

第3章

地域公共交通の 理念と将来像

3-1 地域公共交通の理念

公共交通の確保・維持・改善・充実を通じて東京の魅力を更に発展させていくためには、課題に対して速やかに対応していくことに加えて、将来の姿を描き可能性を引き出していくバックキャストの視点での取組の双方が必要である。

長期的な視点を持って地域公共交通政策を進めていくために、都市づくりのグランドデザインで描いた目指すべき新しい都市像、社会経済の大きな変化、東京が果たすべき役割などを踏まえ、これからも東京が公共交通の利便性が高い都市であり続けるために、都民・都内企業・交通事業者・行政など、幅広い関係者が、共有すべき地域公共交通の理念を示す。

(地域公共交通の理念)

**多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、
地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、
持続可能な地域公共交通サービスを実現**

本格的な少子高齢・人口減少や新しい日常の浸透、気候危機の顕在化等、社会経済情勢が大きく変化する中、その時代にふさわしい移動手段を実装するとともに、集約型の地域構造への再編を進める必要がある。加えて、新しい価値を創造し続ける場として人々から選択される、個人の嗜好に合う豊かな生活が享受できる都市・東京の形成に向けて、ライフスタイルに応じた多様な活動を支える高質な移動環境を確保することも重要である。

その際、安全で誰もが使いやすく、脱炭素社会の実現に資する、地球環境との調和がとれた持続可能な移動手段を実装し、「ゼロエミッション東京」を実現することが不可欠である。

このため、不必要な交通需要の回避(AVOID)、自家用車から公共交通への利用転換(SHIFT)によりエネルギー消費総量を減らすとともに、それでも削減できない部分は、輸送エネルギー消費効率の改善や再生可能エネルギーへの転換(IMPROVE)により対処する、統合的交通政策の導入を図る。

また、ポストコロナ社会においても、シェアリングサービスの提供や自動運転技術等の導入による活発な移動の促進、データを活用した交通政策・計画の立案など、交通分野における最先端技術の活用について、東京がトップランナーの地位を確立し、我が国の取組を牽引する。

これらにより、多様な主体の参画の下、地域自らのデザインにより民間の輸送資源等を含めたあらゆるリソースをフル活用し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現する。

脱炭素社会の実現に向けた交通分野の取組について

東京都は、2050年CO₂排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」の実現を目指しています。この実現には、2030年までの行動が極めて重要であることから、2030年までに温室効果ガス排出量を2000年比で50%削減する「カーボンハーフ」を2021年1月に表明し、行動を加速させています。

国においても、脱炭素社会の実現に向け2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、2030年度に温室効果ガスを2013年度比46%削減することを目指し、更に50%の高みに向けて挑戦し続けることを2021年4月に表明しています。

この目標の実現に向けては、都内CO₂排出量の約2割を占める運輸分野においても脱炭素の取組を進めていくことが重要であり、自転車や徒歩などCO₂を排出しない行動への移行に加え、利用するモビリティそのものを脱炭素化することが必要です。

運輸分野における脱炭素の推進について、ドイツ国際開発公社等において、AVOID、SHIFT、IMPROVE（A-S-Iフレームワーク）が、施策の体系として提唱されています。

AVOID

・エネルギー需要／CO₂排出削減戦略

- 身近な地域の生活機能充実により移動距離を短くするなど、不必要な交通需要自体を回避し、CO₂排出削減に寄与する戦略
- コンパクト・プラス・ネットワーク政策や在宅勤務等が該当

SHIFT

・省エネルギー／脱炭素排出システムへの転換戦略

- 環境負荷の低い移動手段の利用により、CO₂排出削減に寄与する戦略
- シームレスな公共交通システムの実現により公共交通の利便性を充実させ、自家用車から利用転換させることなどが該当

