

東京における地域公共交通に関する基本方針 ～骨子～

2021.10.12 検討会⑤ver.

1. はじめに | 作成の趣旨、背景・上位計画、期間・対象
2. 東京の地域公共交通に関する現状・課題 | 現状の課題整理と将来想定
3. 目指すべき地域公共交通の理念と将来像 | 理念、将来像
4. 将来像実現に向けた取組の方向性 | 各主体の役割、2040年代に向けた取組テーマ
5. 具体的な進め方 | 今後5年間に都として重点的に行う取組・支援策

1. はじめに

1-1. 作成の趣旨

1-2. 上位計画の整理

1-3. 基本方針の位置づけ

1. はじめに

● 1-1.作成の趣旨

- 地域の公共交通は、都民の日常生活・社会生活の確保、活発な地域間交流を実現し、都民生活の質の向上や地域経済の健全な発展のため欠くことができない。
- 公共交通を取巻く世界の動向は、下記のように、近年変化が著しい。

●社会的な動向：世界的な社会課題の解決に、公共交通の側面から貢献

- 脱炭素社会の実現に向けた施策の加速
- 人中心の都市空間の構築（ウォークアブルなまちづくり）

●技術的な動向：交通に関する新技術を踏まえた施策の検討

- 自動運転技術の進展や、電動キックボード等のマイクロモビリティの普及に対する期待
- 公共交通分野においても、DXの進展に対する期待（MaaSの取組の拡大等）



こうした背景や状況を踏まえ、「『未来の東京』戦略」等示す東京の姿の実現に向け、都としての取組の方針を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として、「東京における地域公共交通の基本方針」を策定する。

1. はじめに

1-2. 上位計画の整理

「都市づくりのグランドデザイン」策定
(平成29年9月)

下記の既往のビジョン・計画等に基づき、地域公共交通の検討を実施

「都市計画区域マスタープラン」策定
(令和3年3月)

「『未来の東京』戦略」策定
(令和3年3月)

概要

2040年代を目標時期として、目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針等を示す

2040年代を目標時期とする、広域的見地からの都市計画の基本的方針
都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示す

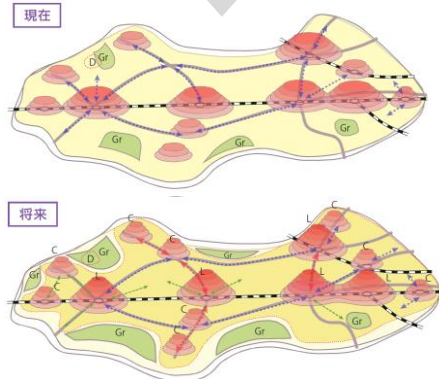
4つの「基本戦略」の下に「目指す2040年代の姿」を描き、その実現に向けた「2030年に向けた戦略」と、戦略を推進する「推進プロジェクト」を示す

地域公共交通関連の記載内容

身近な地域で誰もが活動しやすく快適に暮らせる「集約型の地域構造」への再編を目指すとともに、地域の拠点や生活の中心地へのアクセスとなるフィーダー交通の充実をパイロットプロジェクトの1つに位置付け

鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの多様な交通モードと先端技術、MaaS等の交通サービスを組み合わせ、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る

複数の「推進プロジェクト」において、地域公共交通の充実を位置付け



「集約型の地域構造」への再編



例) デマンド交通の導入

- 移動困難者の生活サポートプロジェクト
- 人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト
- 地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開
- 多摩・島しょの交通ネットワークの強化
- 公共交通ネットワークの更なる充実 等

1. はじめに

1-3. 基本方針の位置づけ

作成の趣旨や上位計画を踏まえ、

- 地域の特性に即した地域公共交通ネットワークの形成を促進し、高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現
- 交流・連携・挑戦を促進し、あらゆる人が活躍できる都市交通環境の実現に資する基本方針を作成する。

- 基本方針では、下記の地域公共交通にかかる要素を検討の対象とする

- ①鉄道駅からの末端の公共交通
- ②鉄道と末端交通の結節機能
- ③交通需要マネジメント施策（鉄道・バス等の乗換等利便性向上・行動変容促進施策）
- ④シェアリング事業を行う、マイクロモビリティ
- ⑤交通不便地域等の移動手段
- ⑥走行空間の確保・充実に向けたソフト施策
- ⑦上記に関連する都市政策等



1. はじめに

● 1-3. 基本方針の位置づけ

- 基本方針では、目標年次を以下のとおり設定する
 - 上位計画である「『未来の東京』戦略」や「都市計画区域マスタープラン」、「都市づくりのグランドデザイン」と整合を図り、**2040年代を目標年次とする**
 - 併せて、その実現に向けて、**この先5年程度の取組**についても示す
- 基本方針では、以下の内容を示していく
 - 地域特性に即した**地域公共交通の目指すべき姿**
 - 目指すべき姿の実現に向けた**支援策の方向性**
- この基本方針を踏まえ、**地域が自ら地域の交通をデザインする**という観点から、**地域の交通ネットワークは区市町村が中心**となって、**広域的なネットワークは都と区市町村が連携**して、関係者と議論しながら、**地域にとって望ましい姿を共有**し、それに基づく取組を進めていく。

