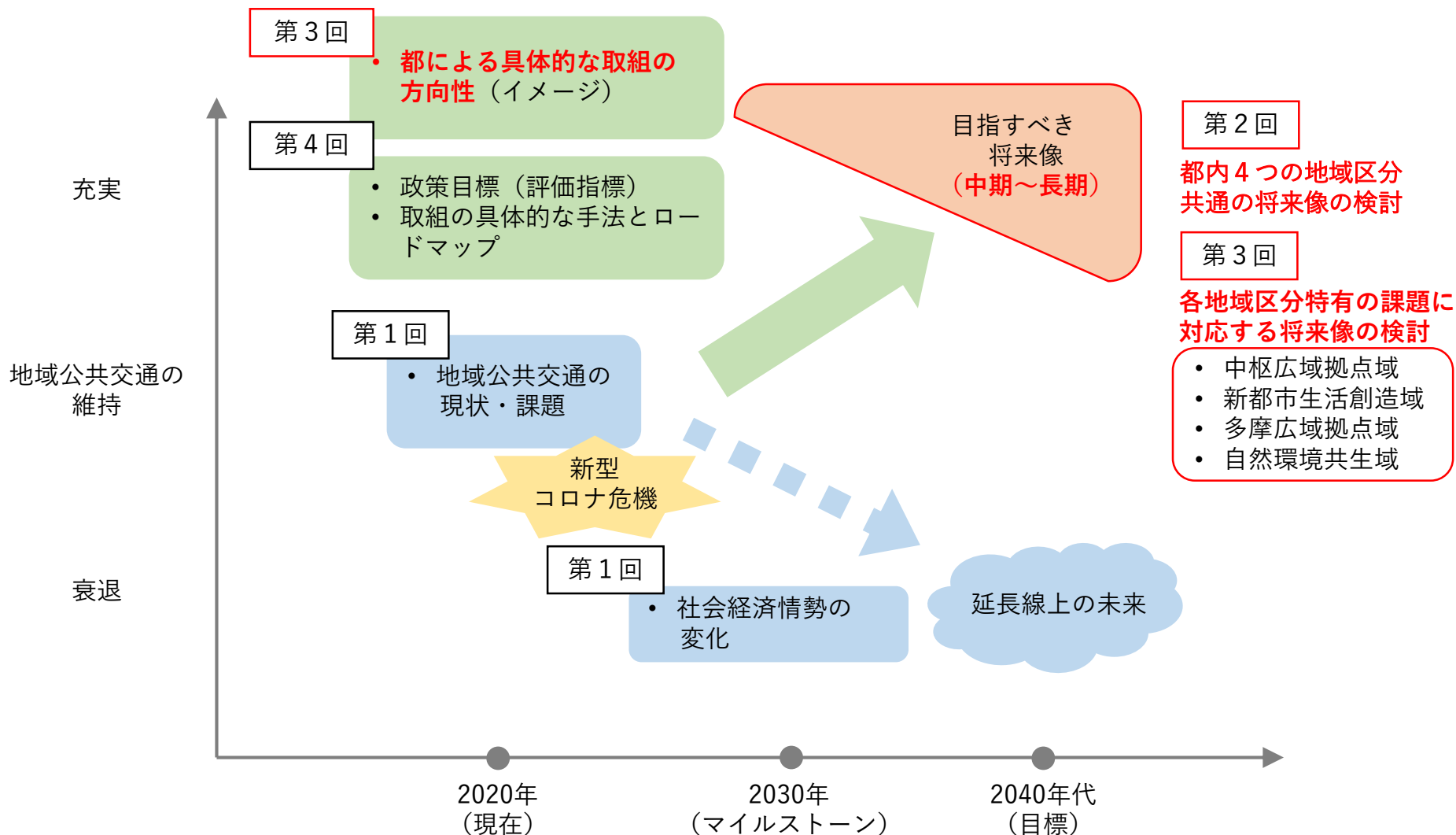

東京都における地域公共交通の在り方検討会 (第 2 回及び第 3 回) 開催報告

東京都における地域公共交通の在り方検討会

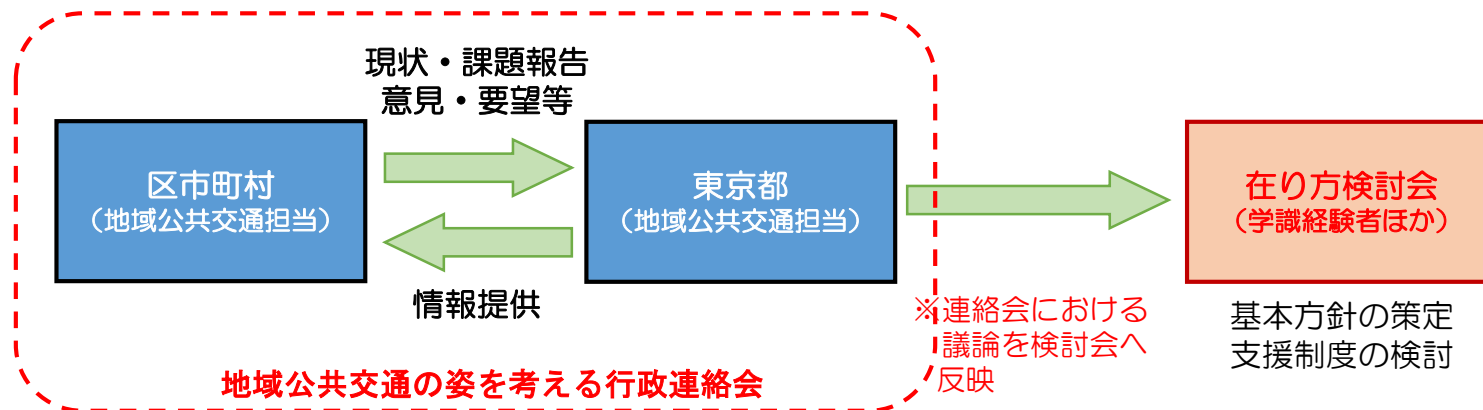
(第2回及び第3回) 開催報告

- 1 検討の進め方
 - 2 開催報告 (第2回検討会)
 - 3 開催報告 (第3回検討会)
 - 4 今後のスケジュール
-

- 中期的な課題を把握した上で、長期的な社会経済情勢の変化も踏まえつつ望ましい将来像を描く
- 実現に向け各主体の役割や取組、ロードマップについて検討



■行政連絡会と在り方検討会の位置付け



■全体スケジュール

年 度	R 2 (2020) 年度				R 3 (2021) 年度		
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
在り方検討会	現状把握 ■第1回	共通課題 ■第2回	地域課題 ■第3回	支援策 ■第4回	方向性 ■第5回	中間まとめ ■第6回	最終まとめ ■第7回
行政連絡会	意見交換 ■第1回	課題共有 ■第2回			方向性共有 ■第3回		まとめ共有 ■第4回

意見反映 (from R2 Q2 to R2 Q4)

意見反映 (from R3 Q3 to R3 Q6)

東京都における地域公共交通の在り方検討会

(第2回及び第3回) 開催報告

- 1 検討の進め方
- 2 開催報告 (第2回検討会)**
- 3 開催報告 (第3回検討会)
- 4 今後のスケジュール

○第2回 東京都における地域公共交通の在り方検討会

日時：令和3年1月20日（水）13時15分～15時00分〔1時間45分〕

場所：オンライン会議（Zoom）

議事次第

1 開 会

2 議 事

- ・ 中道委員からの話題提供【資料1】
- ・ 検討の進め方【資料2】
- ・ 地域区分ごとの将来の都市像と地域公共交通の現況の整理【資料3】
- ・ 地域公共交通の目指すべき将来像（4つの地域区分共通の将来像）【資料4】
- ・ 意見交換