IMPROVE

・効率エネルギーへの改善戦略

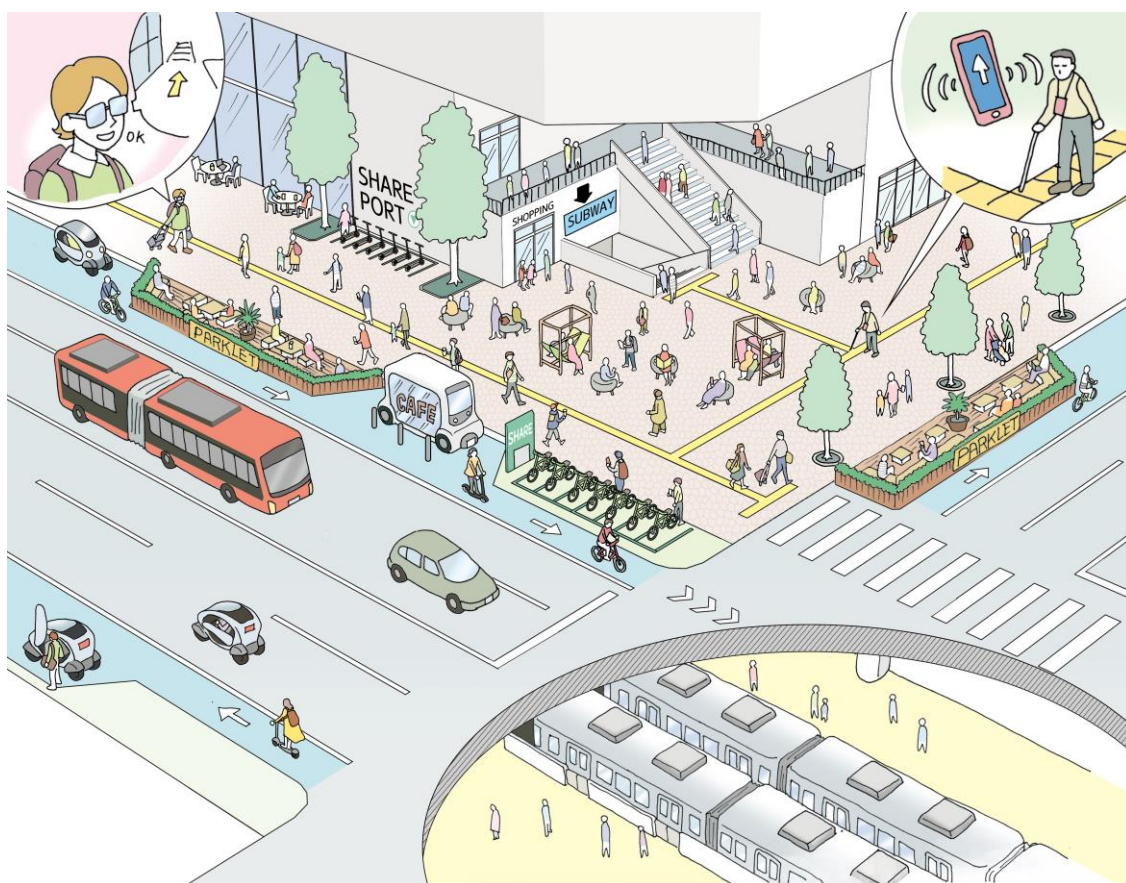
- 必要な移動サービスの提供を脱炭素により行い、CO₂排出削減に寄与する戦略
- 電気自動車や燃料電池自動車等の車両の技術改善や、バイオエネルギーなどの代替エネルギー利用促進等が該当

A-S-Iフレームワークの考え方は、AVOID、SHIFTでエネルギー消費総量を削減しながら、それでも削減できない部分についてはIMPROVEで対応していくことで脱炭素を進めていくものです。

3-2 目指すべき将来像

地域公共交通の理念に沿って、それぞれの地域の強みや特色を踏まえ、地域ごとに2040年代に目指すべき将来像を示す。この将来像について、都が目指すゼロエミッション東京、集約型の地域づくり、自動運転社会を見据えた都市づくりなど、交通政策のみならず、都市・環境政策も含む多様な政策分野の取組を、関係者で連携して進めることで実現を目指していく。