2. 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

2-2. 東京全体に共通する課題

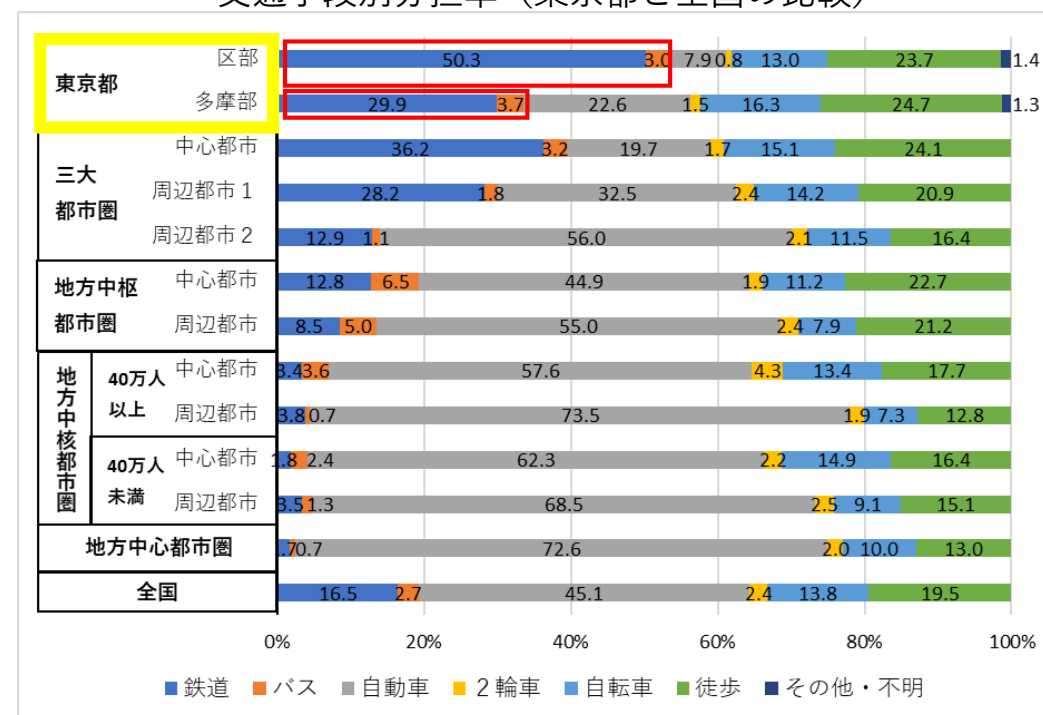
2-3. 各地域に特徴的に見られる課題

2. 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、ニュータウンを擁する郊外部、中山間・島しょ地域など、多様な側面を有す
- 多数の事業者により構築された、世界でも類を見ない稠密な鉄道ネットワークを形成
- 鉄道駅を中心とした公共交通指向型開発（TOD）の展開により、公共交通分担率が高い
- 民間・都営のバス路線網が発達
- 民営事業のバス路線網から外れる、公共交通不便地域において、自治体が運営に関するコミュニティ交通が導入
- 区部を中心にシェアサイクルが充実。近年は市部にも展開
- ラストワンマイルの移動を支える輸送手段として、グリーンスローモビリティ、電動キックボードや定額制のタクシーサービスが萌芽
- 都民のインターネット使用率は47都道府県中1位。生産年齢人口比率も全国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

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

2. 東京の地域公共交通に関する現状・課題

2-2. 東京全体に共通する課題

<短期的な課題>

東京においても、地域公共交通に係る課題が顕在化しつつある。

●行政界を越える移動需要への対応

- 都民の生活圏は行政界を越えて形成されている。

●財政負担の増加への対応

- コミュニティバス等に係る区市町村の財政負担は年々増加している。

●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が困難な交通不便地域も存在しており、短距離のきめ細やかな移動サービスの充実が必要

