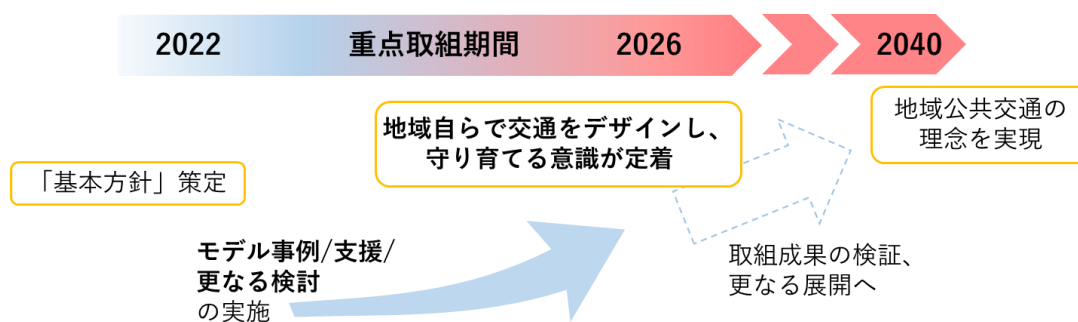


第5章：今後5年間の取組

5-1. 「重点取組期間」の設定

2040年代の目指す将来像の実現に向けて、社会経済状況が大きく変化し新しい日常に対応した取組が必要になる今こそ、将来につながる具体的な取組を進めていくことが重要である。新型コロナ危機を契機として、様々な変化が前倒しで到来していることを踏まえ、まずは都内各地で地域自らが交通をデザインする意識を定着させる期間として、今後5年間で「重点取組期間」と定め、都と区市町村等で連携して以下の取組を進める。

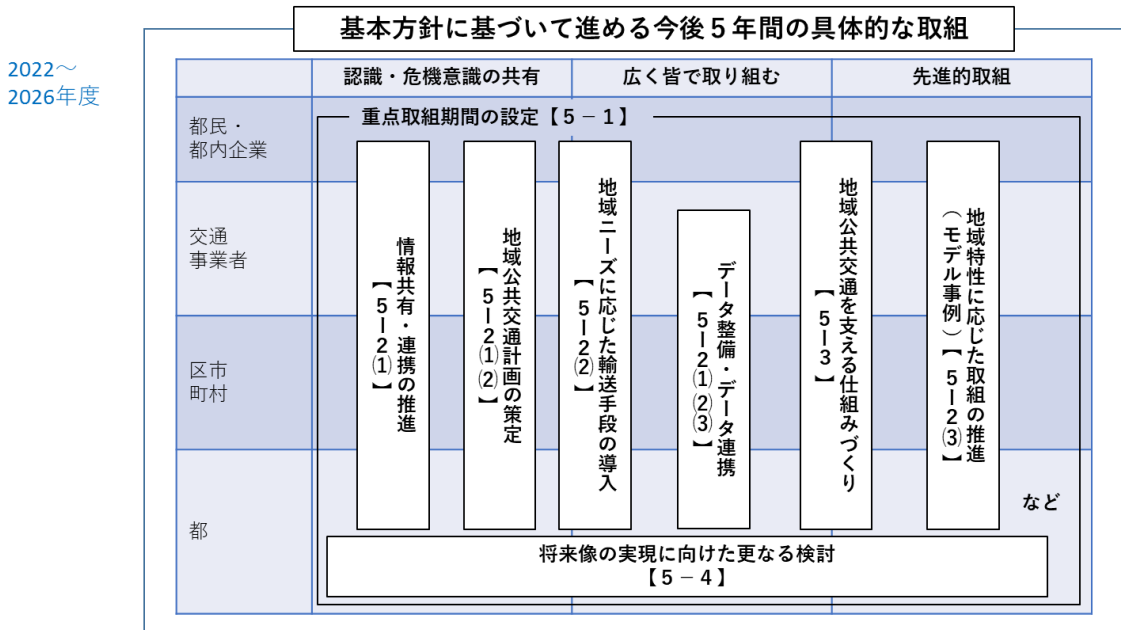
- ・ 地域公共交通の状況に関する認識や危機意識を共有する
- ・ 一部の自治体や交通事業者だけでなく、広く皆で取り組む
- ・ 先進的な取組を増やし、成果を形にしていく



