

第2章

東京の地域公共交通に 関する現状・課題

2-1 東京の公共交通の特徴

東京は、人口や都市機能が集積する区部のほか、ニュータウンなどを擁する郊外部、中山間・島しょ地域など、多様な側面を有しており、それぞれの地域特性に応じたサービスが、多数の交通事業者により展開されている。

乗合を行う中量～大量輸送機関について、東京は世界でも類を見ない充実した鉄道ネットワークを有しており、鉄道駅を中心としたまちづくり、いわゆる公共交通指向型開発が展開されている。

人口集中地区では、駅間や駅と主要な都市施設を結ぶように民間・都営のバス路線網が発達している。その網から外れる公共交通空白地域においては、コミュニティバス⁴やデマンド交通⁵など、区市町村が交通事業者と連携してコミュニティ交通を、過疎地域では市町村が負担金を支出し路線バス等を運行している。

従来とは異なる新しい移動手段についても、近年のシェアリングエコノミーの台頭と共に導入が進んでいる。区部では自転車シェアリングが充実し、市部にも広がりを見せつつある。また、ラストワンマイル移動を支える移動手段としてグリーンスローモビリティ⁶、電動キックボードや定額制のタクシーサービスが生まれている。

都民の生活行動に着目すると、インターネット使用率は88.4%⁷と47都道府県中で1位、生産年齢人口比率も65.8%⁸と全国1位であり、新しいサービスに対する受容性が高いことが予想される。

⁴ コミュニティバス：交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、区市町村が自らバス事業者として、又はバス業者に委託等して運行するバス

⁵ デマンド交通：路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて、柔軟に運行するバス又は乗合タクシー

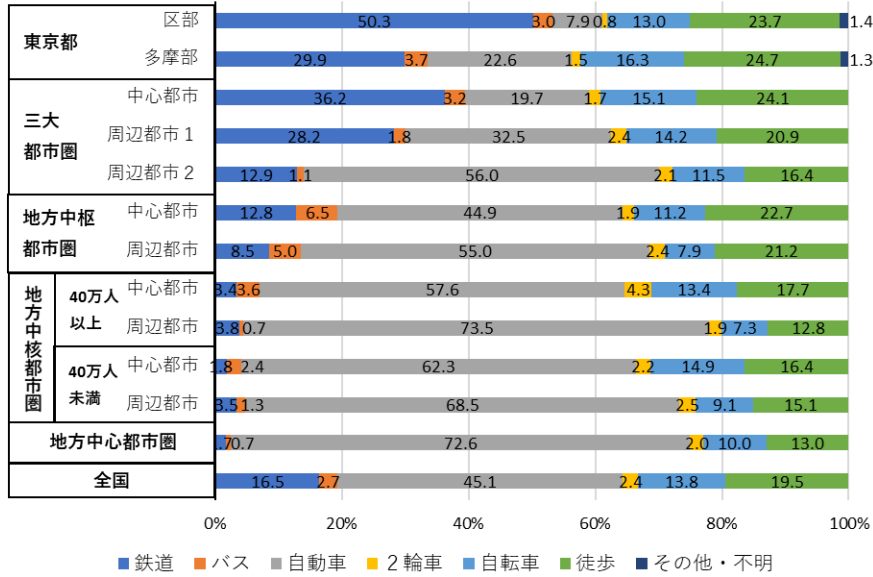
⁶ グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

