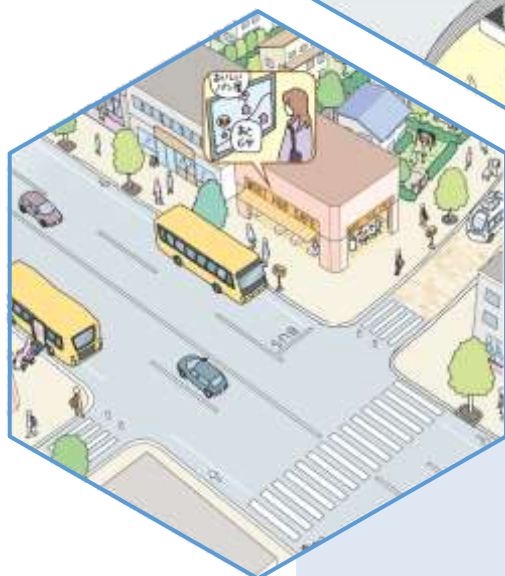


# 東京における地域公共交通の基本方針



2022（令和4）年3月

東京都



## 日々の生活の豊かさに直結する、地域公共交通の取組を加速する

地域の公共交通は、環境負荷も小さく、誰もが気軽に利用でき、私たちの生活を支える身近な移動手段です。車中心から人中心の、環境にやさしいまちづくりを進める上で、地域公共交通を活用していくことが重要です。東京は、公共交通ネットワークが極めて高度に発達し、都民や来街者に日常や非日常の様々な場面で利用されています。



一方で、時代は大きな変化の中にあります。高齢化が進み、交通安全への意識の高まりから運転免許を自主返納する方も増加してきました。将来の本格的な人口減少の見込みや、新型コロナ危機を契機とする「新しい日常」への対応なども求められています。私たちの生活を取り巻く状況が大きく変わろうとしている中、地域生活を支える公共交通もまた時代にふさわしい役割を果たし、将来にわたってその機能を十分に確保しなければなりません。

この考えの下、2040年代における地域公共交通の目指す姿と、その実現に向けて区市町村や事業者、都民と共に進める取組の方向性、さらに今後5年程度の具体的な取組を示す「東京における地域公共交通の基本方針」を、今般、取りまとめました。バリアフリーのさらなる進展はもとより、ラストワンマイルの移動手段の充実や利用者目線の移動の確保、持続可能な輸送スキームの構築、密の回避、MaaSの普及、自動運転や環境等の新技術の活用など、中長期的な視点を踏まえて施策を推進いたします。

目標年次である2040年代へ向け、日々の生活の豊かさにも直結する地域公共交通の取組を加速して、誰もが移動しやすく、自由自在な交流が可能な都市の実現に取り組んでまいります。

令和4（2022）年3月

東京都知事

小池百合子

## 目次

第1章	はじめに	1
1-1	作成の趣旨	2
1-2	上位計画の整理	3
1-3	基本方針の位置付け	6
第2章	東京の地域公共交通に関する現状・課題	9
2-1	東京の公共交通の特徴	10
2-2	東京の地域公共交通の課題	13
第3章	地域公共交通の理念と将来像	21
3-1	地域公共交通の理念	22
3-2	目指すべき将来像	24
第4章	将来像の実現に向けた取組の方向性	31
4-1	理念と将来像に基づく取組の視点	32
4-2	取組テーマ	33
4-3	取組テーマ別の方向性	34
4-4	将来像の実現に向けた各主体の役割	40
第5章	今後5年間の取組	43
5-1	「重点取組期間」の設定	44
5-2	「重点取組期間」で進める具体的な取組	46
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	52
5-4	将来像の実現に向けた更なる検討	54
	参考資料	58

# 第1章

はじめに

## 1-1 作成の趣旨

地域の公共交通は、都民の日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流を実現し、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り、将来にわたってその機能が十分に確保されることが必要である。

あわせて、世界的な潮流である、脱炭素社会の実現に向けた施策の加速、人間中心の都市空間の構築、都市活力の維持・向上といった社会的な課題の解決に公共交通の側面から貢献していくとともに、自動運転技術の進展や新たなモビリティサービス、新技術の社会実装などの技術的な動向も踏まえて、交通政策を実施していくことが重要である。

都の上位計画である「『未来の東京』戦略」、「都市計画区域マスタープラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」で掲げた目指すべき都市像の実現や運転免許証返納者増加への対応など、公共交通に求められる役割も大きくなる一方で、東京都の人口も2025年をピークに減少が見込まれている<sup>1</sup>中、新型コロナ危機を契機とした移動需要の減少、ライフスタイルの変化などの要因により、これまでと同様の公共交通サービスを維持していくことに大きな懸念が生じている。

このような背景の下、東京の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた支援策の方向性等を検討するため、令和2年10月に「東京都における地域公共交通の在り方検討会」を設置し、検討を重ねてきた。

この検討会での議論を踏まえ、目指すべき姿の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、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」（以下「基本方針」という。）を策定し、地域ニーズに合致した持続可能な取組を促していく。

---

<sup>1</sup> 「未来の東京」戦略ビジョン（令和元年12月）に示された、政策企画局計画部の予測による。

## 1-2 上位計画の整理

地域公共交通に関する国や都の既往のビジョン・計画等の上位計画は、以下のとおりである。

都は、既往のビジョン・計画等で、地域公共交通を以下のように位置付けている。

### ・都市づくりのグランドデザイン（H29.9）

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。

<地域公共交通関連の位置付け>

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一つに位置付け

### ・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（R3.3）

2040年代を目標時期とする、広域の見地からの都市計画の基本的方針

新型コロナ危機を踏まえた未来の東京（都市づくりの目標と戦略等）を構想し、サステナブル・リカバリーな都市づくりを推進

<地域公共交通関連の位置付け>

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<sup>2</sup>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。

---

<sup>2</sup> MaaS：Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービス

・「未来の東京」戦略（R3.3）

四つの「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位置付け>

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に向け、以下の複数の「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ている。

- ・ 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

なお、基本方針は、「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」、「東京都自転車活用推進計画」、「総合的な駐車対策のあり方」などの計画や方針とも整合するものである。



国は、法や計画等で地域公共交通に関して以下のように位置付けている。

・ **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（R2.6 改正）**

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与

<法改正の概要>

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充

・ **第2次交通政策基本計画（R3.5）**

交通政策基本法に基づく、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策に関する令和7年度までの基本的な計画

<地域公共交通関連の位置付け>

誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保に向け、以下を掲げている。

- ・ 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- ・ まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- ・ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

・ **東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（H28.4）**

2030年頃を念頭に置いて、鉄軌道を対象として、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクトを示した、交通政策審議会の答申。この答申に基づき、関係者が連携し、課題解決に向け調整・検討の深度化を図っている。

### 1-3 基本方針の位置付け

作成の趣旨や上位計画を踏まえ、地域の特性に即した移動手段の充実と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を促進し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる「挑戦の場」を創出する都市交通環境の実現に資する取組の方針として、基本方針を策定する。基本方針の中で、地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けた支援策の方向性について明らかにしていく。

#### ❖ 基本方針の目標年次

基本方針は、『未来の東京』戦略、「都市計画区域マスタープラン」や「都市づくりのグランドデザイン」と整合を図り 2040 年代を目標年次とし、地域公共交通の目指すべき姿を示す。あわせて、その実現に向けて進めていくこの先 5 年程度の取組についても基本方針の中で示していく。

基本方針の第 1 章及び第 2 章では、東京の地域公共交通を取り巻く状況を整理する。第 3 章で、地域公共交通の理念と 2040 年代に目指すべき将来像を提示し、その実現に向けた取組の方向性を第 4 章で示す。加えて、将来につながるこの先 5 年程度の取組を第 5 章に記す。

基本方針の構成



### ❖ 基本方針の対象範囲

後述する東京の公共交通の特徴を踏まえ、基本方針で取り扱う地域公共交通の範囲を以下のとおり設定する。

- ① 鉄道やモノレール、BRT などへのアクセスを担う端末の公共交通
- ② 鉄道やバス等、多様なモードの結節点
- 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、移動手段転換や利用時間・移動経路の変更等の行動変容促進施策）
- ④ シェアリング事業を行う、超小型モビリティ<sup>3</sup>、（自転車等の）パーソナルモビリティ
- ⑤ 交通不便地域等の移動手段
- ⑥ 走行空間の確保・充実にに向けたソフト施策
- ⑦ 上記に関連する都市政策等



今後は、地域が自ら地域の交通をデザインするという観点が一層重要となる。このことから、基本方針を踏まえ、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、交通事業者を含む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。

<sup>3</sup> 超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両



## 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<sup>4</sup>やデマンド交通<sup>5</sup>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<sup>6</sup>、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%<sup>7</sup>と47都道府県中で1位、生産年齢人口比率も65.8%<sup>8</sup>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。

---

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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

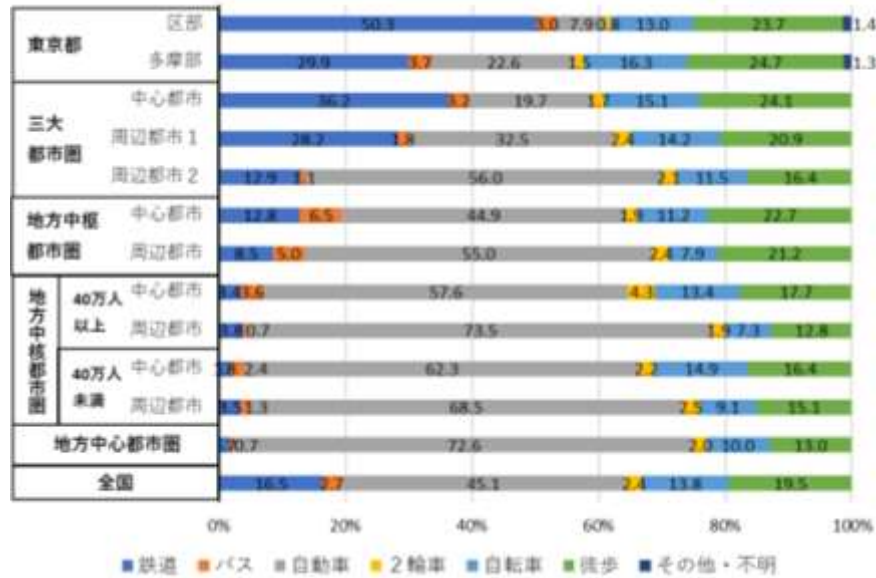
<sup>6</sup> グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

