

## 地域公共交通の動向と都の取組

# 地域公共交通の動向と都の取組

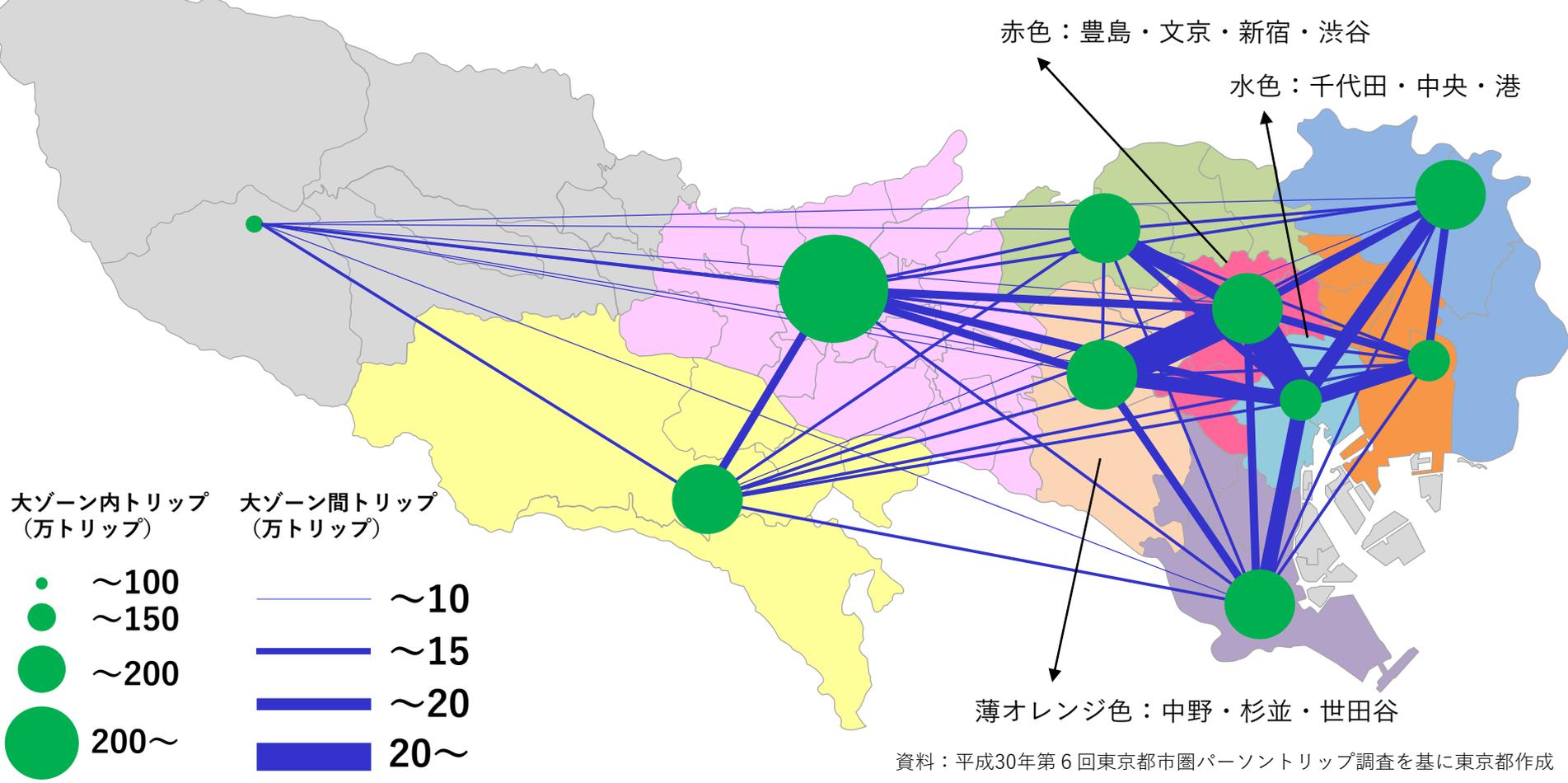
---

- 1 地域公共交通の現状と課題
- 2 地域公共交通に関するアンケート結果
- 3 地域公共交通の在り方検討
- 4 地域公共交通に関連する都補助

# 都内における地域間トリップ数 (全目的・全交通手段) 1 地域公共交通の現状と課題

- **地域間**を移動するトリップをみると、新宿区・渋谷区を含むエリア (**赤色**) を**発着地**とするトリップが**卓越**している。(赤色⇄水色：37万トリップ、赤色⇄薄オレンジ色：33万トリップ)
- **地域内々**移動では、武蔵野市・立川市を含むエリア (**ピンク色**) が304万トリップと**最多**である。

