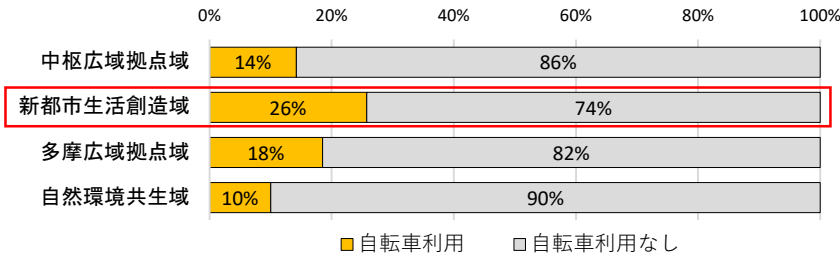


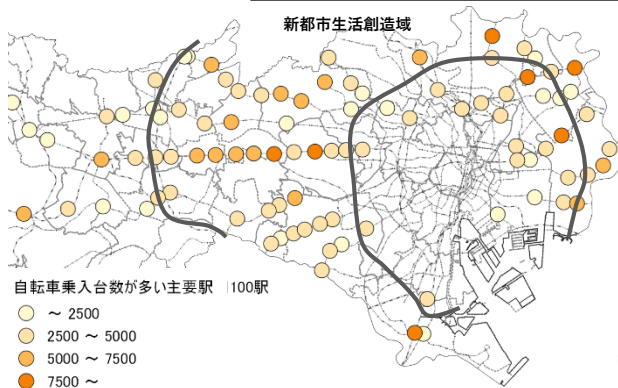
全トリップに占める自転車利用割合



資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成

- 新都市生活創造域においては自転車が主要な移動手段となっている

自転車乗入台数が多い主要駅



資料：令和元年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策（令和2年3月）より東京都作成

- 駅周辺への自転車の乗り入れによる歩行者の安全面の問題などが発生している。
- 自転車に関わるヒヤリハットやバス車内事故が発生している。

出典：武蔵野市地域公共交通網形成計画（令和2年）より抜粋

- 新都市生活創造域では自転車乗入台数が多い主要駅が多いことから、**駅周辺への受け入れ環境の整備が必要**

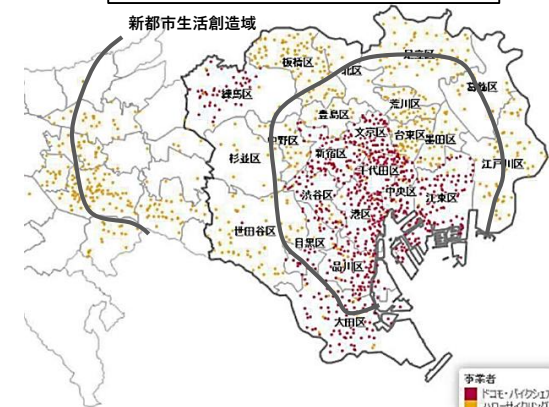
自転車道等の設置率



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査より東京都作成

- 自転車道設置率が50%未満の区市が存在しており、**自転車通行空間の更なる整備が必要**

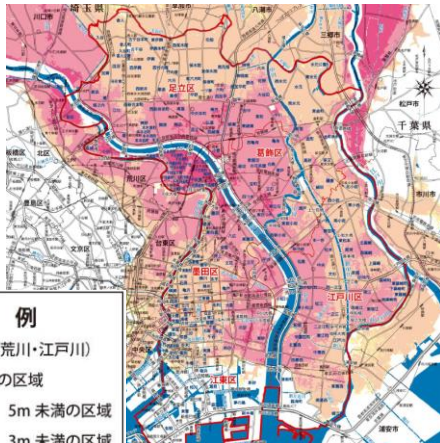
サイクルポート整備状況



出典：第3回 シェアサイクルの在り方検討委員会（令和2年度/国土交通省）配布資料に東京都加筆

- 新都市生活創造域の自転車シェアリングのポート密度は低く、シェアリングのサービス向上に向け、**事業者のみならず行政も関与したポートの整備拡充が必要**

東部低地帯洪水浸水想定区域図



**凡例**

最大浸水深(荒川・江戸川)

- 5m以上の区域
- 3m以上 5m未満の区域
- 0.5m以上 3m未満の区域
- 0.5m未満の区域

出典：江東5区広域避難推進協議会資料

- 中枢広域拠点域と新都市生活創造域に跨る、東部低地帯は洪水浸水リスクが高い

災害時バス位置情報提供システム (事例)

【バス位置情報提供システムの概要】

バス車内に簡易GPSシステムを搭載、サーバーに位置情報を送信し、インターネットの地図上に位置情報を表示

【対象】JR呉線代行バス 呉～坂駅間

始発～午前8:30出発便

【期間】8月20日～9月7日(土日祝除く)