3 閉 会

《配布資料》

【資料1】 大都市圏の地域公共交通のこれから：土地利用・交通・環境の観点から（中道委員提供）

【資料2】 検討の進め方

【資料3】 地域区分ごとの将来の都市像と地域公共交通の現況の整理

【資料4】 地域公共交通の目指すべき将来像（4つの地域区分共通の将来像）

〔参考資料〕 第1回検討会議事概要、地域区分別の地域公共交通の現況、広域インフラの整備構想

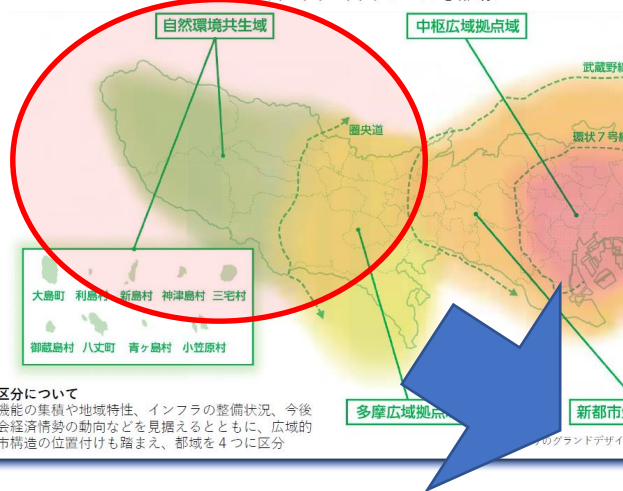


第2回 東京都における地域公共交通の在り方検討会
（令和3年1月20日開催）

地域別の在り方検討の進め方

- 「都市づくりのグランドデザイン」では共通な地域特性等を踏まえ、4つの地域区分を設定している。
- 地域特性に即した地域公共交通の目指すべき将来像について、今回と次回の検討会で議論を深める。

都市づくりのグランドデザインでの地域区分



自然環境共生域の将来イメージ

地域区分ごとの将来の都市像と
地域公共交通の現況の整理

地域の将来イメージ（一部抜粋）

- 清流や森林、美しい海などの自然環境や温泉、地酒といった地域資源が最大限活用されている
- 人々を惹きつける豊かな自然環境や地域資源をベースとし、二地域居住やサテライトオフィス、環境教育、スポーツなどの多様な機能も共存することで地域の魅力を発揮し、発信している
- 医療や情報などの最先端技術が十分に活用され、安全・安心な暮らしの場が確保されている



地域公共交通の現況

- 可住地ベースで、鉄道カバー圏率※は約2割、バスカバー圏率※は約7割に留まるなど、公共交通サービス水準が低く、自動車代表交通手段とする移動は約5割を占めるなど、公共交通（鉄道・バス）の利用率が2割に満たない
- バス停まで遠く（平均距離600m以上）、平均待ち時間も30分を超えるなどバス利用の利便性が低く、バスを代表交通手段とする移動は約1%に留まる
- 高齢者割合が3割を超える一方、自然環境共生域を発着する全トリップのうち域内で完結するものは6割強にとどまる。多摩広域拠点域との往來が日常的に行われており、高齢者をはじめとする住民等が気軽に利用できる移動手段の確保が必要
- 駅徒歩圏域における高低差が大きく（平均170m以上）、駅徒歩距離圏が長い（平均約3km）ため、端末交通手段の1割弱は自動車が占める
- 檜原村をはじめ、交通不便地域の解消を目的にデマンド交通を本格的に導入するなど、既存のバス路線に結節するフィーダー交通導入に向けた機運が醸成されつつある

※交通カバー圏率
鉄道駅徒歩圏：800m バス停徒歩圏：200m

視点1 多様な主体の参画による公共交通の維持・充実

- 公共交通を都民自らが守り育てる意識を醸成し、多様な主体の参画のもと、都市の活動を支える公共交通を将来にわたって維持・確保する
- CASEの視点を踏まえ、IoTやAI等の最新ICT技術の活用や、シェアリングサービスの普及などにより、民間活力をはじめとした多様な主体による移動手段の充実を図り、都市活動や都民生活の向上に寄与させる
- MaaSによる移動の本源的需要化や質の高い観光支援等、移動の高付加価値化を実現することで都民のQOLの向上につなげる等

視点2 環境と人に優しい地域公共交通

- 自家用車から公共交通への転換を促進することなどにより、SDGsやパリ協定といった社会的な要請に適うエコ・フレンドリーな公共交通を実現するとともに、高齢者等誰もが豊かで健康的な生活を送ることができる移動環境を整備する等