⁷ 総務省「通信利用動向調査」：都道府県別インターネット利用率及び機器別の利用（個人）（2019年）

⁸ 総務省統計局：人口推計（2019年（令和元年）10月1日現在）

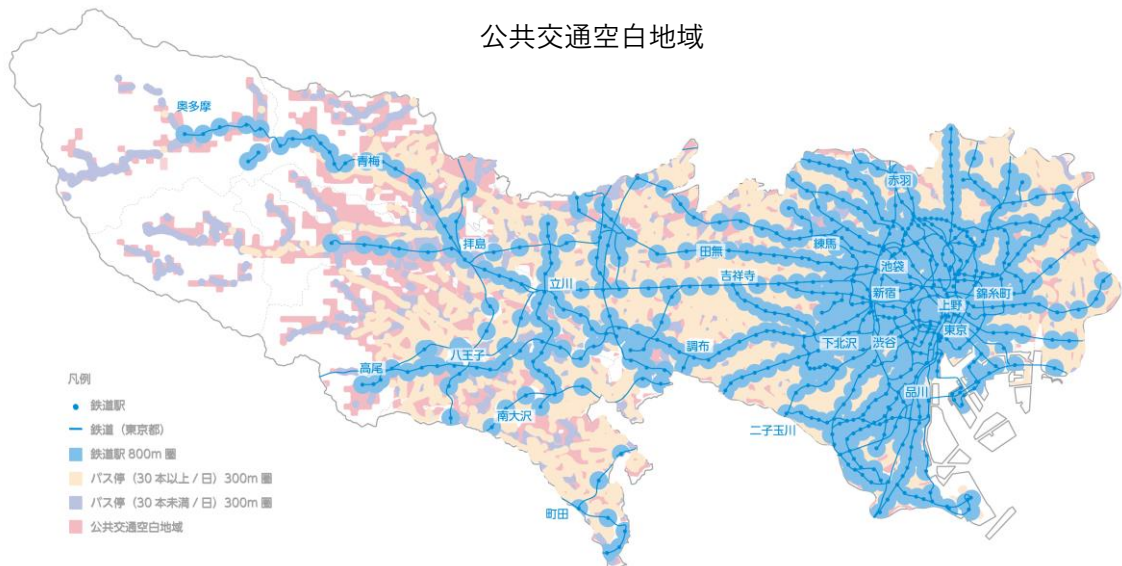
こうした充実したサービスもあり、他の都市圏と比較して、東京都の公共交通分担率は高い水準となっている。

交通手段別分担率（東京都と全国の比較）



資料：平成27年度全国都市交通特性調査、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

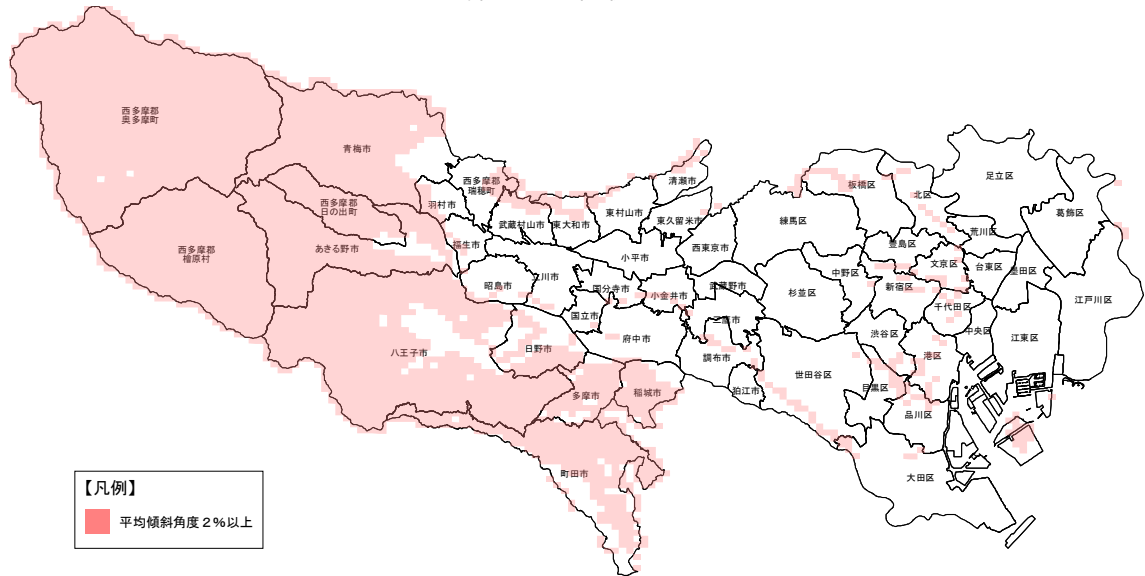
一方、駅やバス停から一定の距離を越えた公共交通空白地域については、西多摩を中心に多摩地域では一部地域に存在し、区部にも局所的に点在している。