【実施主体】災害時公共交通情報提供研究会

※災害時の公共交通の情報提供の在り方について、産学官が連携し、研究・検討を実施

取組の成果

▶ 非常に多くの人(約200人)が継続的に利用

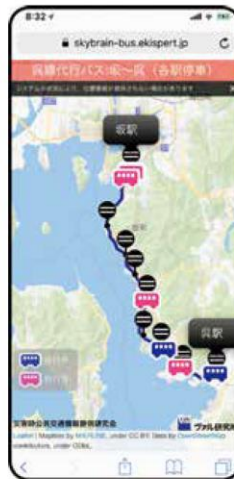
【アクセス数】 約2,000件/日

【利用者数】 約 200人/日

▶ この試行運用の拡大や継続を求める利用者の声もあり、バス利用者の利便性向上の一助となった。(バス待ち時間の短縮、バス待ちによるストレスの緩和に寄与)

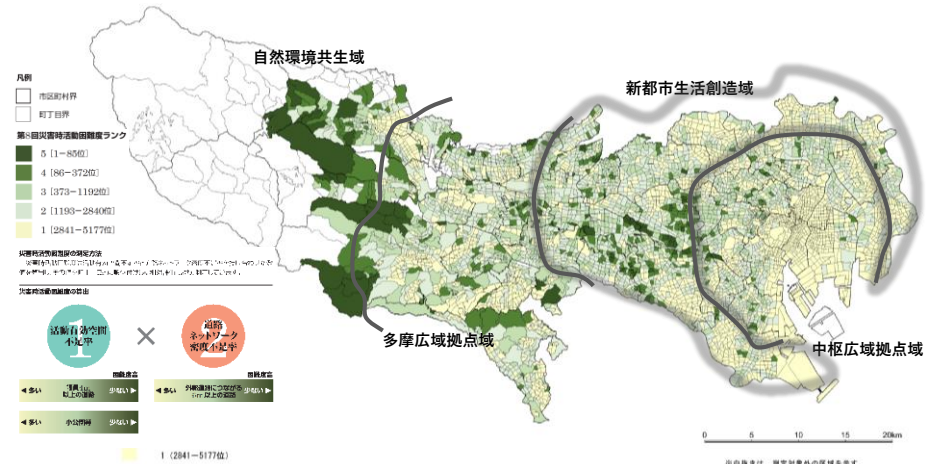
「災害時公共交通情報提供研究会」構成団体

- 【産】西日本旅客鉄道(株)広島支社・広島電鉄(株)・(公社)広島県バス協会・(株)バイタルロード・(株)ヴァル研究所・(株)トラフィックブレイン・(株)ファイコム
- 【学】広島大学・呉工業高等専門学校・東京大学
- 【官】広島県・呉市



スマートフォンの提供画面

災害時活動困難度ランクマップ



出典：第8回地震に関する地域危険度測定調査(平成30年3月/東京都)

- 新都市生活創造域では道路ネットワーク密度不足率等が高く、都市復興の際には、公共交通の走行空間を確保し被災を繰り返さないゆとりのある都市を作ることが必要

- 平成30年7月豪雨により被災した鉄道路線の代行バスには、簡易バスロケが搭載され、利便性向上の一助となった
- 東京で被災した際にも、同様の早急な輸送手段の確保・情報提供の取組を行うためには、平時から関係者が連携し方策を検討することが必要

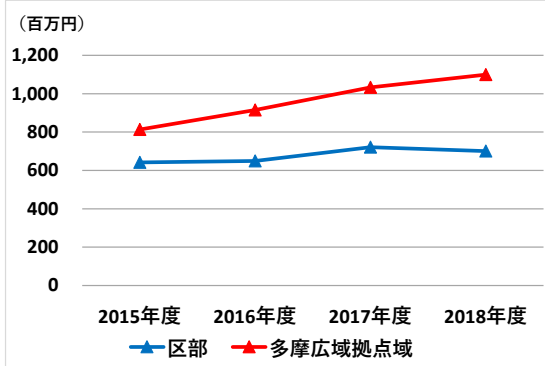
出典：平成30年7月豪雨災害～呉市災害記録～より抜粋

# 各地域区分特有の課題と対応する将来像

---

- 1 各地域区分の移動特性
- 2 各地域区分特有の課題
  - c. 多摩広域拠点域
- 3 対応する将来像

### バス路線を維持するための区市町村の財政負担（補助額・委託額）

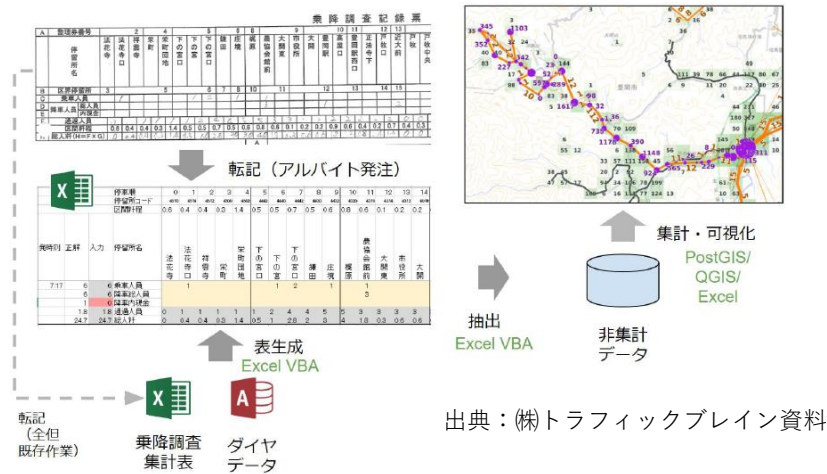


※民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー（スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合）のうち、区市町村が何らかの金銭的支援をしている交通  
注：令和2年5月に実施した区市町村アンケートに対して、回答のあった都内56区市町村の情報に基づき集計している。

