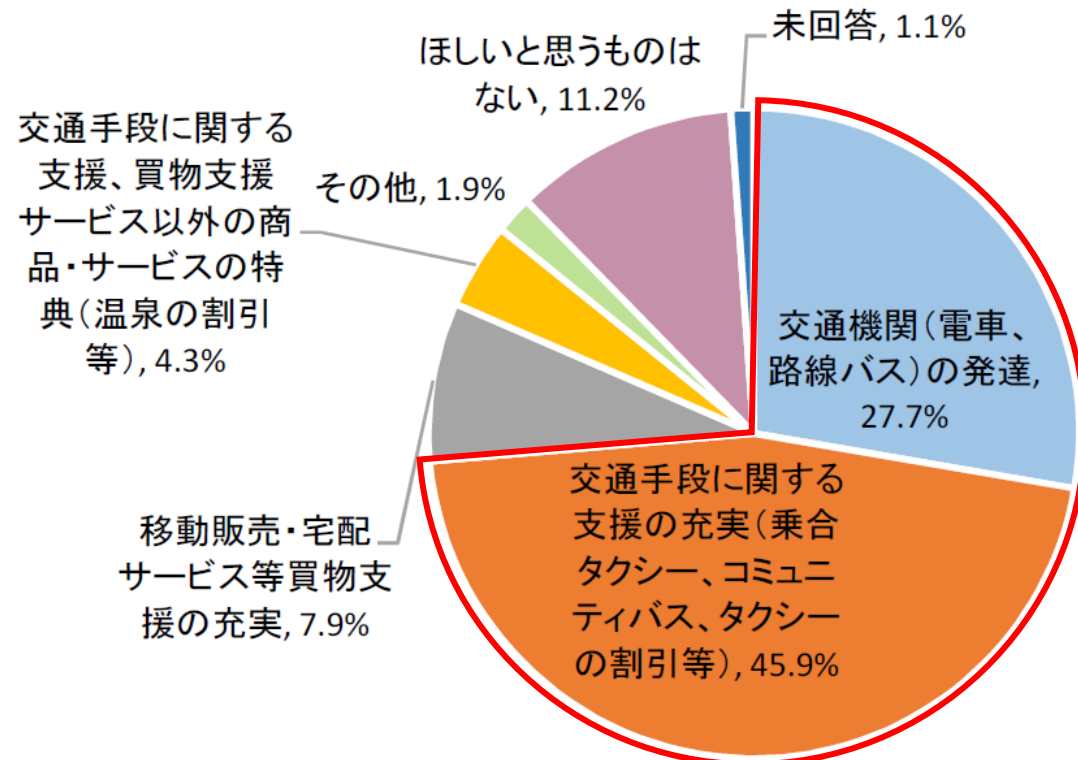
出典:運輸部門における二酸化炭素排出量(国土交通省HP)に東京都加筆

- 都内の高齢者が自らの運転中に交通事故で死傷する数は、近年増加傾向にあり、特に重傷者数の急増が認められる。
- 免許を自主返納するために必要な支援として、交通機関の発達や支援の充実が求められている。
- 高齢者等のニーズに対応した公共交通の環境整備を推進し、誰もが安心して運転免許を返納できる社会の構築が急務である。