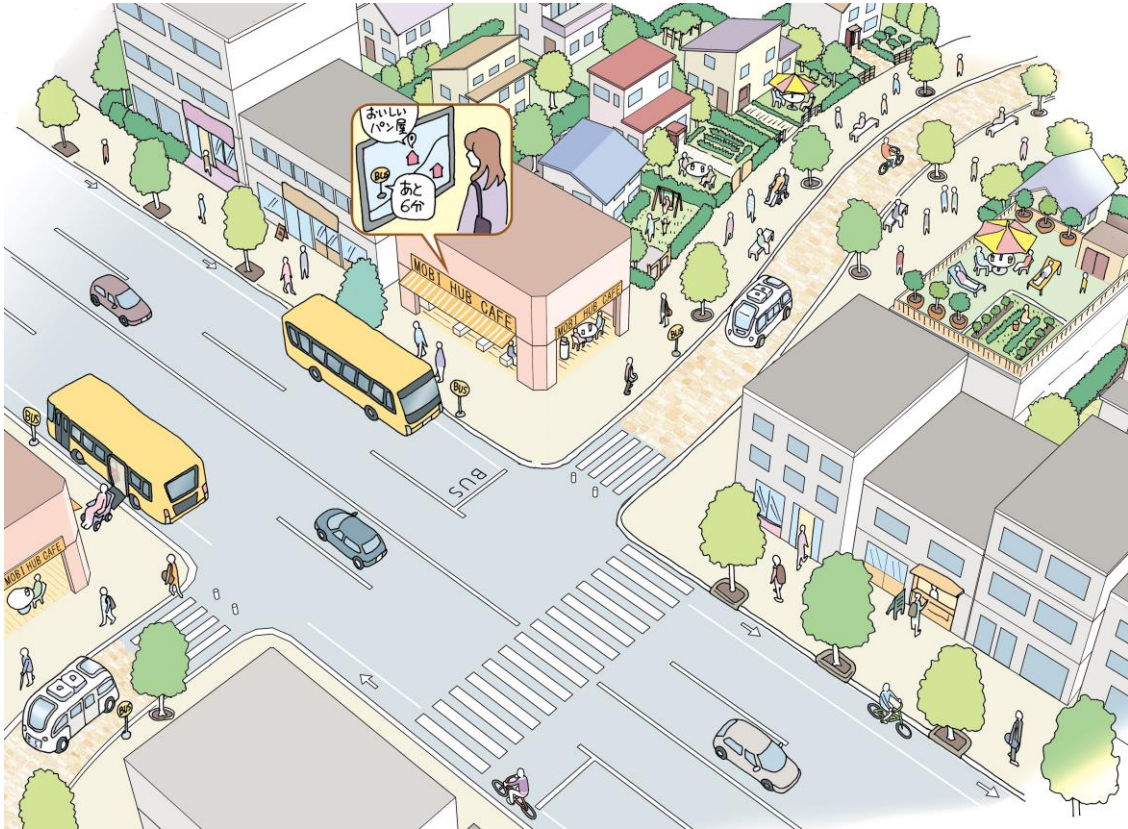
❖ 主に中枢広域拠点域のイメージ



- ・鉄道、路線バスや、それらを補完するコミュニティ交通、シェアモビリティサービスが充実するとともに、サイバー空間とフィジカル空間の整備を共に進めることにより駅等の交通結節機能が向上し、大量輸送と個人に寄り添うサービスとが両立している。
- ・カーブサイド¹³も活用した、ラストワンマイル移動手段の充実やアクティビティの場の創出にも支えられ、人が集うにぎわいの場が開かれている。
- ・ビジネスパーソン、インバウンド等の来街者、住民など様々な人の活動を、便利で安全で快適なユニバーサルデザインの移動手段が支えている。