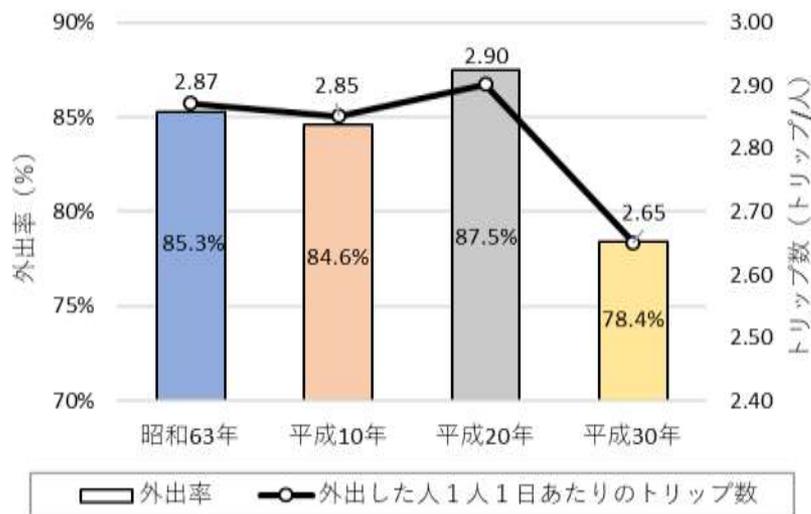
大ゾーン間トリップ数 (全目的・全交通手段)



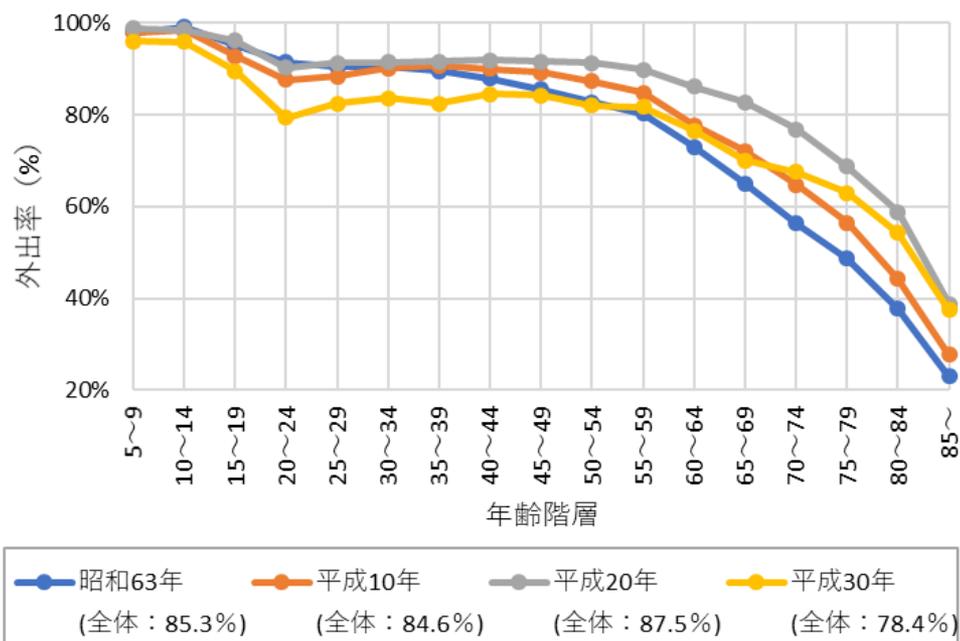
資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

- **都民の外出率**は平成20年から9.1ポイント減少、1人1日当たりのトリップ数は0.25トリップ/人減少し、いずれも**過去最低**となった。
- 年齢階層別の外出率をみると、**すべての年齢階層で外出率が減少**した（平成20年→平成30年）。
- **35歳以上**の外出率はこれまで増加傾向にあったが、平成30年に**初めて減少**へ転じた。