視点3 まちづくりとの連携

- 公共交通をマーケティングの視点から捉え、医療・商業・教育等都民の生活を支える様々な分野との連携により、都民の移動需要の増大を実現する
- 都市開発等の機会を確実に捉え、利用者目線のもと、交通モード間の乗継利便性に配慮した交通結節機能を都市内に充実させる等

■ 検討会の進め方について

- 本検討会の最終目的は、交通によって**都市活動を支えることを目的**としているのか、人口減少や高齢化など**社会の変化を見据えた対策を目的**としているのか明確にした方がよい。

■ 検討の視点について

- 次回の検討会では、4つの地域区分ごとに地域特性や課題等についてより詳細な議論をすることとなるため、将来像は**具体的かつ定量的**に示す必要がある。
- 都の公共交通は、ある程度経営が成り立っているため、**危機感が感じられない**。交通事業者が抱えている**課題をヒアリング**し、状況を共有することで今後の検討に活用できるのではないか。
- PT 調査結果の交通手段分担率等の**経年変化を加味**しながら将来像を考える必要がある。
- アフターコロナも**テレワーク**が主流となり、**都心部へのアクセスに比べ、地域間の移動が増加**することが想定されるため、このような状況を踏まえた分析や評価が必要である。
- 海外では、民間の交通事業者が行政にデータを共有することが義務付けられている都市もあるため、参考にして**行政と民間事業者の関わり方**を考える必要がある。
- 東京都においても公共交通の対策は、緊急性を要している。2040年の将来像を目指すとともに**近い将来で顕在化する課題**についても検討していただきたい。
- コロナ禍における状況も踏まえて、短・長期的な視点も含めて**自転車の活用**も検討頂きたい。

東京都における地域公共交通の在り方検討会

(第2回及び第3回) 開催報告

- 1 検討の進め方
- 2 開催報告 (第2回検討会)
- 3 開催報告 (第3回検討会)**
- 4 今後のスケジュール

○第3回 東京都における地域公共交通の在り方検討会

日時：令和3年3月10日（水）14時00分～15時30分〔1時間30分〕

場所：オンライン会議（Zoom）

議事次第

- 1 開 会
- 2 議 事
 - ・ 検討の進め方【資料1】
 - ・ 各地域区分特有の課題と対応する将来像【資料2】
 - ・ 都による具体的な取組の方向性【資料3】
 - ・ 意見交換
- 3 その他
- 4 閉 会

《配布資料》

【資料1】 検討の進め方

【資料2】 各地域区分特有の課題と対応する将来像

【資料3】 都による具体的な取組の方向性（案）

〔参考資料〕 第2回 検討会 議事概要、区市町村アンケートの実施結果、交通事業者ヒアリングの実施結果

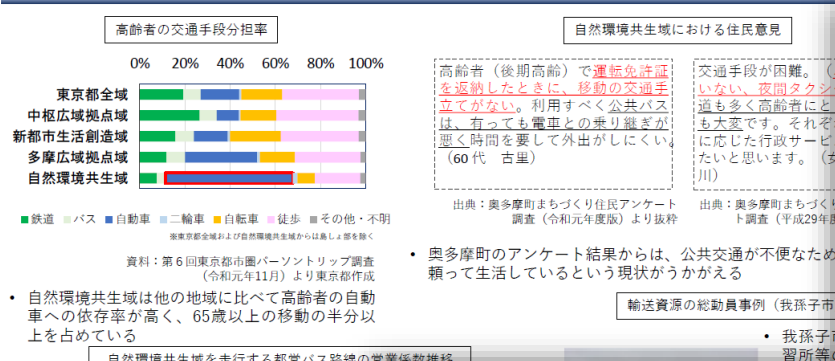


第3回 東京都における地域公共交通の在り方検討会
（令和3年3月10日開催）

移動手段の維持・確保

2 各地域区分特有の課題
d. 自然環境共生域

【資料3】「都による具体的な取組の方向性（イメージ）」より抜粋



多様な移動手段の活用（輸送資源の総動員）

特に自然環境

問題意識

- 過疎地域や公共交通空白地域等における移動手段の確保策として、病院や学校の送迎バス等を活用した無償輸送も有効
- 都内には活用できる輸送資源が豊富に存在する一方、有効活用に向けた区市町村の取組は低調
- 無償輸送は企業等にインセンティブが働きづらく、社会的貢献に負うところが大きい。また、事故時等の責任の所在が不明確であるなどの問題から導入が進まないものと想定
- 導入検討に際しては、既存公共交通の収益確保とトレードオフの関係にあることに留意が必要