<sup>7</sup> 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）

<sup>8</sup> 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。

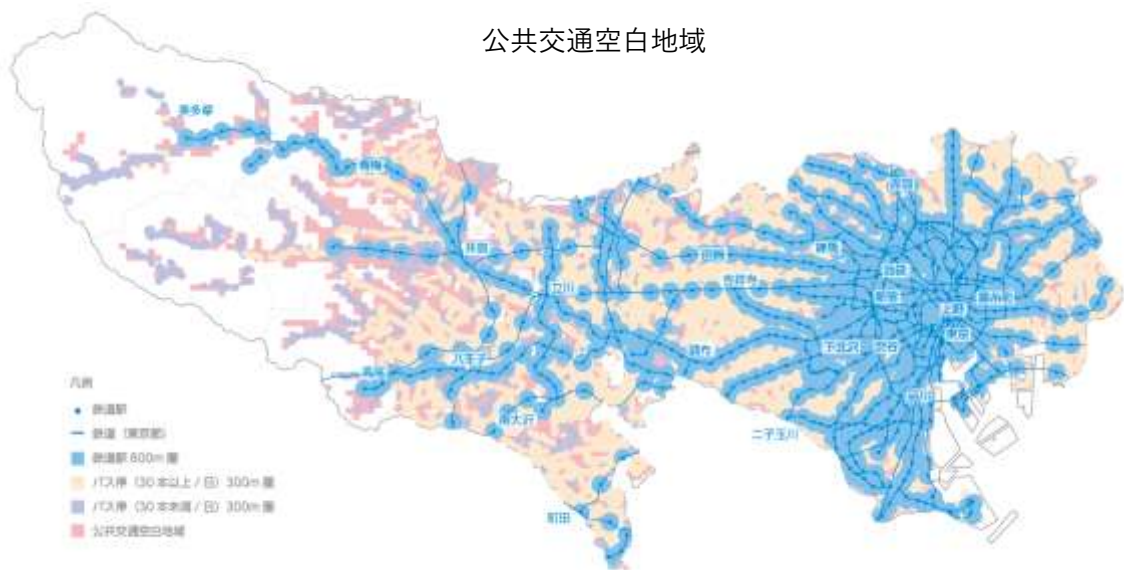
交通手段別分担率（東京都と全国の比較）



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。

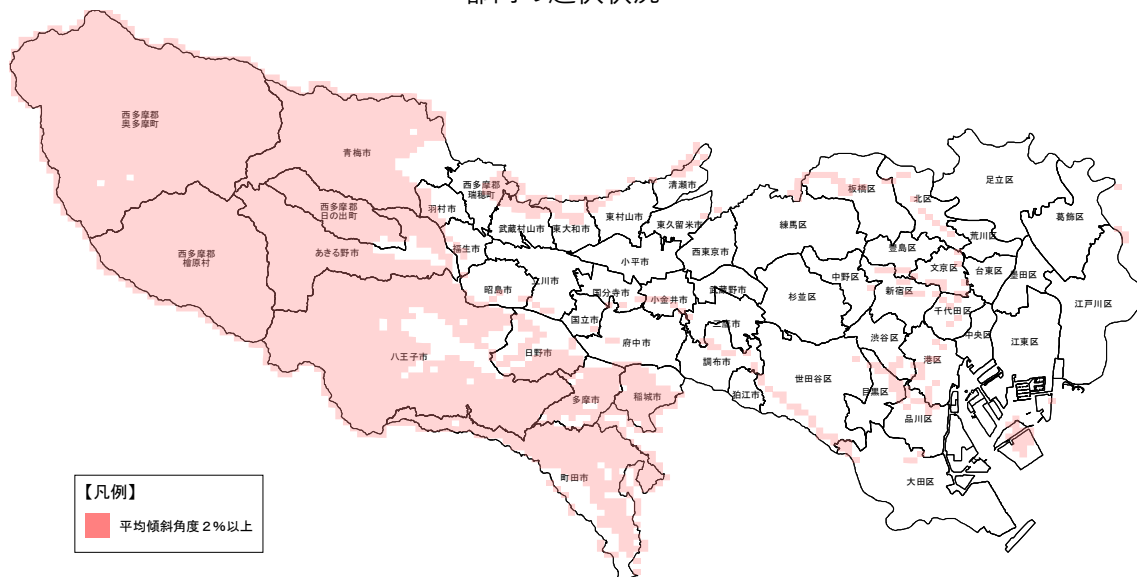
公共交通空白地域



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 DX<sup>9</sup> 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。

<sup>9</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 ZEV<sup>10</sup>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<sup>11</sup>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**

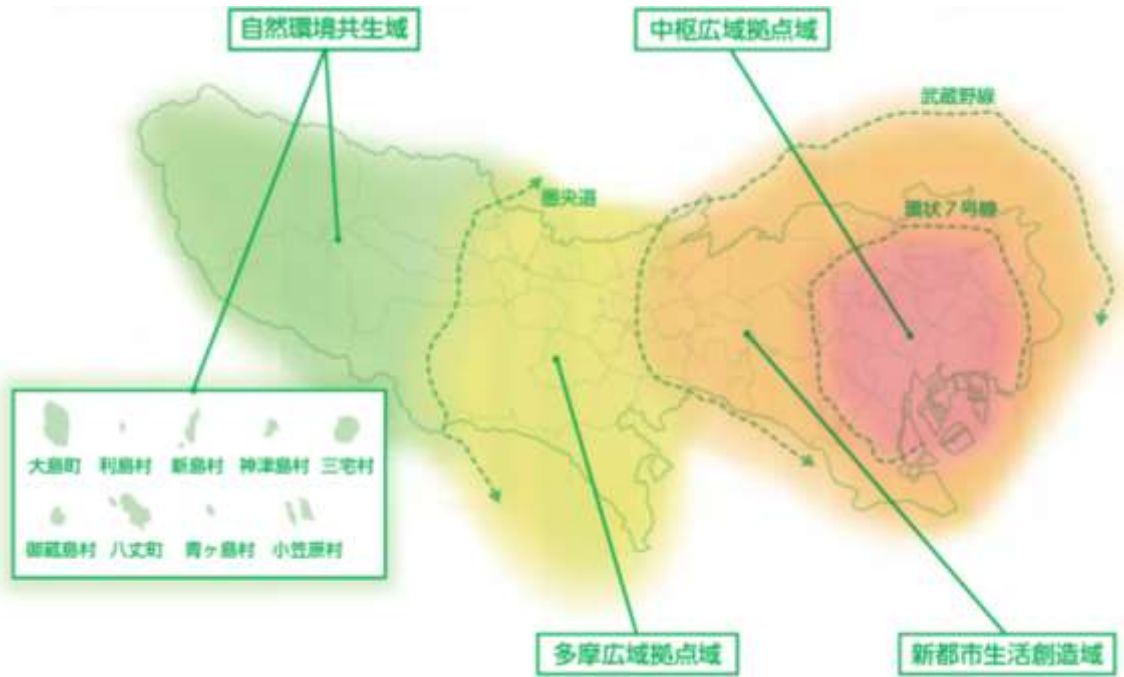
公共交通の確保・維持・改善・充実に向けて、先進的な地域では住民や地域自らの取組や、企業と連携した取組などが進められつつある。

<sup>10</sup> ZEV：Zero Emission Vehicle の略。走行時に CO<sub>2</sub>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）。

<sup>11</sup> 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、高密度な道路・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】

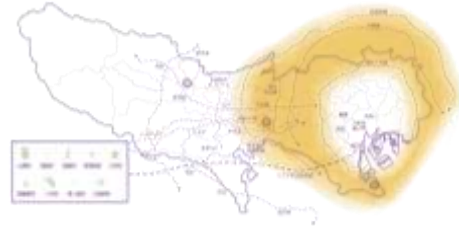
- ・多数の交通事業者、多様なサービスが適切な役割分担を果たせるよう、地域の各種移動サービスを包含するマスタープランが必要
- ・需要集中による混雑への対応など、サービスの質向上が必要
- ・コミュニティ交通について、住民の生活圏を考慮し隣接区との連携を進めるなど、利便性の向上が必要

### 【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<sup>12</sup>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

<sup>12</sup> 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





# 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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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／CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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

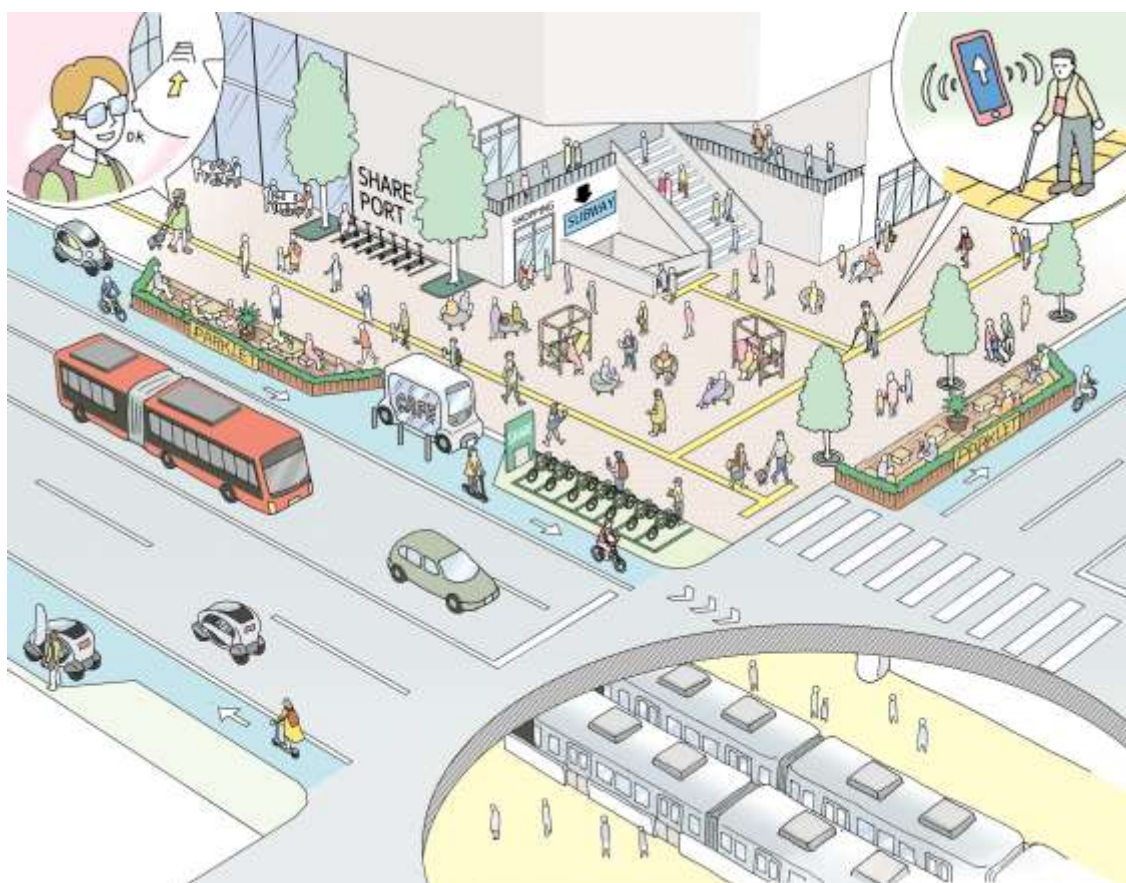
- 必要な移動サービスの提供を脱炭素により行い、CO<sub>2</sub>排出削減に寄与する戦略
- 電気自動車や燃料電池自動車等の車両の技術改善や、バイオエネルギーなどの代替エネルギー利用促進等が該当

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<sup>13</sup>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。