●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。

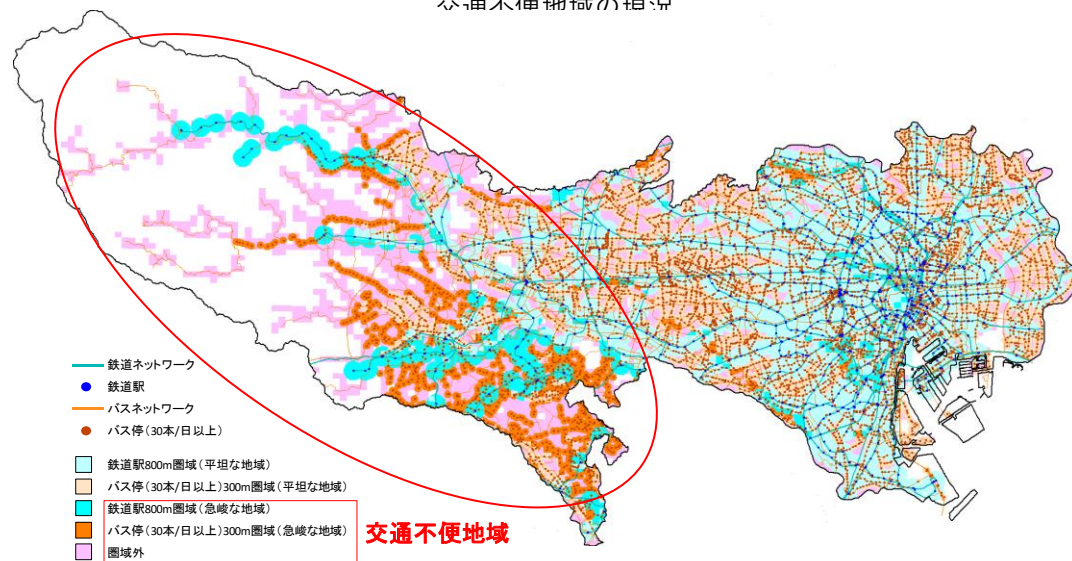
●交通サービスの担い手不足への対応

- 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。

●新型コロナウイルス対策の長期化への対応

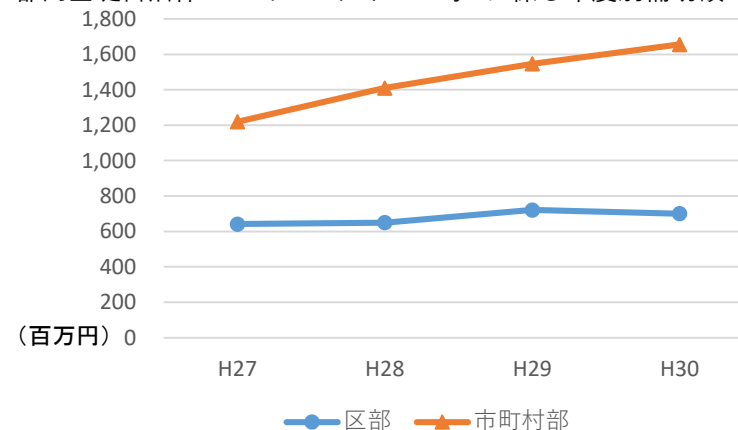
- 新型コロナウイルスの影響により、移動需要が低迷する一方、安心な利用につながるよう混雑情報の提供に取り組む事業者が増えている。

交通不便地域の相況



※この図における交通不便地域は、平均傾斜角度が2%以上の急峻な地形のエリア、又は、鉄道駅800m、バス停（30本/日以上）300m圏域外のエリア
資料：平成22年国勢調査と国土数値情報を基に東京都作成

都内基礎自治体のコミュニティバス等*に係る年度別補助額・委託額実績



※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

2. 東京の地域公共交通に関する現状・課題

2-2. 東京全体に共通する課題

<中・長期的な課題>

社会経済情勢の変化に合わせて、潜在的な課題についても今後顕在化していく可能性がある。

●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に加え、ライフスタイル変化など将来に対する不確実性が増している。

●データ等を活用したサービスの適正化・質向上への対応

- 移動需要に応じた交通網再編および、需要把握のデータ活用により公共交通の維持・利便性向上につながる可能性がある。

●脱炭素に資する施策の推進

- 2050年までに、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。

●新しい日常への対応、更なる移動需要の喚起

- 新しい日常が浸透し、身近な地域での生活サービス充実、まちなぎわいや健康増進など都民の行動変容につながる可能性がある。

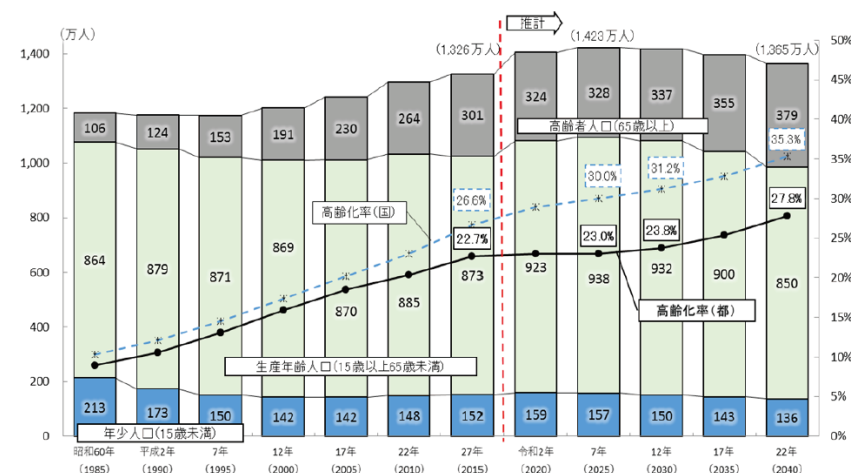
●都市の競争力を高めるイノベーション創出

- 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・利便性向上を高めることは、東京の求心力向上につながる可能性がある。