本基本方針に基づき、関係者の適切な役割分担の下、情報共有・連携、地域公共交通計画の策定など、具体的取組を進める。なお、取組の内容については「アジャイル思考」で時代や状況の変化に応じて弾力的に見直していく。

おおむね5年後を目途に、「重点取組期間」の成果と課題を整理し、積極的に取組を進める区市町村への更なる効果的な支援策の検討など、次のステージの取組を改めて検討する。

2021年度 「基本方針」の策定



取組の成果と課題の整理、次のステージの取組の検討

2027年度
～

検証結果に基づく取組

5-2. 「重点取組期間」で進める具体的な取組

❖ (1). 広域調整に係る取組の推進

第4章で示した役割に沿って、都は広域自治体として以下のことに取り組む。

(行政界をまたぐ幹線系統に係る取組)

- 幹線系統（行政界をまたぎ、拠点同士を結ぶ広域的に重要な路線）の確保・維持に向けて、都が主体となって、関係者と共に課題解決を図り、国や地元区市町村等と連携して支援する。
- 都は、幹線系統のうち確保・維持に課題を抱えるものに関して、地元区市町村と調整の上、地域公共計画策定について検討を進める。
- 都として、政策的に確保・維持すべき幹線系統の検討を行う（5-4.にて後述）。

（関連取組テーマ：①まちづくりと交通政策の一体的な推進、
③地域住民や企業の参画）

(自治体間や交通事業者との情報共有・連携)

- 都と区市町村との間に設置している「行政連絡会」を引き続き活用し、先進的な取組について区市町村と情報共有を図るとともに、東京全体で地域公共交通政策への取組機運を醸成する。
- 既存の連絡組織、活性化再生法の法定協議会、道路運送法の地域公共交通会議や地域協議会制度等を活用するとともに、新たに情報交換の場を設置するなど、交通事業者と行政との連携についても強化する。
- 都は、都内の地域公共交通に関する現状、課題、将来像や取組などの情報を集約し、webサイトにより情報提供・公開を行い、都民や都内企業の意識醸成を図る。

（関連取組テーマ：②区市町村間連携、③地域住民や企業の参画）

(データ整備に係る取組)

- 都の補助の要件として、コミュニティ交通の運行データのオープン化、利用実績データの取得・蓄積を、段階的に設定し、区市町村のデータ整備の取組を促す。
- 交通事業者との情報交換の場を設置し、路線バスの運行データなどの協調的データのオープンデータ化や、利用実績データなどの競争的データの公益的な利用可能性について意見交換を進める。
- 都として、交通データを活用した需要の平準化等の取組について検討を進める（5-4.にて後述）。

（関連取組テーマ：④交通需要マネジメント・結節機能向上、
⑤MaaS普及・データ利活用）

❖ (2). 区市町村や事業者の取組促進策の充実

生活交通やラストワンマイル移動の確保・維持・改善・充実に向けて、意欲ある区市町村を効果的に後押しするため、都は取組の促進策を充実する。また、公共交通の利用環境等の改善を行う交通事業者の取組を促進する。

(計画策定)

- 生活交通の確保・維持・改善・充実を目的とした区市町村の地域公共交通の策定を促進し、ポストコロナの需要変化に対応した地域公共交通網の形成につなげる。

(関連取組テーマ：①まちづくりと交通政策の一体的な推進、
③地域住民や企業の参画)

(地域ニーズに応じた移動手段の導入)

- 区市町村や地域住民等による地域特性に応じた幅広い交通モード・運営手法の導入の取組を後押しし、既存の移動手段とも連携しながら更なる選択肢の充実につなげる。

(関連取組テーマ：②区市町村間連携、③地域住民や企業の参画、⑥新技術導入促進)

(環境対応車の導入)

- 交通事業者の ZEV バス等の導入を促進し、温室効果ガス排出量を削減することで、ゼロエミッション東京の実現に寄与する。

(関連取組テーマ：①まちづくりと交通政策の一体的な推進、⑥新技術導入促進)

(交通結節点整備)

- 区市町村と交通事業者の連携した、駅空間の案内サインやバリアフリー設備整備の取組を促進し、利用者本位の使いやすい交通結節点を整備する。

(関連取組テーマ：①まちづくりと交通政策の一体的な推進、
④交通需要マネジメント・結節機能向上)