出典：都市づくりのランドデザイン
この図における公共交通空白地域は500mメッシュ人口が1人以上のうち、鉄道駅800m、バス停300mの圏域外となるエリア

鉄道駅やバス停の圏域内であっても、起伏により公共交通へのアクセスに課題を抱える地域も見られる。

都内の起伏状況



資料：国土数値情報を基に東京都作成

誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向けては、公共交通空白地域の観点に加え、起伏も考慮した交通不便地域への対応も必要である。

なお、これらのほか、東京の公共交通の特徴を示す資料については、巻末に整理した。

2-2 東京の地域公共交通の課題

❖ 東京全体に共通する課題

<短期的な課題>

東京においても、都市化の進展、人口減少時代の到来、社会経済情勢の変化などの状況を受け、地域公共交通に関する課題が顕在化しつつあり、これらに早急に対応していくことが必要である。

- **運転免許返納に対する不安の解消**

交通安全意識の醸成に伴い運転免許返納も進む一方、免許返納後の移動手段確保の不安から運転免許の返納をためらう層も存在している。

- **交通不便地域への対応**

高低差の大きい丘陵地の住宅団地など、ラストワンマイル移動に課題を抱える交通不便地域も存在して、短距離のきめ細やかな移動サービスの充実が求められている。

- **行政界を越える移動需要への対応**

東京は市街地が広く連坦しており、鉄道ネットワークを軸として都民の生活圏は行政界を越えて形成されており、利用者目線で行政界を感じさせない移動サービスの維持・充実が求められている。

- **交通サービスの担い手不足への対応**

自動車運転の職業の人手不足は深刻な状況となっている。

- **財政負担の増加への対応**

コミュニティ交通の路線網は拡大傾向にある一方、その運営のための財政負担は年々増加している。

- **新型コロナ危機を契機とした新しい日常への対応、移動需要の創造**

デジタル技術の進展によるインターネット通販の拡大やテレワークの普及、新型コロナウイルスの影響による移動需要の減少やその傾向が定着する可能性があることから、交通事業者による減便・減車、路線の再編成等の運行の効率化の動きが見られ、これまでのビジネスモデルでは立ちいかななくなるとの声が上がっている。

新しい日常が浸透し、都民の行動の変化が定着することで、身近な地域への関心が高まるなど、ラストワンマイル移動の充実がより重視される可能性がある。まちのにぎわいや健康増進の観点からも、移動のきっかけをつくることが必要となる。

- **データ等を活用したサービスの適正化・質向上への対応**

近年、交通サービスの質の向上を目指す MaaS の推進など、交通分野においても DX⁹ が進められている。移動需要を把握した上で行う交通網再編による公共交通の持続可能性・利便性向上や、一人一人の特性に応じた必要な情報提供によるサービスの質向上などにつながる可能性がある。

⁹ DX：Digital Transformation の略。ICT の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるという概念

<中・長期的な課題>

人口減少・少子高齢社会の進行や、気候危機、新型コロナ危機を契機とした新しい日常の定着など、現在見えてきている課題が、今後の社会経済情勢の変化に合わせてより一層顕在化していく可能性があり、これらを未然に防止する取組や状況の変化への対応を進めていくことが必要である。

・ **中・長期的な公共交通機関の利用者の減少への対応**

人口動態の変化による公共交通利用者数の減少、アフターコロナのライフスタイル変化に合わせ、時代に適した移動サービスの提供や集約型の地域構造への再編が必要となる。

・ **脱炭素社会の実現に向けた対策の加速**

世界的に脱炭素の取組が進められており、東京都においても世界の CO₂ 排出量実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」の実現に向けて取組を進めている。交通分野では ZEV¹⁰の普及拡大やそれを支える ZEV インフラの整備等が必要となる。国においても 2050 年までにカーボンニュートラル¹¹を目指すことを宣言している。