<sup>13</sup> 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



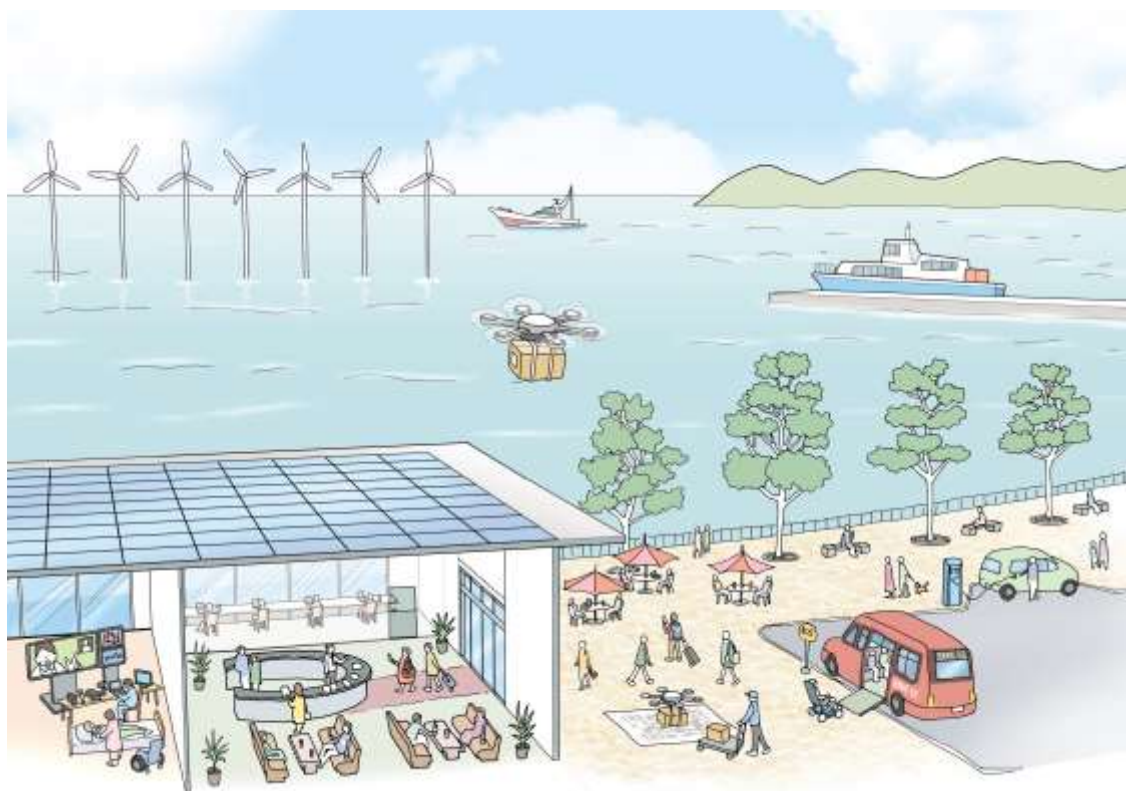
- ・団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。
- ・多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。
- ・身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。

❖ 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。

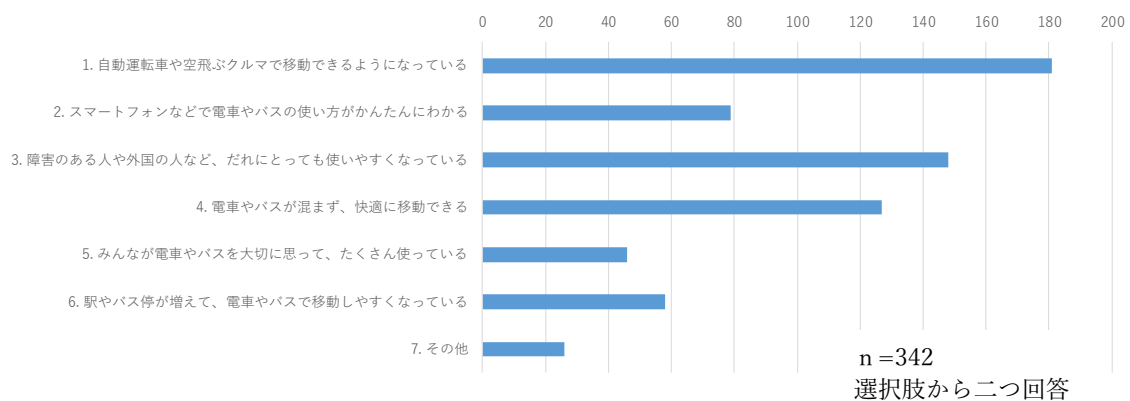


### こどもたちの描く公共交通の将来

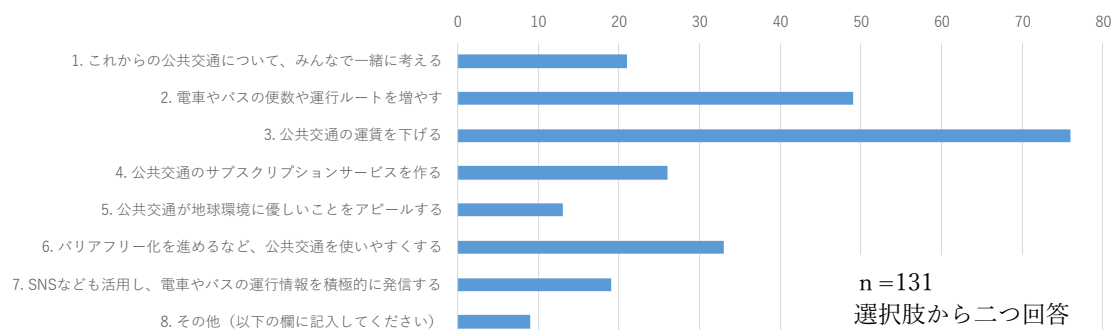
将来にわたって、公共交通を地域で支え育てていくためには、未来を担うこどもたちにも地域の公共交通について広く知ってもらい、こどもたちの意見やアイデアを参考に、今後の取組を考えていくことが重要です。このため、東京都は、小学生及び中学生・高校生を対象に意見の募集を行い、小学生 342 名、中学生・高校生 131 名より回答をいただきました。



「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。





# 第4章

将来像の実現に向けた  
取組の方向性

## 4-1 理念と将来像に基づく取組の視点

公共交通は移動手段としての役割だけではなく、あらゆる都市活動の基盤となり、都市の活力の源泉ともなるものである。公共交通が他の分野にも波及効果をもたらすものであるということを踏まえ、各地域に共通する以下の三つの取組の視点を関係者で共有し、具体的な交通政策の実施につなげていく。

### 視点1：都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する地域公共交通

- ・ 少子高齢・人口減少の進行のほか、ポストコロナ社会の移動需要の回復、新しい日常の定着による移動需要の変化を見据えた、公共交通の確保・維持・改善・充実
- ・ 地域自らがデザインする地域公共交通の実現
- ・ 自動運転技術や交通分野における DX 等の最新技術、電動キックボード等の新しい移動手段の積極活用
- ・ 生活サービス提供事業者など、交通事業者以外の関係する企業も含めた多様な主体の参画
- ・ 公共交通の維持・充実に向けた新たな仕組みの確立・浸透
- ・ 交通サービスの担い手の安定的な確保

### 視点2：持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい地域公共交通

- ・ 公共交通機関への利用転換や、ZEV 普及とそれに向けたインフラ整備により、運輸分野の環境負荷を低減し、ゼロエミッション東京を実現
- ・ 健康まちづくりの実現にも寄与する、気軽な外出を促す、ラストワンマイル等の移動手段の選択肢を充実
- ・ 利用者目線でバリアフリー設備や情報提供、接遇が充実し、ハード・ソフト一体的に誰もが利用しやすい公共交通を実現
- ・ 歩行者や自転車のほか、多様なモビリティが安全に走行できる空間の確保
- ・ 移動に不安を感じることなく、安心して運転免許が返納できる社会の実現

### 視点3：地域のまちづくりに寄与する地域公共交通

- ・ 公共交通により暮らしやすく持続可能な集約型地域構造への再編の加速
- ・ 都民の生活圏に基づき、行政界を意識しないシームレスな移動の実現
- ・ 身近な中心地でもある、駅などの交通結節機能の充実
- ・ 多様な他分野との連携等による移動需要の創造
- ・ 住民や企業の地域公共交通に対する愛着の醸成

## 4-2 取組テーマ

三つの「取組の視点」に基づき、2040年代の将来像に向けて、各地域を貫く六つの「取組テーマ」を設定し、関係者と共に進めていく。

### 視点1

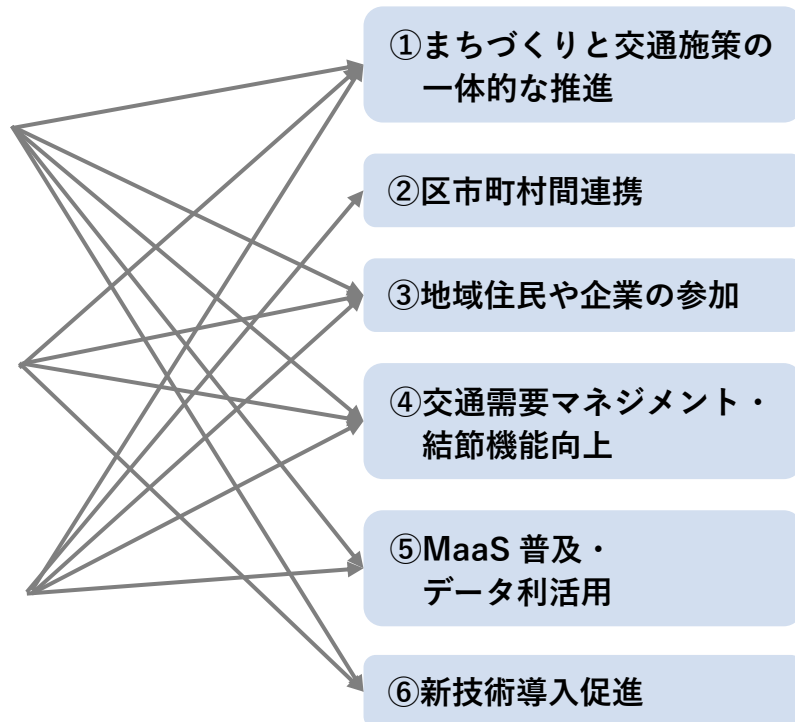
都民生活の質を向上し、  
都市活動を活発化する  
地域公共交通

### 視点2

持続可能な社会の実現に  
資する、人と環境に  
優しい地域公共交通

### 視点3

地域のまちづくりに  
寄与する地域公共交通



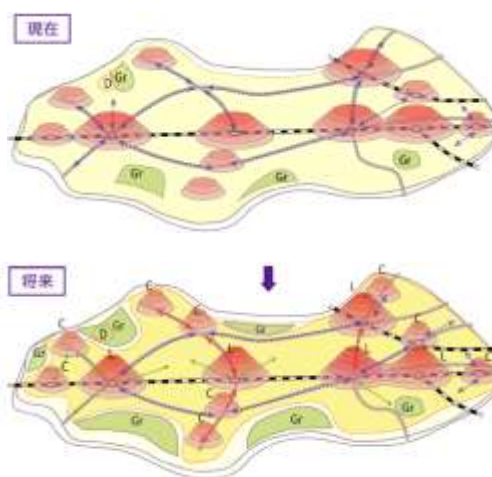
### 4-3 取組テーマ別の方向性

#### ① まちづくりと交通政策の一体的な推進

少子高齢、人口減少の更なる進行に加え、新型コロナ危機を契機とした新しい日常の定着といった社会経済情勢が大きく揺れ動く中でも、公共交通によりあらゆる人に移動サービスを提供しつづけるためには、交通・都市の両面から政策を進めることが必要である。

- 集約型の地域構造への再編と地域公共交通政策との連携を目指し、区市町村の地域公共交通計画や立地適正化計画の策定の促進策について検討を進めていく。(都全域。特に新都市生活創造域、多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- インバウンドや身近な地域内の移動など、様々な移動需要の取り込みや創造により、活発な都市活動を実現するなど、公共交通事業の持続可能性の向上に向けた取組促進策について検討を進めていく。(都全域)
- 地域の課題や交通需要量の変化を捉え、地域公共交通計画の策定等を通じた関係者との協議の上、必要に応じ、路線バス等の運行ルートやダイヤの柔軟な見直しを進めていく。(都全域)
- 丘陵地の住民、子育て世代、高齢者等の気軽な外出を支えることを目指し、自宅から身近な交通結節点への移動や、身近な中心地へのラストワンマイル移動の充実を促進していく。(都全域。特に多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- 公共交通が生み出す価値(交通以外の分野へも波及するクロスセクター効果など)の算出方法について研究を進め、それに基づき、公共交通の運行に関する費用負担の在り方や役割分担について検討を進めていく。(都全域)
- 環境負荷低減にも寄与する公共交通利用の促進に向けて、モビリティ・マネジメントや、交通データの利活用による政策決定を実施していく。(都全域)
- 公共交通政策の実施に当たっては、交通事業者と行政、住民との連携が重要であることに鑑み、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や「道路運送法」などの制度も活用しながら、関係者の連携体制を構築していく。(都全域)
- 独立採算で公共交通事業が実施可能な地域では、交通事業者に対するインセンティブが働く仕組みについて研究を進め、公共交通への投資を呼び込んでいく。(特に中枢広域拠点域、新都市生活創造域)