(データの取得とオープン化)

- 交通事業者の運行情報のオープン化を促進し、データに基づく政策・計画立案や MaaS の普及する社会を早期実現することで、公共交通の利用促進と利便増進につなげる。

(関連取組テーマ：④交通需要マネジメント・結節機能向上
⑤MaaS 普及・データ利活用、⑥新技術導入促進)

(モビリティ・マネジメント実施)

- 都は、地域公共交通の利用促進の取組を推進するとともに、区市町村による同様の取組について後押しし、都民の自発的な行動変容を誘導する。

(関連取組テーマ：①まちづくりと交通政策の一体的な推進、
③地域住民や企業の参画、⑤MaaS 普及・データ利活用)

❖ (3). 区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組 (モデル事例)

生活交通やラストワンマイル移動であっても、区市町村単独での対応が困難な課題に対して、都も含めた関係者が知恵を持ち寄り、解決に向けて動き出し、その動きを伝播させていくことが重要である。

そのため、都や区市町村等が前述した取組をそれぞれで進めるだけでなく、都と複数区市町村で共同して実施することに意義がある検討課題として以下の8つを設定し、重点取組期間中に順次進めることで、東京全体で地域公共交通政策を定着させる。

(交通データも活用する公共交通の利用促進)

交通事業者が保有する公共交通データも活用し、公共交通の利便性向上による利用者の取り込みや新たな移動需要の創出などを進める。

この目標に向け、都は、コミュニティ交通や路線バスのオープンデータ化、データ蓄積を促進し、様々なモードや交通以外のサービスとの連携など、サービスの質向上につながるデータのユースケースともなる取組の実施について検討する。

(主要駅等の交通結節機能向上)

複数の事業者の垣根を超えた、利用者本位の、利用しやすいターミナル駅整備を実現し、交通結節機能を向上させる。

また身近な中心地においても、地域公共交通計画や立地適正化計画の策定を通じて、まちづくり、交通政策の両面から交通結節機能を向上させる。

この目標に向け、都は、主要ターミナルでの乗換えルートの連続的・一体的なバリアフリー化等、駅空間整備に向けた検討を促進するとともに、案内サインの連続性確保や表示内容の統一等への技術的支援により取組を進める。

(地域運営バスの導入)

行政が既存の交通事業者や、ボランティアドライバーとなり得る地域の住民・NPO等の様々な主体と連携する具体的な事業スキームを構築し、交通不便地域等の移動サービスの確保・充実を実現する。

この目標に向け、都は、地域主体の勉強会立上げを促すとともに、地域主体の継続的取組の促進策を検討し、取組を後押しする。(5-3. ⑥とも連携)

(広域連携バスの導入)

行政と交通事業者を含む関係者で連携し、住民の生活圏に寄り添った生活交通・ラストワンマイル移動の充実により、利用者視点の行政界を感じさせない地域公共交通ネットワークを構築する。

この目標に向け、生活交通・ラストワンマイル移動について、関係者の勉強会の立上げにより、地域の実情に即してコミュニティ交通のルート再編も含めた検討を行う。

(需要に応じた輸送の工夫)

人口動態の変化や新しい日常の定着による需要の変化を捉え、輸送モードの見直し、地域企業と協調した運行など、公共交通ネットワークの再編を、地域公共交通計画策定等を通じて関係者とともに進め、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する。

この目標に向け、都は、区市町村に対する地域公共交通計画策定を後押しするとともに、交通に関するデータの蓄積・活用策、交通事業者の輸送サービスの確保に向けた創意工夫へのインセンティブ制度の検討を進める。(5-3. ⑤とも連携)

(住民参加型の公共交通政策の実践)

住民が、公共交通利用や需要平準化等の施策への協力を行うとともに、様々な関係者と共に、地域公共交通の課題に対して向き合う土壌を形成することで、住民の意向等を反映した地域公共交通を実現する。

この目標に向け、都はモビリティ・マネジメントなどの意識醸成施策に取り組み、地域公共交通計画策定への住民等の参加を促す。

(地域の輸送資源の戦略的活用)