・ **都市の競争力を高めるイノベーション創出**

自動運転技術の導入が公共交通を中心に進められつつある。また、超小型モビリティのシェアリング事業なども実験的な取組が進められている。こうした公共交通分野におけるイノベーションにより都市の魅力・利便性を高めることは、東京の求心力向上につながる可能性がある。

・ **公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成**

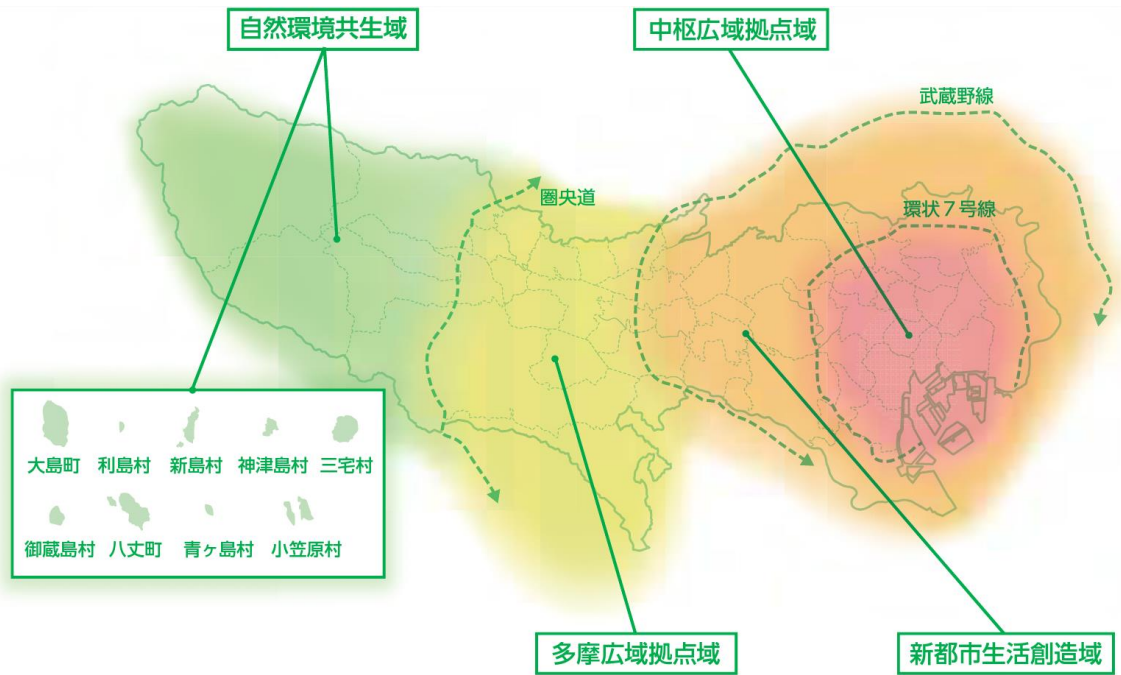
公共交通の確保・維持・改善・充実に向けて、先進的な地域では住民や地域自らの取組や、企業と連携した取組などが進められつつある。

¹⁰ ZEV：Zero Emission Vehicle の略。走行時に CO₂等の排出ガスを出さない電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池車のこと（プラグインハイブリッド車は電気自動車モードによる走行時）。

¹¹ カーボンニュートラル：温室効果ガスの排出を全体として（排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計を）ゼロにすること。

❖ 各地域に特徴的に見られる課題

都内の様々な地域特性に応じた地域公共交通の将来像を描くため、都市づくりのグランドデザインにて設定した四つの地域区分に沿って、各地域に特徴的に見られる課題を整理する。



中枢広域拠点域

(おおむね環状7号線内側)



おおむね環状7号線内側の中枢広域拠点域では、高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点形成の取組が進められている。

高い人口密度や都市機能の集積を背景に、公共交通のカバー圏率は鉄道で8割以上と高く、公共交通（鉄道、バス）を代表交通手段とする移動が約6割を占めている。

【短期的な課題】

- ・多数の交通事業者、多様なサービスが適切な役割分担を果たせるよう、地域の各種移動サービスを包含するマスタープランが必要
- ・需要集中による混雑への対応など、サービスの質向上が必要
- ・コミュニティ交通について、住民の生活圏を考慮し隣接区との連携を進めるなど、利便性の向上が必要