集約型の地域構造のイメージ

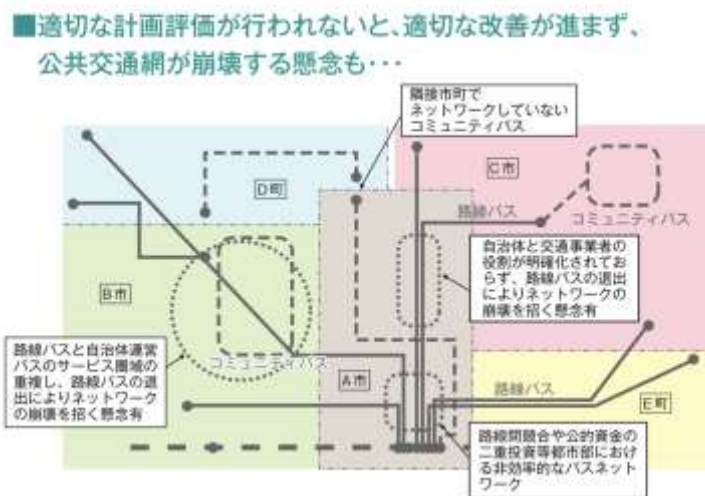


## ② 区市町村間連携

市街地が広域に連坦し、多数の交通事業者がサービスを提供する都内で、利用者のニーズに合った利便性の高い交通サービスを提供していくためには、区市町村相互、及び、都と区市町村間の連携を強化し、利用者目線の観点から広域的な取組を行うことが必要である。

- 幹線系統の中でも確保・維持に課題を抱えるものや、生活交通の中でも都と複数区市町村で共同して実施していくことに意義があるものについて、都と関係区市町村で連携して取組を進めていく。(都全域。特に多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- 都民の生活圏単位での地域公共交通の取組実施に向け、計画策定や新たな移動手段の導入などを通じた誘導策を構築するとともに、都としても区市町村間の調整を先導していく。(都全域)
- 都と区市町村との間に設置している「行政連絡会」を継続的に開催し、都と区市町村との連携を強化するとともに、区市町村間連携の好事例となる先行事例をつくり広く共有していく。(都全域)
- 各主体が実施する交通調査の結果を関係者間で共有し、交通調査の効率化と関係者間の連携強化に資する仕組みづくりを進めていく。(都全域)
- 自転車等のシェアリングについて、利便性向上と更なる普及に向けた施策や、安全な利用を実現する運用方策を検討していく。(特に中枢広域拠点域、新都市生活創造域)

### 生活圏単位での調整を行うべき地域のイメージ



資料：地域公共交通に関する事業評価の手引き  
(平成29年/国土交通省中部運輸局)

### ③ 地域住民や企業の参画

多様化する地域課題の解決に向けては、住民や企業といった地域の関係者の主体的な参画を促し、地域公共交通の利用はもとより、企画、運営などを含めて、地域自らでデザインしていく機運を高めていくことが必要である。

- 地域公共交通の確保・維持・改善・充実に向け、エリアマネジメントの取組との連携をはじめとする、住民や企業の参画を促す新たな事業スキームの在り方を検討していく。(都全域)
- 地域住民等が主体となって、区市町村と共同して行う地域公共交通充実に取組について促進策を検討していく。(都全域)
- 地域の交通課題の解決に向けて、自家用有償旅客運送など、地域の多様な輸送資源の活用や総動員を行う取組について促進策を検討していく。(特に多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- 地域の公共交通の担い手の一員として、住民も含む関係者が持続的に役割を果たしていく仕組みについて検討を進めていく。(都全域)
- 交通サービスの担い手確保の取組を進めるとともに、安全を確保した上で、住民によるボランティアドライバーなどの多様な主体が活躍できる環境の実現に向けた取組を進めていく。(都全域)
- 地域住民や企業との協働の好事例の情報を、都と区市町村との間に設置している「行政連絡会」の場などを通じて広く都内区市町村に共有していく。(都全域)
- 地域のシンボルとなる外観や、利用者ニーズに沿った機能といったデザインの工夫など、地域公共交通に対して愛着を抱き、利用意識を醸成する取組について検討していく。(都全域)

支え合いによる移動支援の取組（町田市鞍掛台買物・外出支援プロジェクト）



資料：地域公共交通の姿を考える行政連絡会 町田市資料

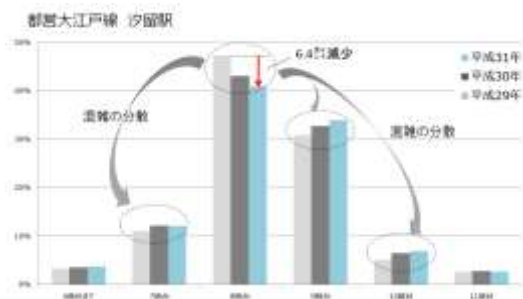


#### ④ 交通需要マネジメント・結節機能向上

移動の質的向上に加え、企業等の BCP<sup>14</sup>強化や感染症対策の観点からも交通需要マネジメントの実施により、都民の快適で安全な移動を実現していくことが必要である。また、移動需要とサービスの供給を適切にマッチングさせることで、公共交通の持続可能性を高めていくことも重要である。これらの取組と並行して、身近な地域で誰もが活動しやすいまちを実現するため、日常生活の中心地ともなる交通結節点の機能を高め、新しい日常に対応していくことも求められている。

- 働き方の多様化など社会や生活の変化にも対応し、地域公共交通の快適な利用、輸送効率改善や公共交通への利用転換など、地域公共交通の効果的な利用を目的とした、交通需要マネジメントの進め方について交通事業者等と共に検討していく。(都全域)
- 人口動態の変化等を踏まえ、利用者ニーズに合わせた路線再編や、利用時間帯の変更働きかけによる輸送効率の改善など、地域公共交通サービスの持続可能性を高める取組を、交通事業者と共に検討していく。(特に多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- 公共交通の利用促進につながる情報提供や健康増進にもつながる移動のきっかけづくりなど、モビリティ・マネジメントの取組を進めていく。(都全域)
- 交通結節機能の向上を図るため、駅等の利便性向上はもとより、インフラ整備と併せて一体的で総合的なまちづくりを展開していく。(特に中枢広域拠点域、新都市生活創造域)
- 大規模小売店舗等、身近な中心地の交通結節機能向上に取り組む区市町村への取組促進策を検討していく。(特に多摩広域拠点域、自然環境共生域)
- シェアリング事業を行う自転車や超小型モビリティの、交通結節点周辺等への適正なポート設置促進策を検討していく。(特に中枢広域拠点域、新都市生活創造域)
- ICT を活用した乗換案内や周辺情報の提供など、様々なソフト対策により乗換えの負担を減らし、多様な交通モードを利用しやすい環境を充実していく。(都全域)

時差 Biz の取組によるピークカット



資料：2018年度冬の時差 Biz 結果報告  
(平成31年/東京都)

<sup>14</sup> BCP : Business Continuity Plan の略。災害時に特定された重要業務が中断しないこと、また万一事業活動が中断した場合に目標復旧時間内に重要な機能を再開させ、業務中断に伴う顧客取引の競合他社への流出、マーケットシェアの低下、企業評価の低下などから企業を守るための経営戦略

### ⑤ MaaS 普及・データ利活用

多数の交通事業者が集中する東京においては、情報技術も最大限活用し利用者利便を向上させるとともに、交通データに基づく都市・交通政策を推進していくことが必要である。

- 交通と他分野のサービスとの連携を行う MaaS 等の社会実装に向け、関係者間でデータを共有する仕組みを検討していく。(都全域)
- 路線バスやコミュニティ交通等の効率的な運行や利用者利便の向上に資する、乗降データ取得・GTFS データ<sup>15</sup>作成を促進していく。(都全域)
- 交通に関するデータを蓄積し、地域の課題解決や利用者利便の向上に資する政策・計画立案に活用する方策を実施していく。(都全域)
- 地域公共交通に関する課題、地域別の取組、データを可視化し、都民や都内企業とも共有していくことで、地域公共交通に関する関心を高める取組を実施していく。(都全域)
- 移動手段のオープンデータ整備促進に加え、区市町村のデータ利活用の促進策を検討していく。(都全域)



出典：はじめよう！「標準的なバス情報フォーマット」（令和3年/国土交通省）

<sup>15</sup> GTFS データ：General Transit Feed Specification の略。標準的なバス情報フォーマット。バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのための共通フォーマットで、共通の作成規則（仕様）に従った複数の CSV ファイルで構成



## 4-4 将来像の実現に向けた各主体の役割

これまで、地域公共交通は主に交通事業者の経営努力に支えられ発展してきたが、今後は、地域に精通する区市町村の主体性、交通事業者の創意工夫の下、地域の状況に鑑み多様な主体の参画を促し、地域公共交通の魅力や利便性を高める取組を進めることが必要となる。

前述した方向性に沿って取組を進めていくため、各主体がそれぞれの役割を果たした上で、共に交通政策を推進していく。

### ❖ 各主体の役割

#### (国の役割)

- ・法律等に基づく全国的な視点からの政策立案
- ・交通事業者の指導・監督
- ・**地域公共交通の確保・維持・改善のための支援** など

#### (都の役割)

- ・持続可能な地域公共交通の実現に向け、都内の区市町村や交通事業者等に将来の**ビジョンや取組の方向性を示す**とともに、地域公共交通の確保・維持・改善・充実にに向けた取組の立上げや促進に資する支援策を構築
- ・複数の区市町村に係る交通課題の解決に向け、情報共有・連携を図るとともに、**広域的な視点から総合調整**を実施
- ・行政界をまたぎ、拠点同士を結ぶ広域的に重要な路線である、幹線系統の確保・維持に資する取組の推進
- ・公共交通政策とまちづくり政策等を一体的に推進 など

#### (区市町村の役割)

- ・地域住民の移動ニーズを把握し、地域の交通課題の解決に向け、**主体的な役割**を発揮
- ・区市町村が中心となって、交通事業者や住民など地域の関係者と協議し地域公共交通計画を策定。住民や地域企業などの参画を促すとともに、都や隣接区市町村と連携し地域にふさわしい移動手段を構築
- ・交通結節機能の強化や、生活交通・ラストワンマイル移動の確保・維持・改善・充実に資する取組の推進
- ・公共交通政策をまちづくり政策等と一体的に推進 など

**(交通事業者の役割)**

- ・安全で安定的な移動の提供をはじめ、**適切な輸送事業の遂行により都民の移動手段を確保**
- ・行政と連携し、戦略的な都市づくりのパートナー機能を発揮
- ・交通結節機能の強化やデータ連携等、交通事業者間の連携に努めサービスの質を向上  
など