交通事業者、宿泊事業者、行政、住民などの関係者が連携し、それぞれの輸送資源を持ち寄り有機的に連携させるスキームを構築し、生活の足やレジャー客の移動を確保する。

この目標に向け、都は、地元区市町村とともに地域の輸送資源を洗い出し、関係者間の連携スキーム等を検討する取組の検討を進める。(5-3. ⑦とも連携)

(ラストワンマイル移動手段の導入)

多様な主体の連携により、先端技術も活用しながら、自宅と身近な交通結節点等との短距離のきめ細やかな移動を充実し、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを実現することで、運転免許を返納しても安心して暮らせる環境を形成する。

この目標に向け、都は自動運転技術等の新しいサービスの実装について取り組む地区を選定し、取組地区への導入を検討する。

都は、これらの検討課題の中から、広域性、緊急性、展開可能性などを考慮し取組地域を選定した上で、区市町村や事業者と共に、モデル事例として取り組む。これらのモデル事例を実施していく中で得られた知見や、事業実施に必要な技術的支援策等については一般化し、他地域へ展開していく際に応用していく。

5-3. 多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みづくり

5-2. で示した具体的な取組の推進と並行して、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向け、東京の特徴である旺盛な民間活力を活用する交通事業者以外の企業とも連携した新たな事業スキームや、公共交通を関係者で協力して支える仕組みづくりに関係者とともに取り組み、地域住民・企業の参画を促す。

以下の記載を参考に、それぞれの地域に合わせて、関係者とともに新たな仕組みの導入可能性を検討する。

実証実験などを通して、取組の熟度、機運などが高まり、効果が期待されると評価された段階で、具体的な運用方策などについて検討する。

①：エリアマネジメントの仕組みを応用した関係者連携

地域の価値向上を目的に資金等を供出し、輸送サービスを確保・維持・改善・充実に向けて行う活動について、複数のエリアマネジメント団体同士の連携や、鉄道沿線等を軸とした広域的な連携を促進する、エリアマネジメントの仕組みの応用可能性を検討

②：イノベーション創出環境の構築

都市の中で活用可能な公共空間等での小さな試行的取組を促し、交通分野でのイノベーションを創出する仕組みの導入可能性を検討

③：他事業とも連携した交通まちづくりの展開

都市開発等の機会も捉えた公共交通走行環境の整備誘導や、地域貢献として公共交通利用を促す仕組みの導入可能性を検討

④：生活サービス連携

生活サービスを提供する企業が、その販路を生かし交通事業も展開する取組について、大規模団地や人口密度の高い公共交通不便地域において、既存交通事業者との棲み分けや協調の総合調整を後押しする仕組みの導入可能性を検討

⑤：地域企業等と連携した輸送サービス充実

運行事業者や行政が沿線商業施設や地域の住民などから協賛金を集め、輸送サービスを充実する取組について、各主体のマッチング方策の仕組みの導入可能性を検討

⑥：住民主体の輸送スキーム構築

自家用有償旅客運送制度等も活用し、住民、自治会、NPOなどが自身で利用者の視点に立って企画・運営する取組を後押しし、交通不便地域等において、地域の主体的な輸送スキーム構築を促進する仕組みの導入可能性を検討

⑦：地域の輸送資源を総動員した輸送サービスの構築

既存の様々な輸送サービスと連携しながら、地域企業や住民が運営する移動サービス等を組合せ、地域全体の輸送を検討していく取組について、事業組合設立等を通じて関係者の協議を後押しする仕組みの導入可能性を検討

5-4. 将来像の実現に向けた更なる検討

地域の公共交通は、都民の日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流を実現する機能を有し、都民生活の安定向上及び地域経済の健全な発展を図るために欠くことができないものである。新型コロナ危機を契機とした新しい日常への対応のほか、今後、東京でますます進行する高齢社会への対応や、免許返納に対する不安解消の面からも、当面の機能の確保に加え、将来にわたって、その機能が発揮されることが重要である。

地域の公共交通機関の存在は、外出機会の増大による健康増進など様々な副次的な効果をもたらし、自治体経営の面でも長い目でプラスの効果が期待される。今後は、以下の視点で地域公共交通の確保・維持・改善・充実の取組を進めるべきである。