【中・長期的な課題】

- ・持続的なサービス提供が可能となるよう、適切なサービス水準の設定などによるコミュニティ交通の事業性改善が必要
- ・ラストワンマイルの移動を支える、自転車シェアリング等のポート（自転車の貸出・返却を行う駐輪施設）不足改善が必要
- ・サービスの質向上に向けて、MaaS推進に係る交通データの取扱い、交通結節機能向上などで多数の関係者との調整が必要
- ・インバウンド需要に対応した分かりやすく使いやすい移動手段の充実が必要

新都市生活創造域

(おおむね環状7号線から、
西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境まで)



おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの新都市生活創造域では、駅を中心に都市機能を集約した拠点の形成、快適な住環境の再生・創出の取組が進められている。

中枢広域拠点域への通勤・通学需要を支える公共交通ネットワークの形成に加え、それを補完するように自転車を利用した移動が行われている。

【短期的な課題】

- ・車両サイズや運営方法など、適切なサービス提供手法の検討などにより、コミュニティ交通の運行費・財政負担の軽減策が必要
- ・幹線としての輸送を行う路線では公共交通の走行環境の改善が、生活道路においては細街路が多いという特性に適した移動手段の導入が必要
- ・需要集中による混雑への対応など、サービスの質向上が必要

【中・長期的な課題】

- ・持続的なサービス提供が可能となるよう、コミュニティ交通利用促進が必要
- ・中小事業者が地域密着のサービスを提供していることに鑑み、キャッシュレス決済導入等に係る事業者負担軽減が必要
- ・交通サービスを考慮した適正な土地利用の誘導、身近な交通結節機能の向上など、まちづくり施策と公共交通施策の連動による、公共交通利用者の維持・増加が必要

多摩広域拠点域

(おおむねJ R武蔵野線から圏央道まで)



おおむねJ R武蔵野線から圏央道までの多摩広域拠点域では、道路・交通ネットワークの結節点において業務・商業機能が集積した拠点の形成、リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用する他の広域拠点や都市圏との交流の活発化に向けた取組が進められている。

高低差が大きい地域も見られることから、端末交通手段としてのバスの利用も多い。域内で完結するトリップの割合も高く、身近な地域での生活を送る人が多い。

【短期的な課題】

- ・学校や企業が所有している送迎車両などの地域の輸送資源を有効活用していくことが必要
- ・モビリティ・マネジメント¹²などにより、路線バスの利用者確保が必要
- ・地形状況や高齢者等の身体特性に応じた、公共交通不便地域の移動手段確保が必要

【中・長期的な課題】

- ・交通サービスの持続可能性を高める取組が必要
- ・交通サービスを考慮した適正な土地利用の誘導、身近な交通結節機能の向上など、まちづくり施策と公共交通施策の連動による居住者・公共交通利用者の維持・増加が必要

¹² モビリティ・マネジメント：一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

自然環境共生域

(おおむね圏央道の外側及び島しょ部)



おおむね圏央道の外側及び島しょ部の区域では、人々をひき付ける豊かな自然環境や地域資源をベースとし、二地域居住、サテライトオフィスや観光などといった多様な機能が共存するまちづくりの取組が進められている。

人口密度が低く、また、自家用車の利用率も高いため、小規模で散発的な需要に対応する、デマンド交通導入などの取組が見られる地域もある。

【短期的な課題】

- ・ 地形状況や高齢者等の身体特性に応じた、公共交通不便地域の移動手段確保が必要
- ・ 生活の足となる公共交通の確保が必要
- ・ 居住者と来街者それぞれの交通需要の把握と、宿泊施設の送迎車両など、地域の輸送資源の有効活用が必要

【中・長期的な課題】

- ・ 身近な交通結節機能の向上と合わせて、レジャー客も取り込むなど、持続可能な移動手段の確保策が必要