**(都民、都内企業の役割)**

- ・「**地域の交通事業の担い手の一人**」との意識の下、積極的な公共交通利用、交通政策へ協力、行政や交通事業者等と連携・タイアップした取組を推進  
など

上記の各主体の役割を踏まえ、都は、地域の交通課題の解決に向け、区市町村の取組意欲を引き出し、主体的な取組を効果的に後押しする仕組みを構築していく。また、東京の特徴を踏まえた好事例を意欲ある区市町村と共に創造し、他の地域へも展開していく。さらに、行政界を越えた取組や、組織を越えた連携、各区市町村に共通する取組などを進めることで、区市町村の取組をリードしていく。

なお、取組に際して、社会経済情勢の変化や技術の進展を捉え、都は関係者と共に施策を随時アップデートしていく。



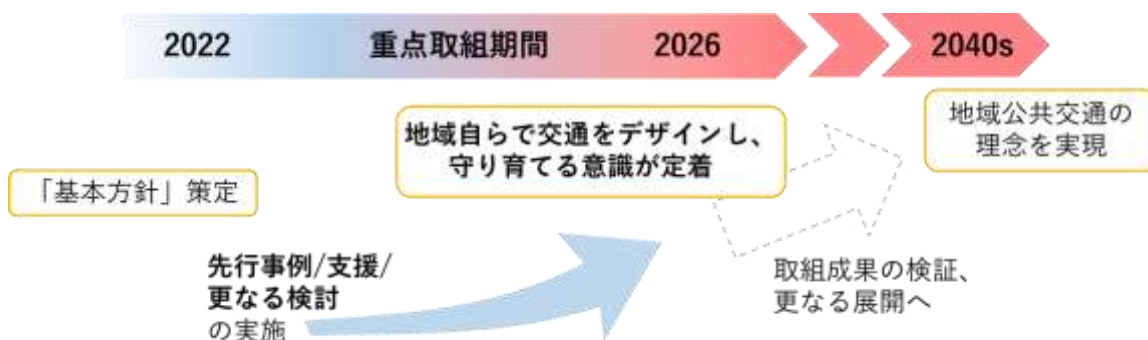
# 第5章

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。新型コロナ危機や気候危機を契機として、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年を「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。



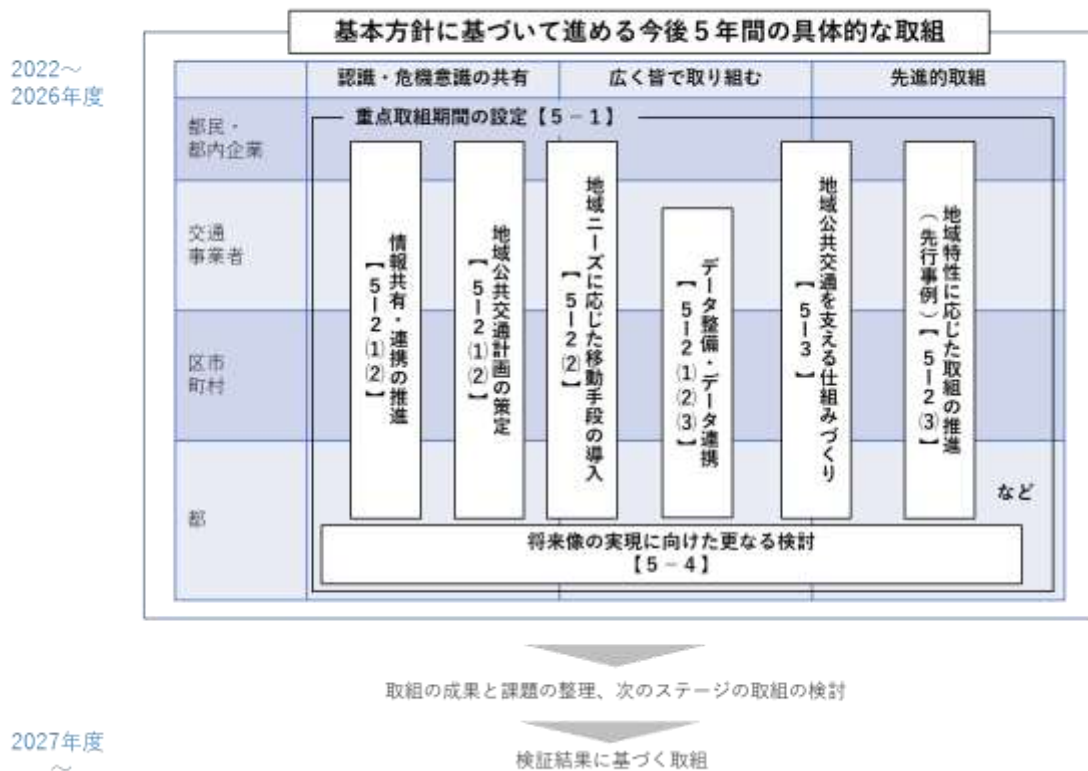


基本方針に基づき、関係者の適切な役割分担の下、情報共有・連携、地域公共交通計画の策定などを行い、その中で位置付けられた課題解決に向けた具体的取組について優先的に実施及び支援を行う。

なお、取組の内容については「アジャイル<sup>16</sup>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



<sup>16</sup> アジャイル：「アジャイル (agile) = 俊敏な、すばやい」という言葉の意味から、時代や状況の変化に柔軟かつ迅速に対応すること。

## 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サイト等により情報提供・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、及び、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、都は各種支援策を講じ、取組の促進を図る。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計画の策定を促進し、ポストコロナの需要変化に対応した持続可能な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)

- 地域に適した移動サービスを構築するため、既存の移動手段とも連携しながら、デマンド交通やグリーンスローモビリティなど、地域特性に応じた移動手段・運営手法の導入に取り組む区市町村や地域住民等の取組を後押しする。
- 利用者利便向上や事業の効率化など、既存のコミュニティ交通の見直しの取組を後押しし、地域の公共交通の改善につなげる。

(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)

### 地域ニーズに応じた 移動手段の例



出典：東久留米市、町田市資料

### (環境対応車、バリアフリー対応車や環境対応設備の導入)

- 交通事業者等の ZEV 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。
- 電気自動車の充電設備導入や、自転車シェアリングポート設置に対する支援の実施により、脱炭素の移動手段の普及につなげる。
- あわせて、ユニバーサルデザインの運行車両の導入を促進し、誰もが円滑に利用できるようにするための施設整備を進める。

(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、脱炭素社会の実現にも資する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（先行事例の取組）

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八つを設定し、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造などを進める。

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。

複数区市町村で連携して運行する

コミュニティ交通イメージ



(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共に進め、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、交通事業者の移動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)

企業送迎バスの一般乗合化例

(富山県黒部市)



南北循環線(YKKと関係者が連携)

出典：黒部市資料

(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、地元区市町村と共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導入に向けた先行的な取組を推進していく。

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、先行事例の取組を進める。これらの先行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。



出典：国土交通省資料

### 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共に取り組み、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、関係者と共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、移動サービスを確保・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

地域主導の新技术実証実験  
(大丸有地区)



#### 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などにおいて、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移動サービス充実

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、移動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

商工会による送迎サービス  
(村山団地)

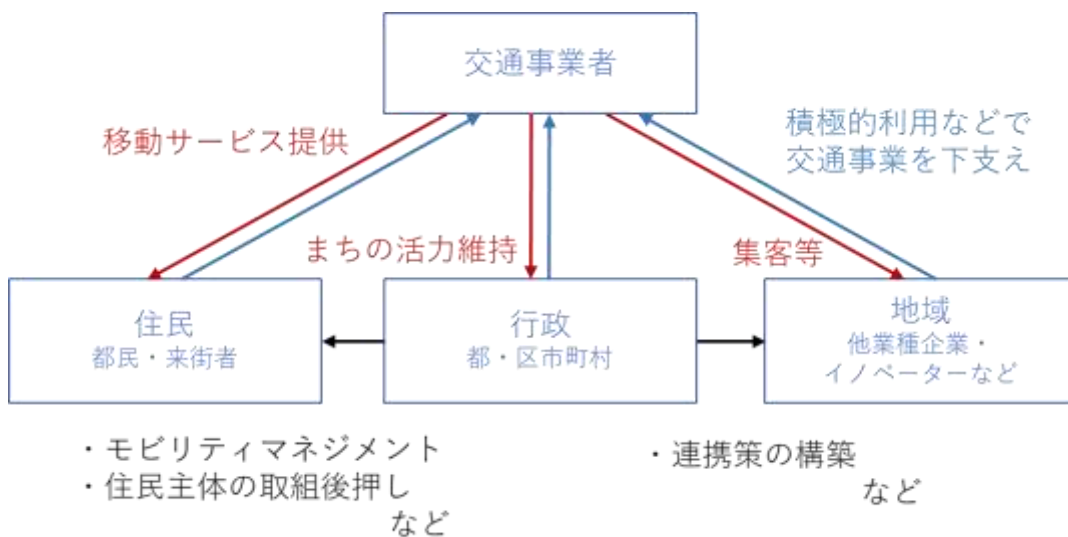


出典：コミュニティビジネス事例集  
(平成28年/関東経済産業局)

⑦ 地域の輸送資源を総動員した移動サービスの構築

既存の様々な移動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み合わせ、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

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のイメージ



## 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超高齢社会への対応、免許返納に対する不安解消、気候危機への対応の面からも、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、これまでと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造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ことが必要である。

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かけていく。

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

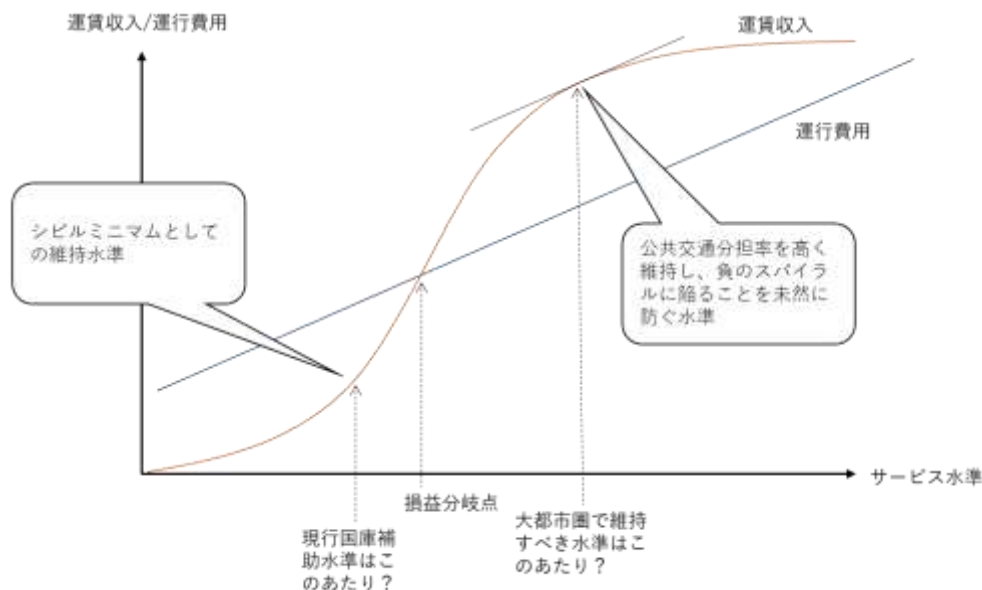
地域公共交通の、都市活動を支える公的なサービスとしての機能に鑑み、サービスの質の維持・向上を図りながら持続可能性を確保するため、行政として確保すべき・目指すべきサービス水準や公共交通分担率の考え方、公共交通の維持・充実にに向けた新たな仕組みの構築に向け検討を行う。

#### 【検討の方向性】

- 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、沿線都市施設の立地状況や、新型コロナウイルスの影響による需要構造や利用状況の変化などを踏まえ、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