資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

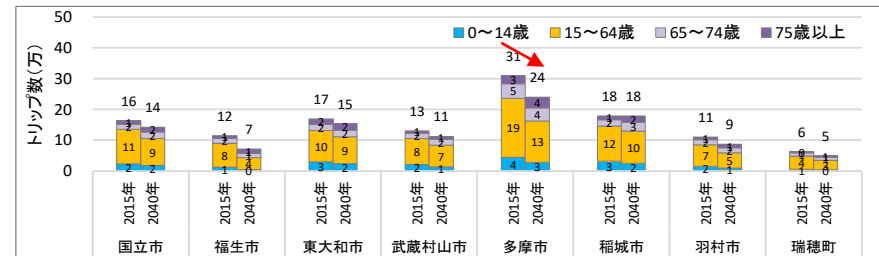
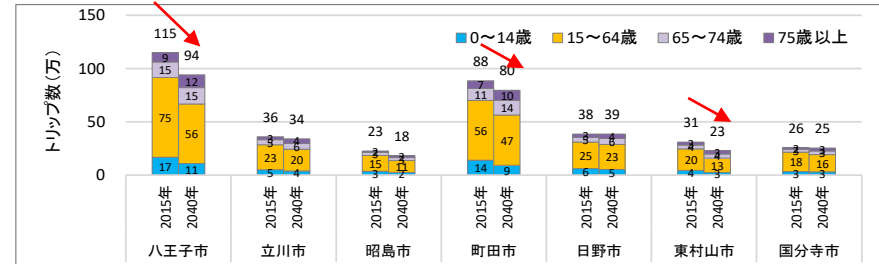
- コミュニティバスの維持のための各区市町村の財政負担は年々大きくなっており、特に多摩広域拠点域の財政負担額は大きく、**持続可能性の向上に向けた取組が必要**

### バス利用実態の見える化（事例）



- 全但バスでは利用実態を可視化し、輸送計画の改善を検討
- 東京でも**データに基づいた財源負担軽減に向けた議論が必要**

### 2015年から2040年のトリップ数の変化（予測）



資料：東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測（平成30年3月/東京都）、第6回東京都市圏パーソントリップ調査（令和元年11月）より東京都作成（パーソントリップ調査の市町村別・年代別のトリップのグロス原単位と、東京都の2015年人口と2040年人口予測を用いて算出）

- 人口の減少や高齢化に伴いトリップ数も減少に転じると予測

### 区市町村アンケート結果

#### 自由意見

- 限られた資源の中で、**住民の関心や理解を得ることの難しさ**を感じる
- 自分事として捉えて、**地域のために参加してもらえるような工夫が必要**

- 各自治体での予算の確保や、交通政策に対する住民への理解を得るためにも、**公共交通の重要性を示すクロスセクター効果などの定量的な指標の整備が必要**



## 広域的な連携の必要性が想定される地域

### 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸

- 既存バス路線を再編し、モノレール新駅からの利便性の高いフィーダー交通充実

### 南多摩尾根幹線整備

- 道路ネットワークの充実に合わせた路線網見直し

### リニア中央新幹線整備

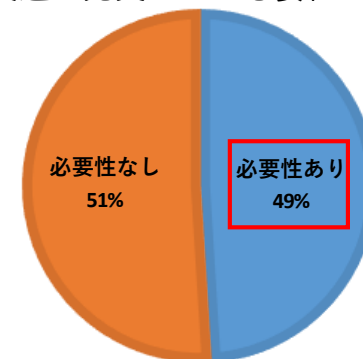
- 広域インフラの整備効果を多摩地域に行き渡らせるためのフィーダー交通充実

資料：都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月/東京都）に加筆

- 多摩広域拠点域で進められつつある鉄道や道路の整備に合わせて地域公共交通ネットワークの見直しを行うことが想定される
- 都が広域調整機能を発揮し、各自治体が連携しインフラ整備効果を最大化することが必要

## 区市町村アンケート結果

問：行政界を超える交通需要に対して、地域公共交通を充実させる必要があるか



資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

## 自由意見

- 行政界を越える地域公共交通ネットワークについて調査、検討を行う場合の自治体間調整および調査データの共有化支援を都に求める
- 行政界に近い駅や、隣接市の総合病院へのコミュニティバス乗り入れについて、住民から要望の声があり、連携の検討が必要
- 行政界を超える地域公共交通ネットワークの形成に向け、複数自治体が連携する広域単位の地域公共交通計画策定やその支援が必要