¹³ カーブサイド：路肩側の車道空間のこと。

❖ 主に新都市生活創造域のイメージ



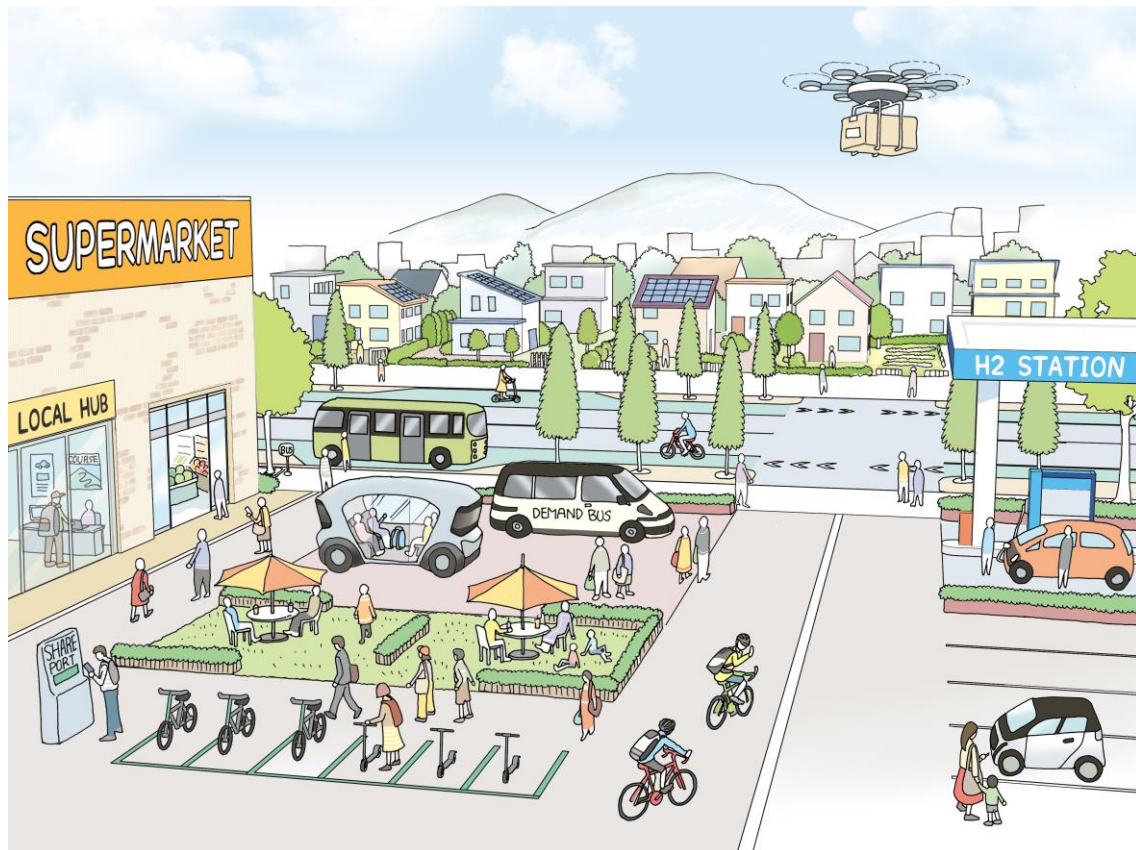
- ・身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。
- ・交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。
- ・域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

❖ 主に多摩広域拠点域のイメージ



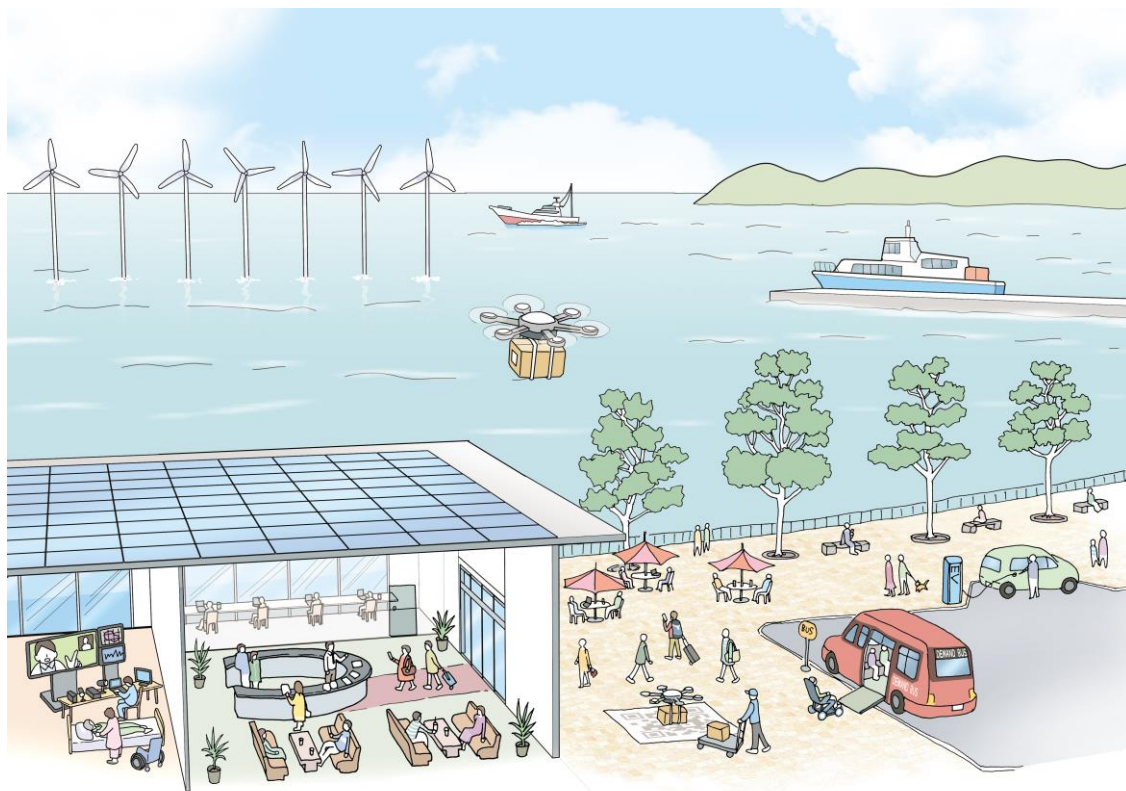
- ・団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。
- ・多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。
- ・身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。