サービス水準の在り方のイメージ（仮説）



公共交通分担率が高く他地域とおかれている状況が異なる大都市圏においては、その特性に合った、目指すべきサービス水準があると思われる。

❖ データ戦略の構築に向けた検討

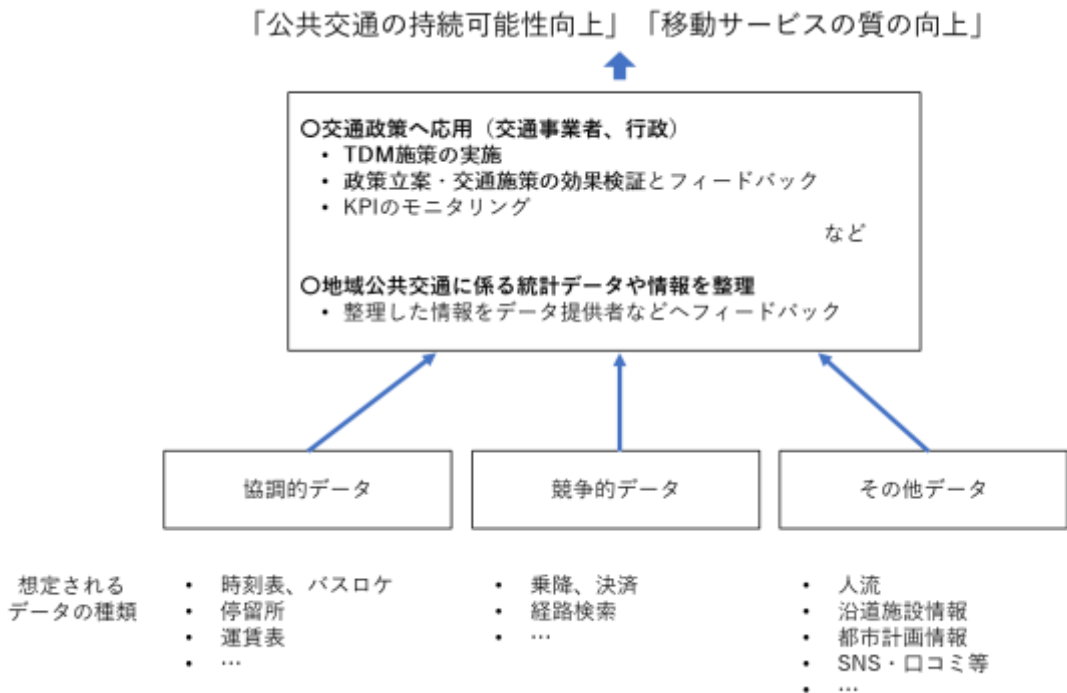
持続可能な公共交通の実現に向けては、利用者のニーズを把握し、それに対応する移動サービスの効率的な提供や、交通以外のサービスとの組合せによる移動需要の創造が必要である。それに向けて、政策検討・推進・効果検証の基盤ともなる交通データについて、データ整備・共有のルールを検討する。

【検討の方向性】

- 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

データ共有と活用イメージ



### ❖ 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

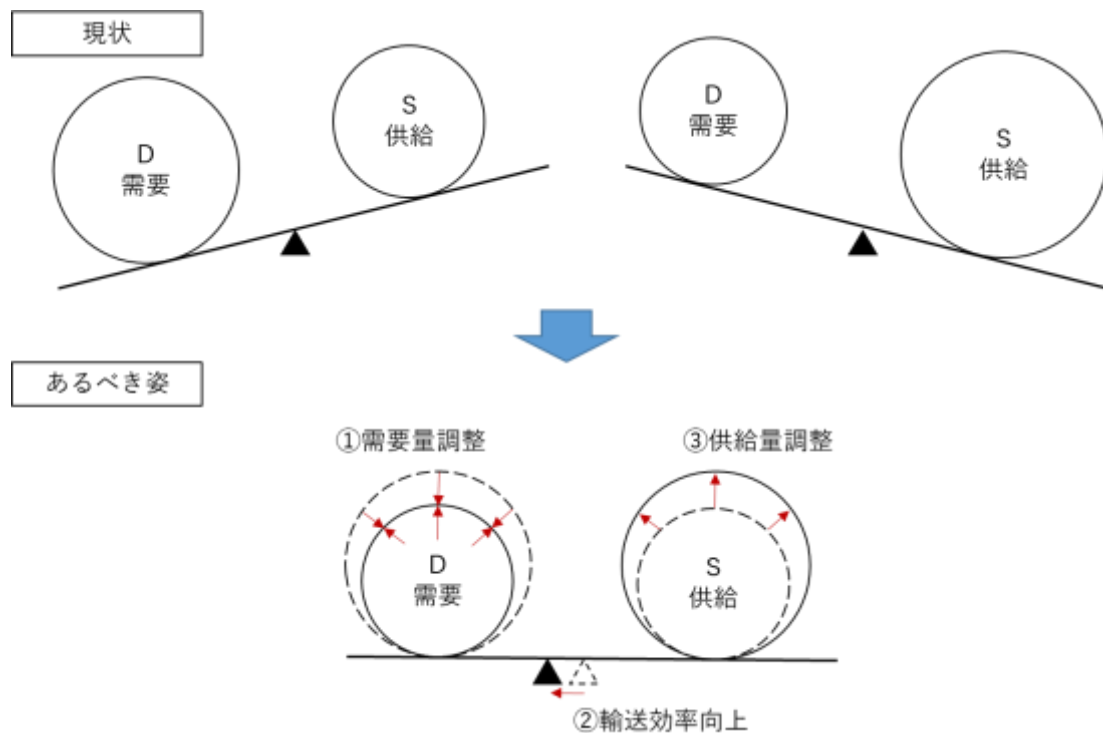
快適な利用実現、輸送効率改善や公共交通への利用転換など、需要者・交通事業者・行政が一体となって進めることが重要な地域公共交通の効果的な利用につながる取組について、並行して検討を進めている、快適通勤の実現を目的とした鉄道のピーク需要分散に資する取組とも連携し、検討を行う。

#### 【検討の方向性】

- 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

#### 需要平準化や行動変容促進策のイメージ



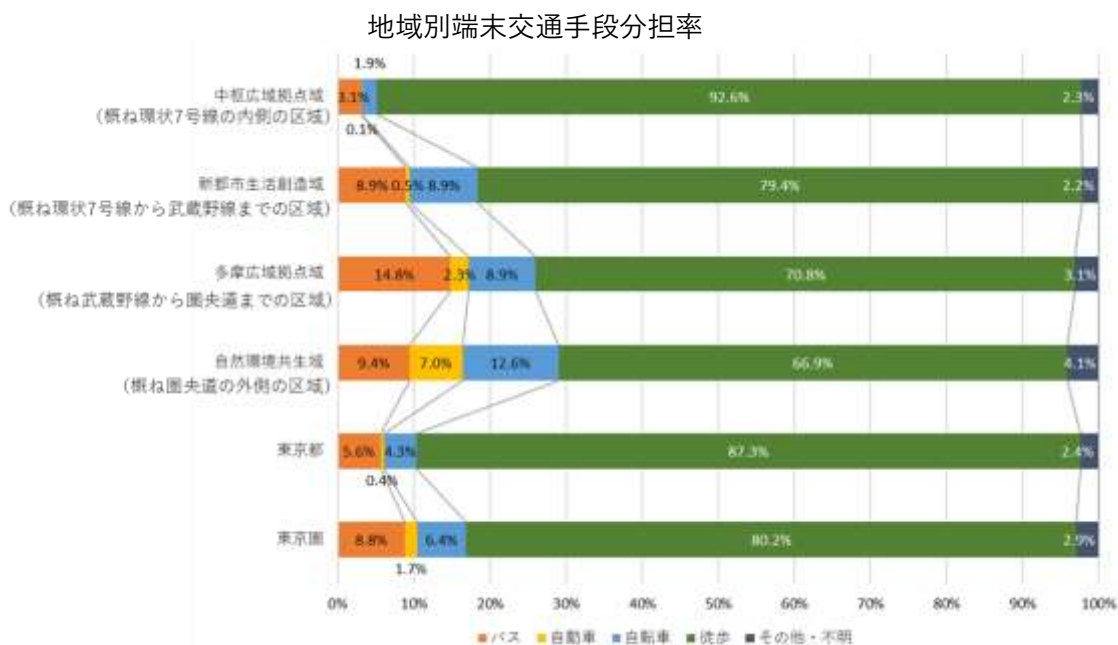
## 参考資料

### 東京の公共交通の特徴に関する資料

2-1 東京の公共交通の特徴を示す資料のうち、本編に掲載しきれなかったものについて、参考資料としてまとめて掲載する。

#### ❖ 公共交通の利用状況に関する特徴

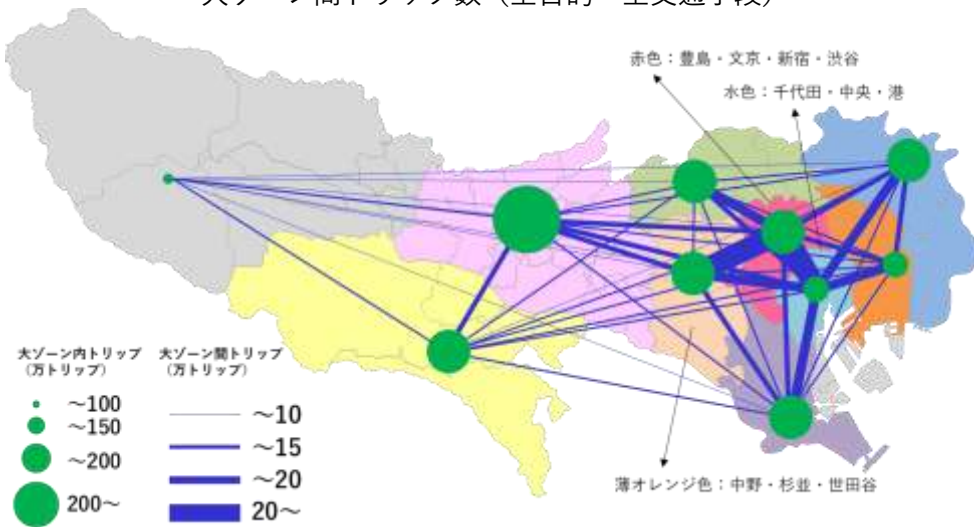
鉄道駅からのアクセス・イグレスを担う末端交通手段について、都内における地域別の分担率を見ると、中枢広域拠点域では徒歩が 92.6%と高い値になっている。郊外部に関しては、多摩広域拠点域ではバスが選択される高い一方で、自然環境共生域では自転車・自動車の割合が高い傾向にある。



❖ 都内におけるトリップに関する特徴

都内における地域間トリップ数は、新宿・渋谷区（下図・赤色）を含むエリアが卓越していることが分かる。また、武蔵野市・立川市を含むエリア（ピンク色）と区部中心部（薄オレンジ、赤色、水色のエリア）を結ぶ、郊外・都心間の移動も多くみられるほか、武蔵野市・立川市を含むエリアと八王子・町田市を含むエリア（黄色）の郊外間の移動も一定程度見られ、行政界をまたぐ広域の移動も多く発生している。