- ・地域間ネットワークに必要な幹線系統の確保・維持
- ・将来にわたり必要な幹線系統・生活交通の選定と維持
- ・ラストワンマイルの移動手段の充実 等

公共交通の運営については、営利事業として成り立つことを基本とするものの、一方で、長期的な公共交通の利用者の減少、それに伴う交通事業者の経営の悪化、新型コロナの経験を踏まえた人の動きの変化などにより、今後、地域によっては、これまで同様に全ての路線を維持することは困難な状況になることが想定される。

そのため、関係者が一体となって移動需要の創出や集約型地域構造への再編による利用者確保の取組を進め、事業者がエリア全体や事業全体として成り立つよう努めた上で、それでも維持することが困難な路線については、時代や地域に適した移動サービスとなるよう見直しを図ることや、将来にわたり必要な路線を見極め長期的な視点で対策を講じる必要がある。

また、交通に関する技術の進展や、地域公共交通を取巻く社会経済の状況が目まぐるしく変化する中においても、この変化に対応し、更なる施策を引き続き検討し続けることも必要である。

そのため、5-2. 及び5-3. で示した取組実施と併せて、次ページ以降に示す項目について調査・検討し、地域公共交通が将来にわたり持続可能となるよう、都としての考え方を整理する。

これらの検討と併せて、地域交通に関する国の支援制度について、都市近郊や島しょ部の路線維持など、大都市圏や離島地域の課題にも対応して更に活用できるよう、制度の改善を国に働き掛けていく。

また、公共交通の価値や重要性について、世論の理解形成も重要である。我が国においても、費用負担や財源の在り方など、国民的な議論にしていくことも求められる。

❖ 将来にわたる地域公共交通の維持・充実に向けた検討

地域公共交通の、都市活動を支える公的なサービスとしての機能に鑑み、サービスの質の維持・向上を図りながら持続可能性を確保するため、行政として確保すべき・目指すべきサービス水準や公共交通分担率の考え方、公共交通の維持・充実に向けた新たな仕組みの構築に向け検討を行う。

【検討が必要な事項】

- 都内における公共交通ネットワークの評価
 - 都内全体を見通して、沿線都市施設、利用状況等も踏まえ、公共交通ネットワークを評価
- 都として政策的に重視する路線の抽出
 - 広域性、公益性、収支採算性、代替可能性、政策目的等の観点から、都として政策的に重視する路線を整理
- 支える仕組みに関する検討
 - 路線の性質、地域の特性に応じ、公共交通分担率を高く維持するために行政として確保すべきサービス水準を整理
 - 民間活力の活用による移動需要創造も含め、関係者が連携して公共交通を支える新たな仕組みを整理

など

❖ データ戦略の構築に向けた検討

持続可能な公共交通の実現に向けては、利用者のニーズを把握し、それに対応する移動サービスの効率的な提供や、交通以外のサービスとの組合せによる移動需要の創造が必要である。それに向けて、政策検討・推進・効果検証の基盤ともなる交通データについて、データ整備・共有のルールを検討する。

【検討が必要な事項】

- データ整備の促進、共有の仕組みの検討
 - 交通データの流通環境整備に向け、交通事業者との意見交換の実施、データ保有者へのサウンディング調査等により、データ整備の課題整理・データ共有の仕組みを検討
 - 交通需要予測等に資する行政保有データのオープン化の可能性について検討

- データの利活用方策の整理
 - 取得したデータを基にした、都市・交通の政策・計画立案、政策効果のモニタリングへの利活用策、シビックテック等多様な主体が活躍できる環境整備に向けた方策を整理

など

❖ 需要の平準化や利用者の行動変容促進に有効な方策の検討

快適な利用実現、輸送効率改善や公共交通への利用転換など、需要者・交通事業者・行政が一体となって進めることが重要な地域公共交通の効果的な利用につながる取組について、並行して検討を進めている、快適通勤の実現を目的とした鉄道のピーク需要分散に資する取組とも連携し、検討を行う。

【検討が必要な事項】

- 効率的な輸送の実現やサービスの質の向上に向けた課題整理
 - 需要者と供給者で一体的に取り組むべき、需要平準化や利用者確保などの施策について、路線バス等の利用実態を踏まえて、地域特性に応じて整理
- 交通需要マネジメントを支える仕組みの検討
 - 運賃制度の在り方、適切な利益配分の実現など、事業者間の調整や連携を支える仕組みについて検討

など