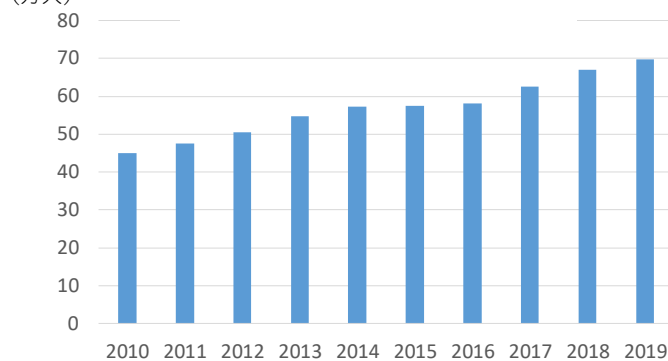
<交通事故の死傷者数
(都内、70歳以上、運転中)>



<運転継続者が求める支援の内容>



<高齢者の運転免許証の保有者数
(都内、70歳以上、第一種+第二種)>



資料：警視庁統計表を基に東京都作成

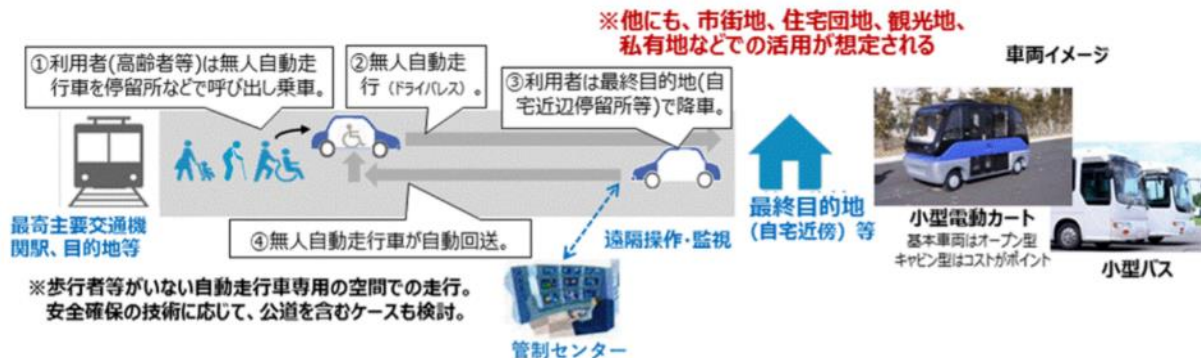
アンケート実施期間：平成27年10月～11月
出典：運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果（平成29年3月/警察庁）に東京都加筆

- 超高齢社会を迎える都において、今後とも都民が健康的で文化的な生活を享受できる、移動環境の整備が求められる。
- 歩行には健康増進効果が期待されるが、高齢者等が外出をためらう理由の一つとして、**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の不足**が考えられる。
- グリーンスローモビリティなどの既存のモビリティの普及に留まることなく、ICTを活用した新たなモビリティの導入をも視野に入れ、**外出促進につながる移動手段の選択肢の拡充**が求められる。