大ゾーン間トリップ数（全目的・全交通手段）



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

地域内々トリップを区市町村別に見ると、区部中心部を取り囲むエリア及び八王子市において、区市町村内を発着地とする移動が多い傾向が確認できる。

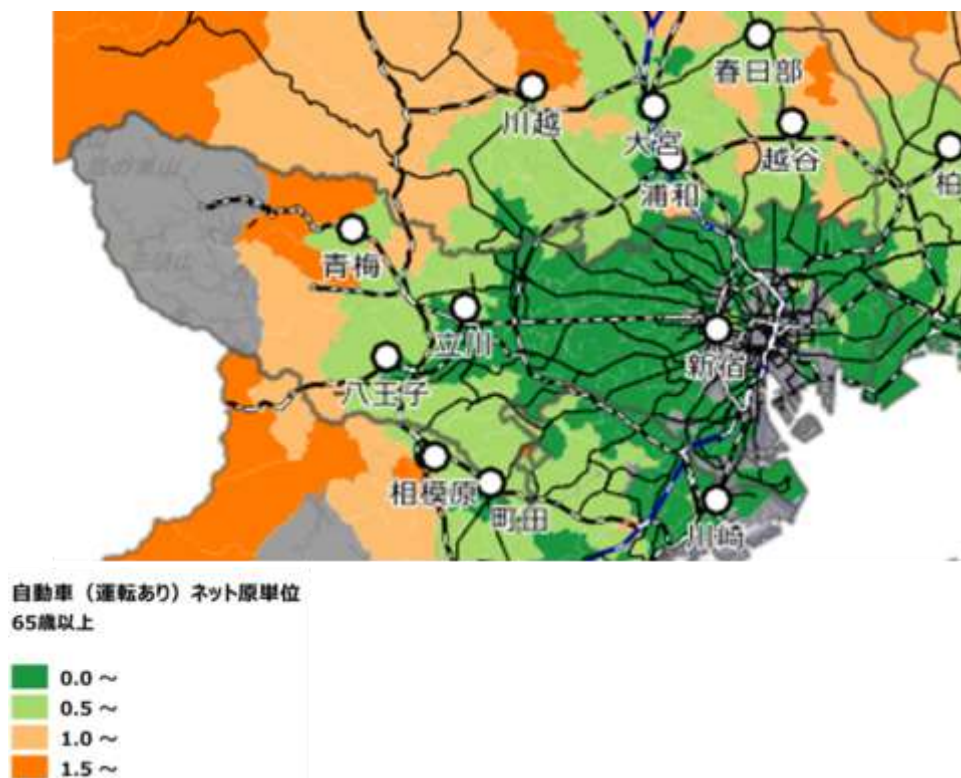
区市町村別地域内間トリップ数（全目的・全交通手段）



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

高齢者の移動手段として自動車を使用するトリップは増加傾向にある。特に後期高齢者の増加率が高い。また、高齢者が自身で運転するトリップは、多摩西部にいくに従って高くなる傾向にあり、高齢者であっても自家用車を運転せざるを得ない状況にあることが確認できる。

高齢者の自分自身での運転の自動車ネット原単位\*



※ここでいう自動車ネット原単位とは、自動車で移動したトリップ数の総計を、外出した人1人1日当たりの値に換算したもの

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



❖ 交通サービスの担い手に関する特徴

自動車運転の職業の有効求人倍率は、他の職業と比較して近年の上昇率が著しく、交通サービスを担う労働者不足は深刻である。

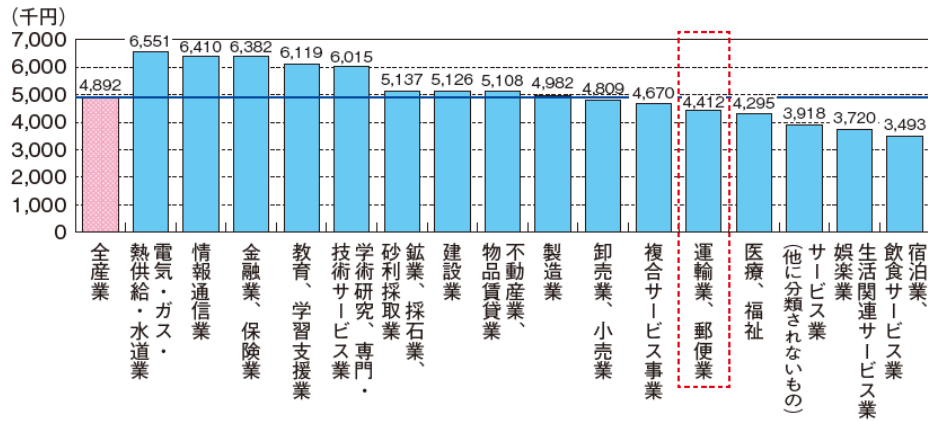
職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）



出典：令和元年度交通の動向（令和元年6月/国土交通省）

上記の状況に関しては、長時間拘束、低賃金等の過酷な労働環境が一因と考えられ、今後、労働人口の減少が見込まれる中で、交通事業の担い手確保はより困難な状況になる可能性がある。

産業別の年間所得額（2015年）



注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きままって支給する現金給与額×12+年間賞與其他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。

きままって支給する現金給与額=6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。

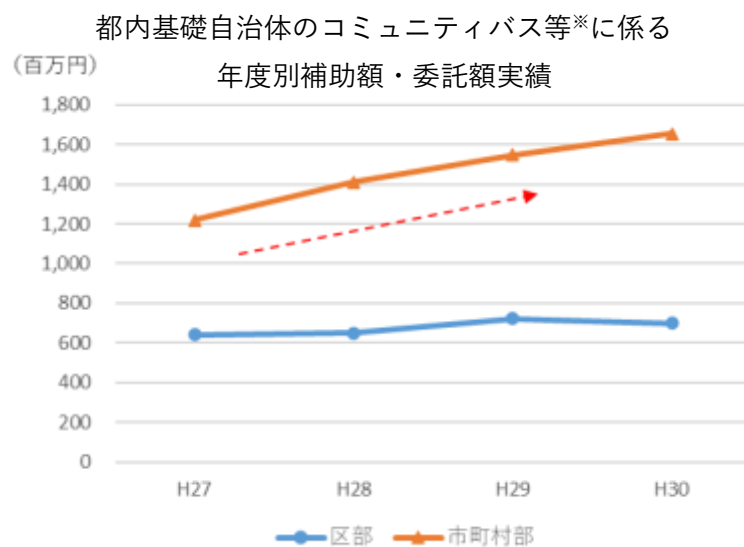
年間賞與其他特別給与額=調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。

注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

資料：令和元年度交通の動向（令和元年6月/国土交通省）に東京都加筆

❖ 都内におけるコミュニティ交通に関する特徴

コミュニティバス等に関して、都内の区市町村による財政負担額は増加傾向にあり、特に市町村部でその傾向が著しい。今後、公共交通利用者の減少等により、区市町村の負担額が更に増加するおそれがある。



※：民間路線バス、コミュニティバス・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

❖ 新型コロナウイルスによる公共交通への影響

首都圏及び関西圏における鉄道駅の利用状況は、新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言前における駅利用状況を 100 とした場合（2020/2/17 の週）、約 7 割の回復にとどまっている。

また、全国の乗合バス事業者を対象とした調査によると、一般路線バスの 2021 年 12 月の輸送人員は 2019 年同月比 17.5% 減で、引き続き厳しい状況が続いている。

テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※JR（JR 東日本、JR 西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値

※数値は、呼びかけ前を 100 とした場合の指数

※「呼びかけ前」は、2 月 17 日の週の特定期

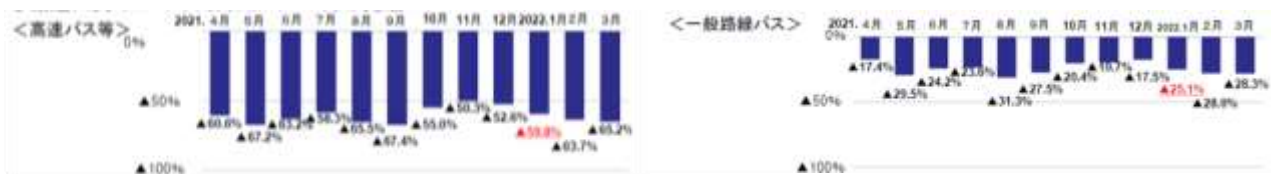
※ピーク時間帯は、各駅において 7:30~9:30 の間の 1 時間で最も利用者が多い時間帯

※主なターミナル駅は、以下のとおり

※首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜  
 関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

出典：駅の利用状況（首都圏・関西圏:速報値）（令和 4 年 3 月/国土交通省）

乗合バスの輸送人員（2019 年同月比、2・3 月は見込み）



※調査方法：乗合バス事業者 240 者に対して業界団体を通して影響を調査

資料：新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和 4 年 1 月 31 日時点まとめ）  
 （令和 4 年 2 月/国土交通省）

## こどもアンケート結果の概要

p.29「こどもたちの描く公共交通の将来」で紹介したこどもアンケート結果の概要は以下のとおり。

実施期間：令和4年1月20日～2月21日

実施方法：都内学校を通じ、小学生及び中学生・高校生に周知

webフォームによるアンケートにより意見を聴取

回答数：小学生342件、中学生・高校生131件

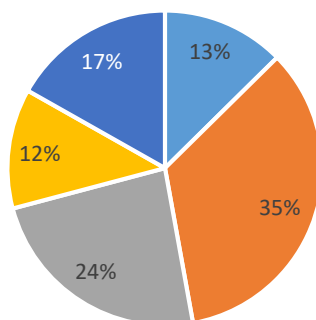
### ❖ 小学生アンケート結果

中学年から高学年を中心に、都内全域の小学生から回答をいただいた。

	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	無回答	総計
特別区	1	2	38	23	37	74	1	176
多摩地域	9	6	73	12	41	4		145
島しょ部						1		1
都外			1		10			11
無回答	1		1	1	2	1	3	9
総計	11	8	113	36	90	80	4	342