❖ 主に自然環境共生域のイメージ
(西多摩地域)



- ・大規模小売店舗等の生活の中心地を交通結節点とする使い勝手の良い公共交通が、高齢者等の気軽な外出を支えるなど、自家用車への過度な依存をせずとも、快適に暮らすことのできる移動環境が整備されている。
- ・公共交通を利用しやすい地域への居住誘導や、輸送資源の総動員、新モビリティ等の活用による移動・輸送サービスが、身近な地域での暮らしを支えている。
- ・地域住民に加え、レジャー客の移動需要も取り込み、持続可能な公共交通が運営されている。

(島しょ部)

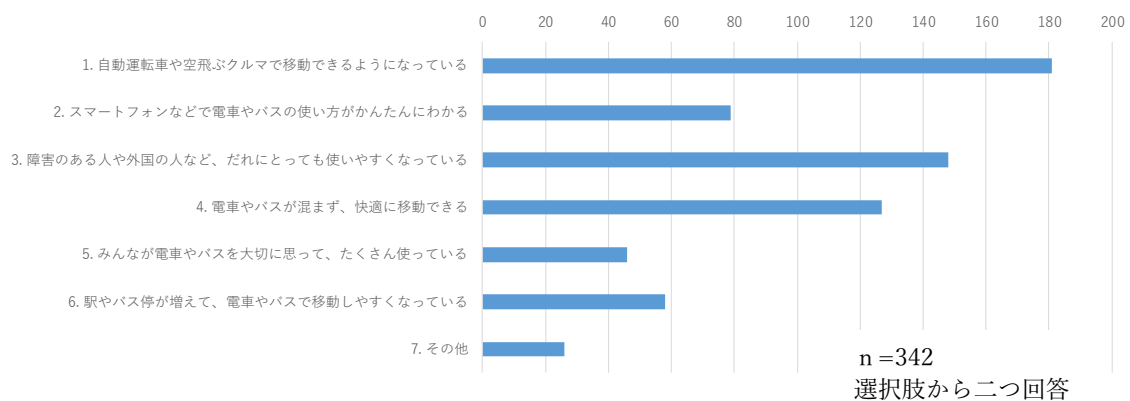


- ・生活施設が立地し島の玄関口でもある港を交通結節点とし、他の行政分野と地域公共交通政策との連携強化により、使い勝手の良い公共交通が確保され、まちの活力が維持されている。
- ・公共交通を利用しやすい地域への居住誘導や、輸送資源の総動員、新モビリティ等の活用による移動・輸送サービスが、身近な地域での暮らしを支えている。
- ・地域住民に加え、レジャー客の移動需要も取り込み、持続可能な公共交通が運営されている。

こどもたちの描く公共交通の将来

将来にわたって、公共交通を地域で支え育てていくためには、未来を担うこどもたちにも地域の公共交通について広く知ってもらい、こどもたちの意見やアイデアを参考に、今後の取組を考えていくことが重要です。このため、東京都は、小学生及び中学生・高校生を対象に意見の募集を行い、小学生342名、中学生・高校生131名より回答をいただきました。

「あなたが大人になったとき、どのような公共交通になってほしいか」という設問に対する小学生の回答から、新技術やユニバーサルデザインの導入への関心の高さが伺えます。その他自由記述意見として、再生可能エネルギーの利用、着席サービスの拡大、ホームドア等の整備などが挙げられました。



「どのような取組をすれば、あなたや、あなたの家族がより公共交通を利用するようになると思うか」という設問に対して、中学生・高校生から、料金や公共交通の利便性に対する指摘が多く挙げられました。その他自由記述意見として、こども連れが使いやすい車両整備、混雑解消に向けてみんなで意見を出し合うこと、公共交通を好きになることなどの意見がありました。