都による 具体的取組

- ▶ **新たな表彰制度の創設など、無償輸送に取組む企業等にインセンティブが働く仕組みを検討し、取組機運を醸成**
- ▶ **先行して都が大企業等と包括協定を締結するなど、輸送資源の有効活用に向けた区市町村の取組を後押し**

期待する効果

- ・ 持続可能な輸送手段の確保 等

3-13

地域別の将来ビジョン

< 中枢広域拠点域 >

- ・ 高密度な鉄道・バス網を活かしたシェアリングサービスやMaaSの広域的な実装等により、大量輸送と個人に寄り添うサービスの両立を実現
- ・ 移動の利便性、快適性を追求し、首都の都市活力を持続的に向上

< 多摩広域拠点域 >

- ・ コミュニティバス等の持続可能性向上や身近な生活を支える移動手段の充実により、快適な住環境を実現する移動環境を構築
- ・ リニア等インフラの整備効果を高める広域的な地域公共交通施策の展開

< 自然環境共生域 >

- ・ 輸送資源の総動員や新技術の活用により、住み慣れた地域での暮らしを支える生活の足を確保
- ・ 観光政策と地域公共交通政策との連携強化による移動手段の確保、まちの活力維持

2-25

各地域区分特有の課題
に対応する将来像

将来像の実現に向けた
具体的な取組の方向性

【資料2】「各地域区分特有の課題に対応する将来像」より抜粋

■ 検討の視点について

- 説明があった取組を、都として進めるのは、当区にとって非常にありがたい。
- **基礎自治体の主体的な取組の支援策も検討いただけると助かる。**
- 既存制度の活用だけではなく、**目前の課題に対して取組を実践していくことが必要**
- 理念の議論よりも、まず切実な現場を出発点として都における課題を見出し、解決に向けて動いていくべきではないか。
- 「脱炭素」は世界的な潮流であり、本検討会でも、公共交通分野での**「脱炭素」に向けた取組についても議論すべき**ではないか。
- 公共交通に関するデータの取扱についてであるが、単に利用者向けに運行情報データ提供するだけでなく、**政策立案等へデータを活用していくことが、近年の潮流**
- 全但バスの事例では、**バス利用実態が見える化し提示したことで、地元と議論をする土壌が築くことができた。**
- **関係者が同じ方向を目指す**ということが重要。その方策として、例えば、奈良県などで行っているような**条例制定も手段の一つ**となり得るのではないか。
- 今回の議論を踏まえ、次回の検討会では、政策目標の設定や具体的な取組について議論を深めたい。

東京都における地域公共交通の在り方検討会

(第2回及び第3回) 開催報告

- 1 検討の進め方
- 2 開催報告 (第2回検討会)
- 3 開催報告 (第3回検討会)
- 4 **今後のスケジュール**

第1回 令和2年10月9日（金） 東京都における地域公共交通の現状・課題等		
第1回行政連絡会【令和2年12月14日開催】		
第2回 令和3年1月20日（水） 地域特性に即した地域公共交通の目指すべき将来像の検討① ・ 都内4つの地域区分共通の将来像 等		
第3回 令和3年3月10日（水） 地域特性に即した地域公共交通の目指すべき将来像の検討② ・ 各地域区分特有の課題に対応する将来像の検討 等		
第2回行政連絡会【本日】		
第4回 令和3年5月中旬頃 2030年代、2040年代における政策目標の設定、将来像を実現するための取組の検討 等		
第5回 令和3年9月下旬頃 都による「地域公共交通に関する基本方針」の策定に向けた方向性の確認		
第3回行政連絡会〔9月下旬（予定）〕		
第6回 令和3年12月下旬頃 都による「地域公共交通に関する基本方針（中間まとめ）」		
第4回行政連絡会〔3月上旬（予定）〕		
第7回 令和4年3月下旬頃 都による「地域公共交通に関する基本方針（最終まとめ）」		

令和2年度

令和3年度

公表