およそ半数の小学生が週数回以上の頻度で公共交通を利用している。

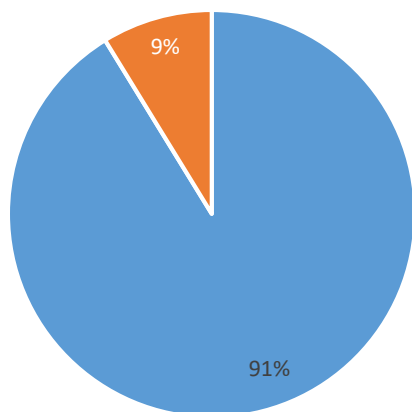
### 公共交通利用頻度



- だいたい毎日使う
- 1週間に何回か使う
- 1か月に何回か使う
- 1年に何回か使う
- ほとんど使わない

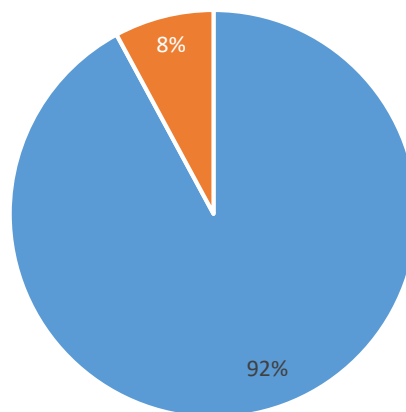
公共交通の利用方法について、こどもたちの理解度は高い。

電車の乗り方



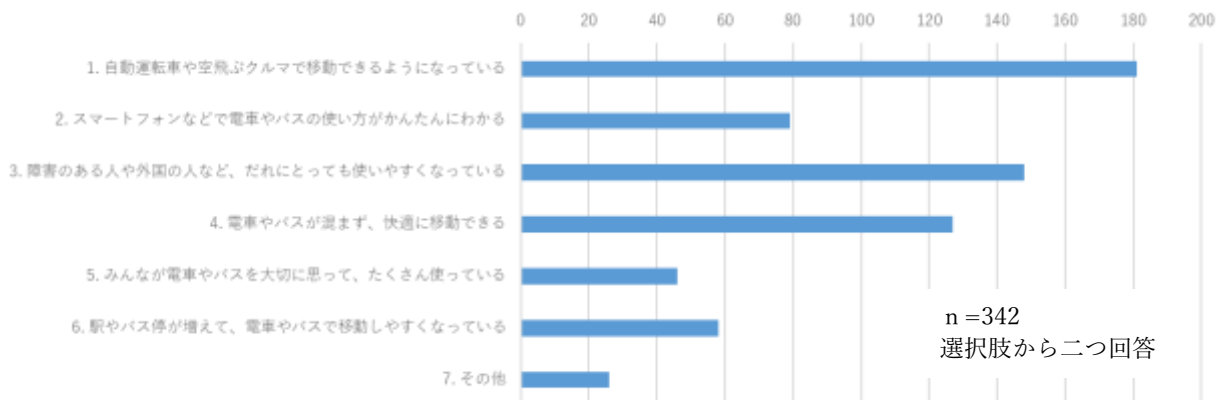
■ 知っている ■ 知らない

バスの乗り方



■ 知っている ■ 知らない

「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る。



その他自由記述意見の例：

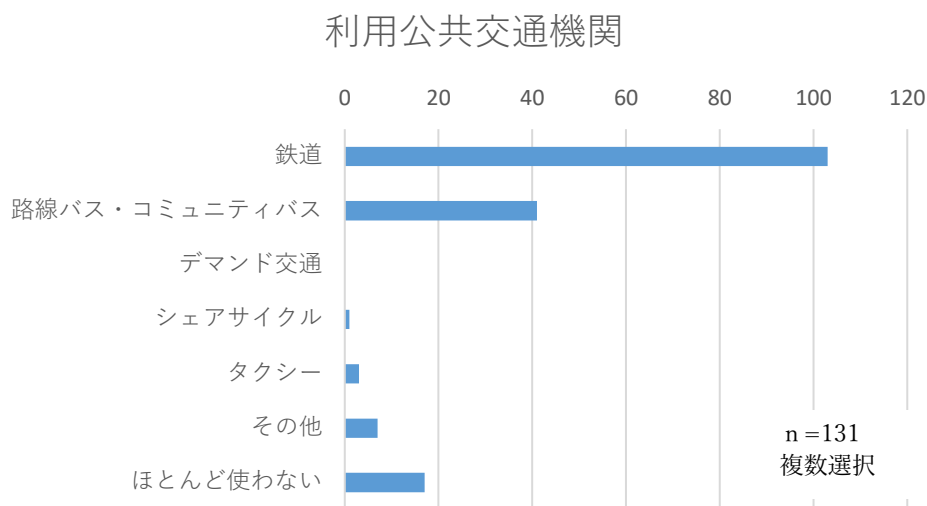
- ・ 電車などで子供がうるさいなどのクレームのないような空間
- ・ 乗り物の時間が注文できる
- ・ 動力源が再生可能エネルギー
- ・ 感染症が蔓延せずに安心して利用できる
- ・ 空いていて座れる方が良い
- ・ 目的地の近くまで電車・バスで行きたい など

❖ 中学生・高校生アンケート結果

多摩地域の中学生を中心に回答をいただいた。

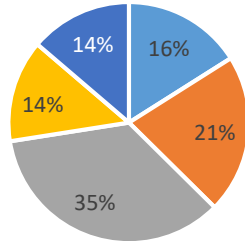
	中学生	高校生	総計
特別区	8	5	13
多摩地域	114	2	116
島しょ部	2		2
総計	124	7	131

中学生・高校生には鉄道、バスが多く利用されている。



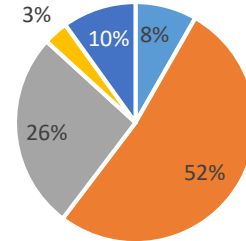
毎日の利用頻度では公共交通が高い一方、週単位での利用頻度は自家用車の方が高く、利用傾向に差がみられる。

公共交通利用頻度



- ほぼ毎日使う
- 週に数回使う
- 月に数回使う
- 年に数回使う
- ほとんど使わない

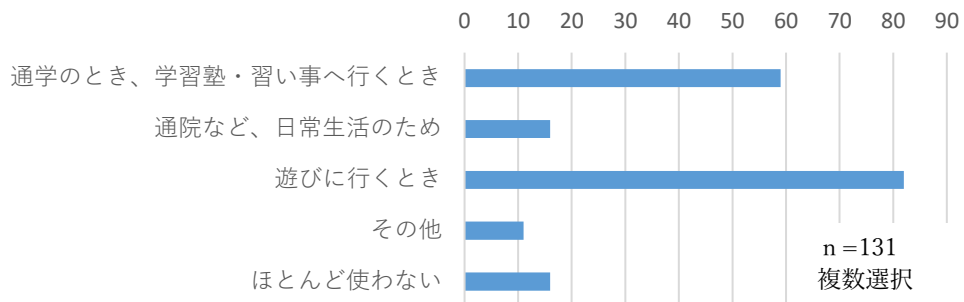
自家用車利用頻度



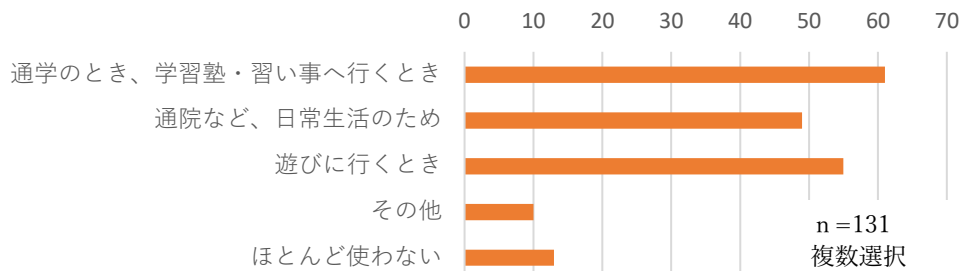
- ほぼ毎日使う
- 週に数回使う
- 月に数回使う
- 年に数回使う
- ほとんど使わない

利用目的に着目すると、日常生活目的の自家用車利用傾向が特徴的である。

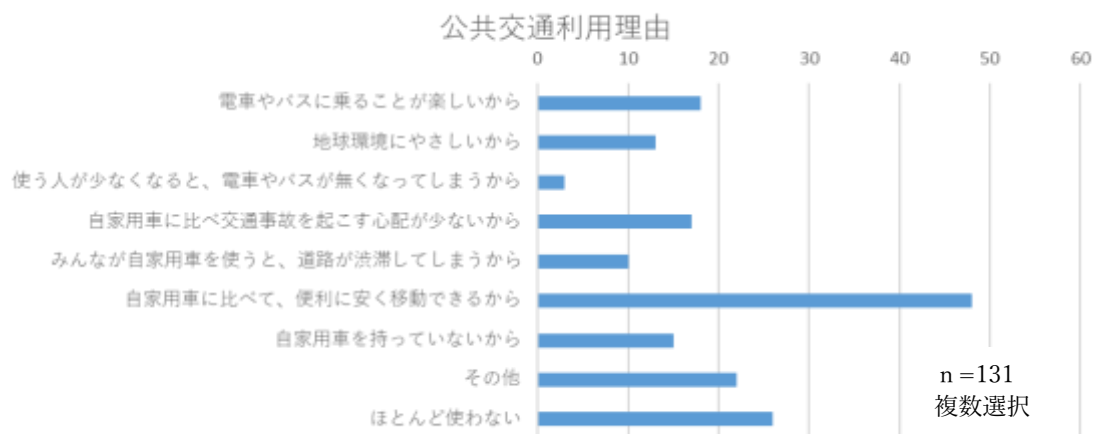
公共交通利用目的



自家用車利用目的

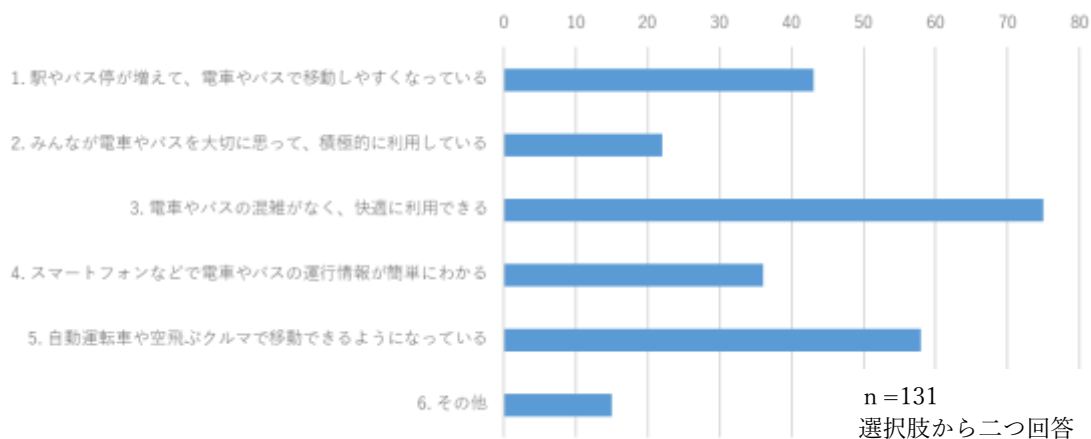


公共交通と自家用車それぞれの利用理由を比較すると、環境面や安全面での公共交通のメリットが認知されていないことがうかがえる。





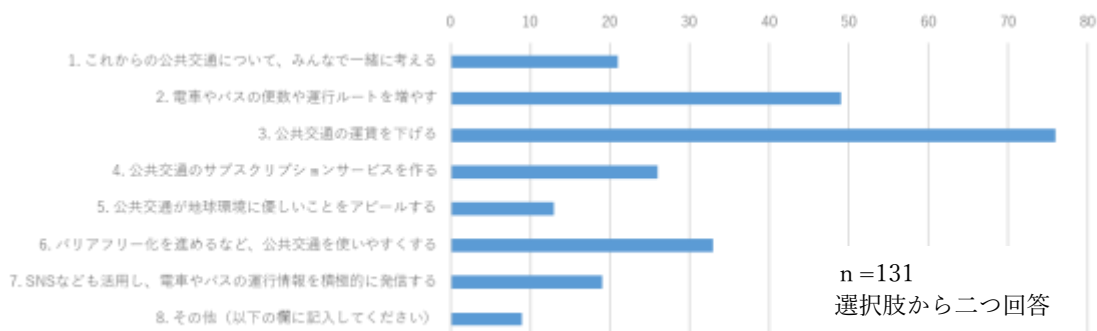
「20年後、どのような公共交通になってほしいか」という設問に対しては、小学生とは異なり、快適性に関する意見が一番多く寄せられた。



その他自由記述意見の例：

- ・ 利用しやすくなれば、多くの人が利用すると思う
- ・ いつでもどこでも利用したいと思ったらすぐに利用できるような交通機関
- ・ 監視カメラ映像できちんとマナー違反の運転手も客も管理してほしい

「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・高校生の回答は、料金や公共交通の利便性に対する指摘が多く挙げられた。



その他自由記述意見の例：

- ・ 子ども連れが乗りやすくするために、ファミリー車両をつくる。
- ・ 案内のAIとかいたらいい。怖い人やマナー違反を注意してほしい。
- ・ 公共交通を好きになる。
- ・ 待つ時間が減ったり、目的地まで早く行けたりする。
- ・ 電車やバスは混んでいるもので自分たちの力ではどうすることもできないと考えるのではなく、それぞれが意見を出し合う。
- ・ 公共交通機関についてあまり知らない人も多いと思うから、まずはどんなことがあるのかなど、知ることが必要