<ラストマイル自動走行（端末交通システム）の
社会実装に向けた実装のイメージ>

<1人乗り自動走行ロボの試乗会の
様子（東京都文京区）>

端末交通システムのサービスイメージ（郊外地域の場合）



出典：国立研究開発法人 産業技術総合研究所 端末交通システム研究ラボHP



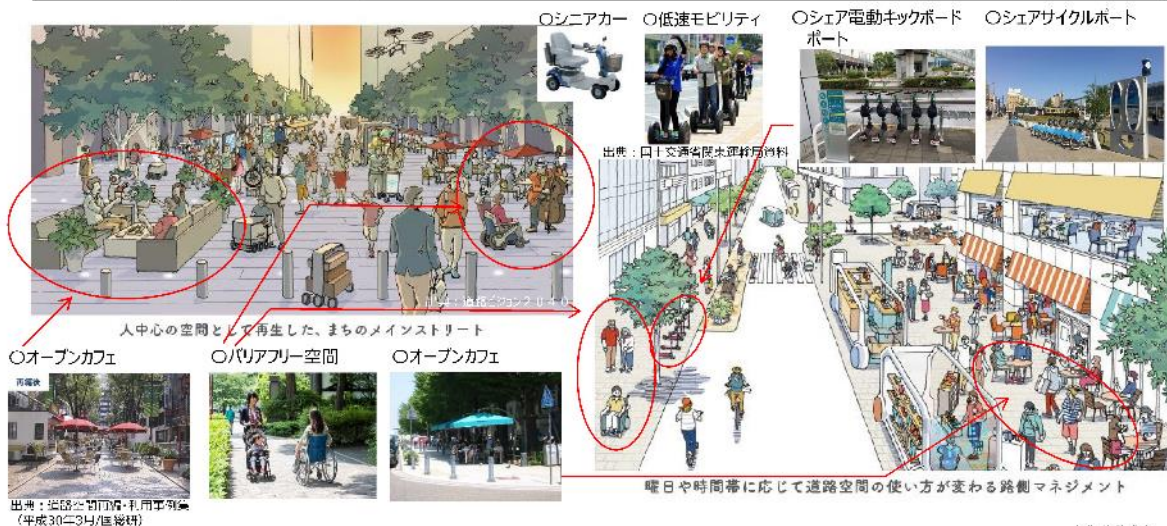
出典：産経ビジュアル

- 自動運転技術の実装など社会情勢の変化に応じた道路空間のリメイク等により、まちなかに憩い・賑わいの空間を創造するとともに、歩行者空間では低速パーソナルモビリティ（シニアカー、セグウェイ等）、車道空間では超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等、次世代モビリティ等が安全かつ安心して走行できる通行空間を連続的に確保していく必要がある。

<次世代モビリティの導入に向けた道路空間の構造・運用>

②歩行者空間（歩道） 表 道路空間における場所ごとのニーズへの対応例

対応方法		ニーズへの対応例
路線対応	連続区間	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが安心して円滑に移動、楽しく滞在ができるためのバリアフリー空間の確保 賑わい空間創出のための道路空間再構築による歩道拡幅 ⇒歩行者利便増進道路指定制度にて対応 低速パーソナルモビリティ（シニアカー、セグウェイ等）の通行空間の確保
	個別区間・箇所	<ul style="list-style-type: none"> 自転車、中低速モビリティ向けシェアリングサービス等の駐車スペースの設置 沿道状況等を踏まえた賑わい空間創出のための滞留・休憩スペースの設置



出典：第2回「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会 配布資料（令和2年7月/国土交通省）

<連続性の確保を考慮した自動車走行空間の整備事例（文京区）>



出典：東京都撮影

視点 3

まちづくりとの連携

- 公共交通は、医療・福祉、商業、教育等の様々な分野と相互に関連し合う関係にあり、利用者目線に立ち、広範な他分野との連携を強化していくことが重要である。
- こうした連携のもと、持続可能な地域公共交通の確立に向けては「どうすればもっと利用してもらえるか」等、公共交通を **マーケティングの視点から捉え都民の移動需要を増大させていく**ことが求められる。

<広範な分野と相互に関連する公共交通>



- H29年度において、町がコミュニティバス（サルビア号）に支出する年間費用が約1,690万円であるのに対し、バスを廃止した場合の分野別代替費用が年間約2,330万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約640万円と算出