●公共交通を自ら守り育てる意識の醸成

- 公共交通の維持・充実に向けて、先進的な地域では住民や地域自らの取組が進められつつある。

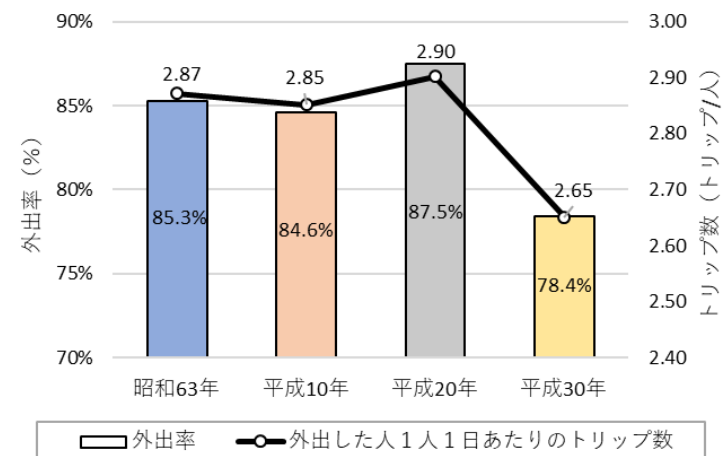
東京都の人口の推移と推計



※ ()内は総人口(昭和60年～平成27年の総数は年齢不詳を含む。高齢化の算出には分母から年齢不詳を除いている。)。1万人未満を四捨五入しているため、総数及び高齢化率は、内訳の合計値と一致しない場合がある。
資料：総務省「国勢調査」[昭和60年～平成27年]、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成29年4月)[令和2年～令和22年の高齢化率(国)]、東京都総務局による推計(平成28年12月)[令和2年～令和22年]

出典：高齢者の居住安定確保プラン(令和3年3月/東京都住宅政策本部)

外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移



資料：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

2. 東京の地域公共交通に関する現状・課題

2-3.各地域に特徴的に見られる課題

中枢広域拠点域



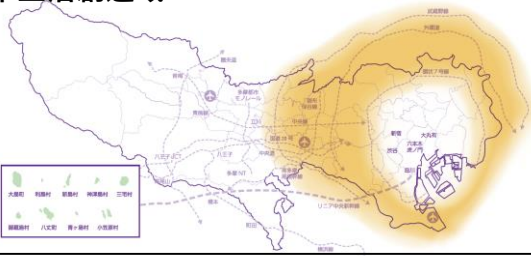
【短期】

- 地域公共交通の役割分担の考え方が必要
- コミュニティバスの隣接区をまたいだ利便性の向上が必要

【中・長期】

- コミュニティバスの事業性改善が必要
- シェアリングのポート不足の改善が必要
- MaaS推進に係る関係者との調整が必要
- インバウンド需要に対応した移動手段の充実が必要

新都市生活創造域



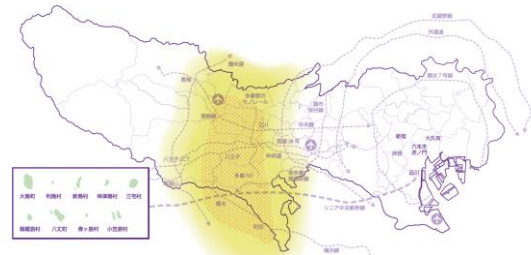
【短期】

- コミュニティバスの運行費・財政負担の軽減策が必要
- 公共交通の走行環境の改善、インフラストックに適した輸送手段の導入が必要

【中・長期】

- コミュニティバス利用促進が必要
- キャッシュレス決済導入に係る事業者負担軽減が必要
- 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



【短期】

- 地域の輸送資源の有効活用が必要
- 路線バス事業の持続可能性確立が必要
- 公共交通不便地域の移動手段確保が必要

【中・長期】

- 事業の持続可能性を高めるバス路線の改善が必要
- 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

自然環境共生域



【短期】

- 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
- 交通需要の把握と、地域の輸送資源の有効活用が必要

【中・長期】

- 他の行政分野とも連携した、持続可能な移動手段の確保策が必要