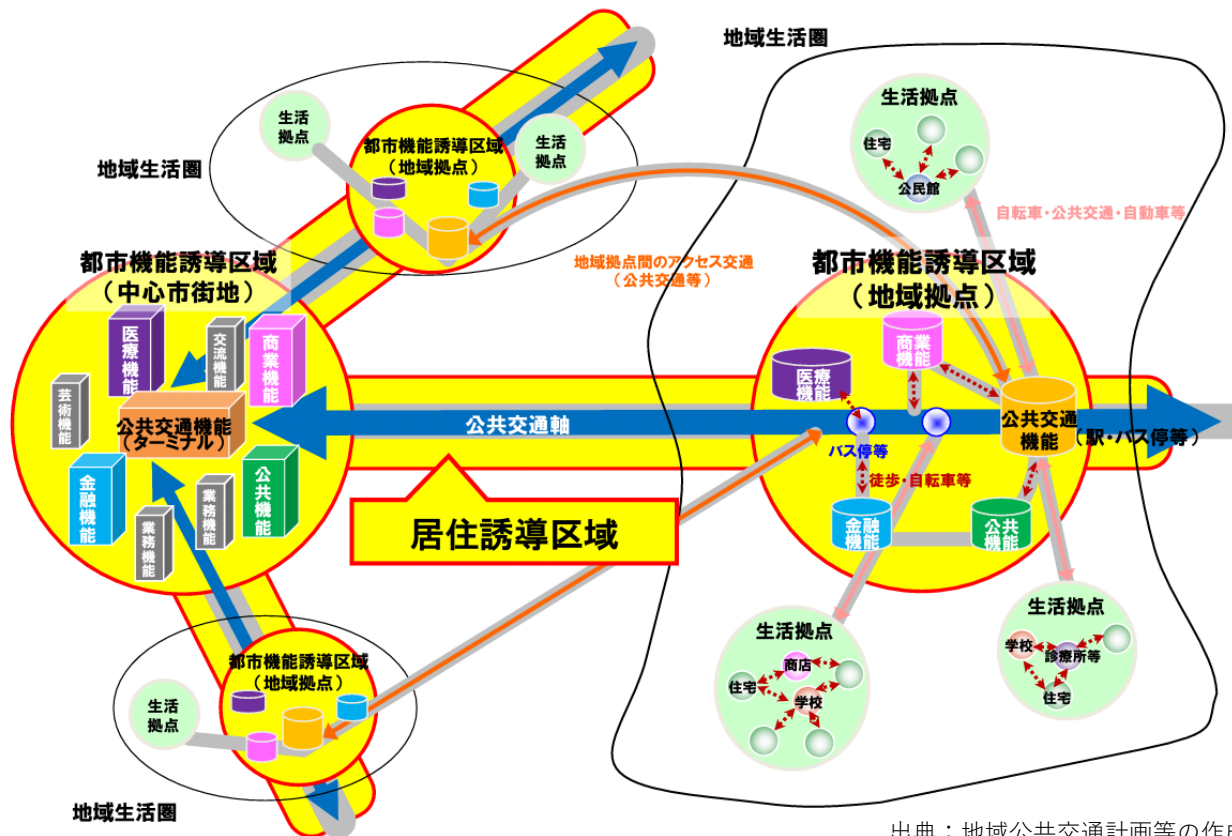
<クロスセクター効果の算出例（兵庫県福崎町）>

分野	コミバス（サルビア号）が廃止された場合に追加的に必要となる行財政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用 → 約450万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用 → 約810万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	最も小さい費用を採用 費用を採用 → 約90万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	
福祉	タクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用） 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者（車免許なしの人に限る）を対象にタクシー券を配布するとして計上	約720万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税（土地の固定資産税及び都市計画税）減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,330万円/年 ←

出典：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？（国土交通省近畿運輸局）

- 都は、都市計画区域マスタープランの改定に向けた検討を進めており、「都市の持つ集積のメリットは生かし、三密を回避し、新しい日常にも対応する、**サステナブル・リカバリーな都市づくり**を推進する」等の**新型コロナ危機を契機とした都市づくりの方向性**を示した。
- 集約型の地域構造への再編など、目指すべき都市像の実現に向けては、**地域公共交通計画と立地適正化計画との連携が不可欠**である。
- 熊本市では、**地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を同時に作成し、網形成計画で定めた中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化等の視点を立地適正化計画内で踏襲している。**

< 網形成計画と立地適正化計画の連携イメージ（熊本県熊本市） >

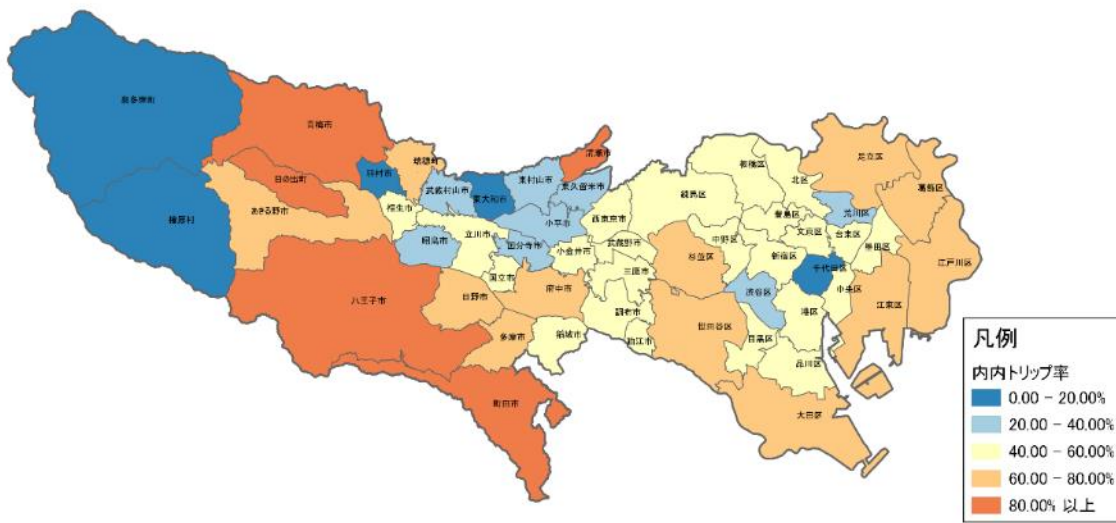


• 双方の計画の目標内にはまちづくりと公共交通施策との連携が明記されているほか、立地適正化計画内には公共交通に関する数値指標（公共交通機関の年間利用者数）が、網形成計画内にはまちづくりと関連した数値指標（公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率）がそれぞれ設定されているなど、**交通とまちづくり両輪で将来像を検討している。**

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】（令和2年11月/国土交通省）

- 区市町村別の内々トリップ比率をみると、**相対的に多摩部で高く（一部市町村除く）、区部で低い傾向**となっている。
- 交通手段に着目すると、バスの内々トリップ比率は区部・多摩部ともに自動車よりも高く50%を超えており、**行政界が公共交通による移動の障壁**となっている面が窺えることから、行政界を意識せずに**自由に移動が可能な公共交通ネットワークの構築**を図ることが必要である。

<区市町村別の内々トリップ比率>



資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

※内々トリップ・内外トリップ

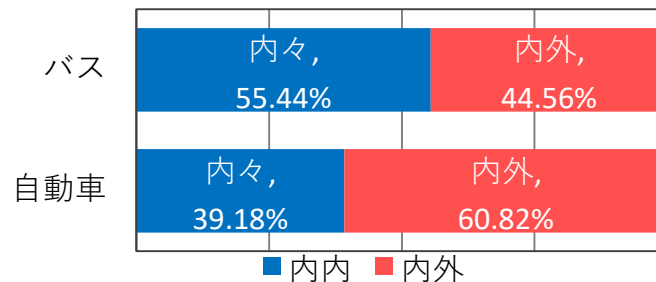
出発地と到着地のエリアにより、以下のようにトリップの種類が分類されます。

- ① 出発地、到着地が同じエリア内
→ 内々トリップ
- ② 出発地、到着地のどちらかが外のエリアを含む
→ 内外トリップ/外内トリップ
- ③ 出発地、到着地がエリア外のみ
→ 外々トリップ。

資料：東京都市圏交通計画協議会HP 専門用語集より抜粋

<区部での内々・内外トリップ比率>

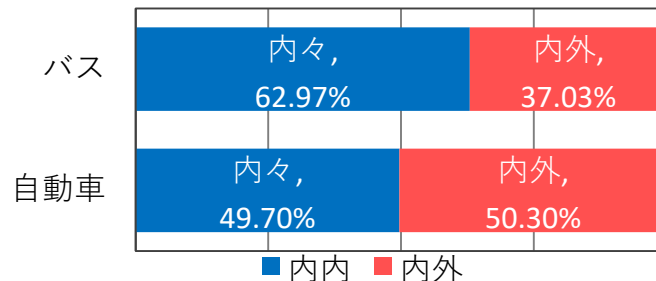
0% 25% 50% 75% 100%



資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

<多摩部での内々・内外トリップ比率>

0% 25% 50% 75% 100%



資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

- 地方都市等においては、駅やバスターミナル等のみならず、都市内の商業施設や医療施設等に併設された交通結節点が交流の場・憩いの場として有効に機能している事例がある。
- 都市開発等が盛んに行われる都の強みを活かし、こうした好機を確実に捉えて、多様な交通モード間の乗継利便性を考慮した交通結節機能を都市内に充実させていくことが重要である。

<都市開発の機会を捉えた交通結節点の整備事例>

■商業施設の新設

(三井ショッピングパークららぽーと愛知東郷)

■医療施設の建て替え

(藤沢市民病院)



提供：三井不動産株式会社



出典：藤沢市民病院グランドオープン（報道発表資料）（平成30年7月/藤沢市）