外出率及び1人1日当たりのトリップ数の推移



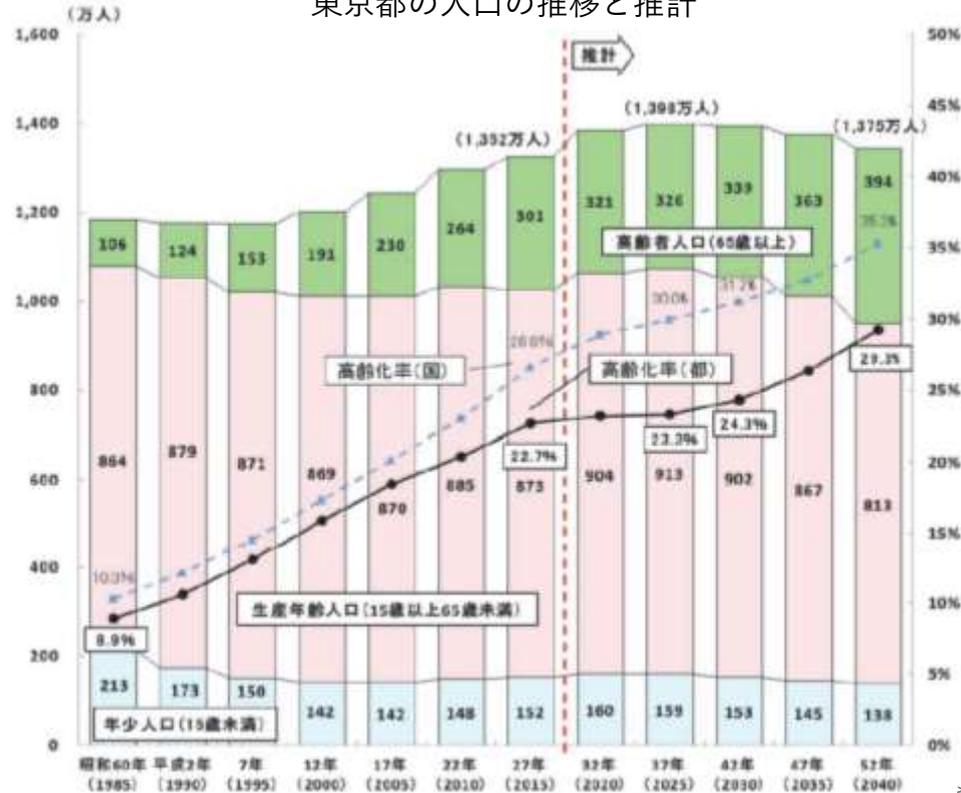
年齢階層別の外出率



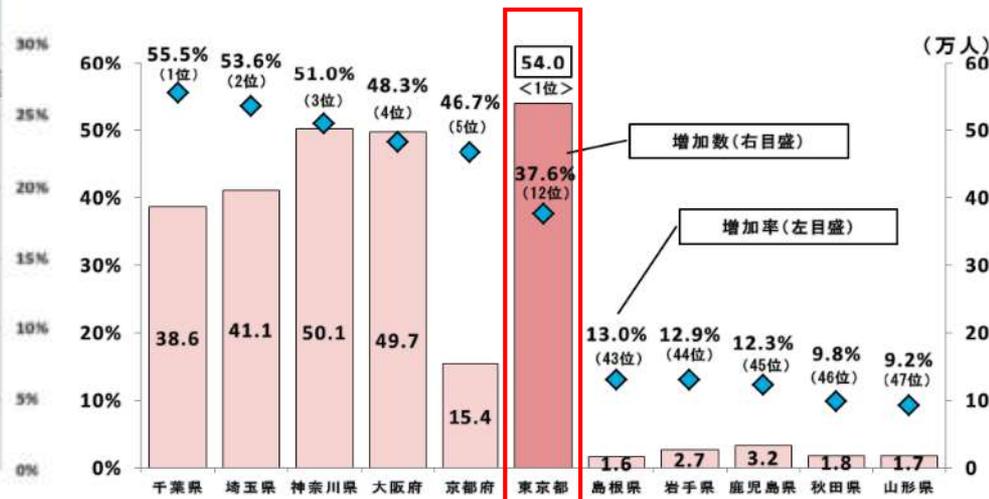
資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

- 東京都の人口は**2025（令和7）年をピークに減少**し、東京は本格的な人口減少時代に入ります。
- 急激な**生産年齢人口の減少**、**高齢者人口の増加**が予測されている。
- 後期高齢者の増加率（2015年→2025年）は**37.6%**で全国12位である一方、**増加数は54.0万人**と推計され、**全国1位**である。

東京都の人口の推移と推計



後期高齢者人口（75歳以上）の増加率・増加数の推計値（2015(平成27)年→2025(令和7)年）



資料：平成27年国勢調査（総務省）  
日本の地域別将来推計人口（平成25年/国立社会保障・人口問題研究所）

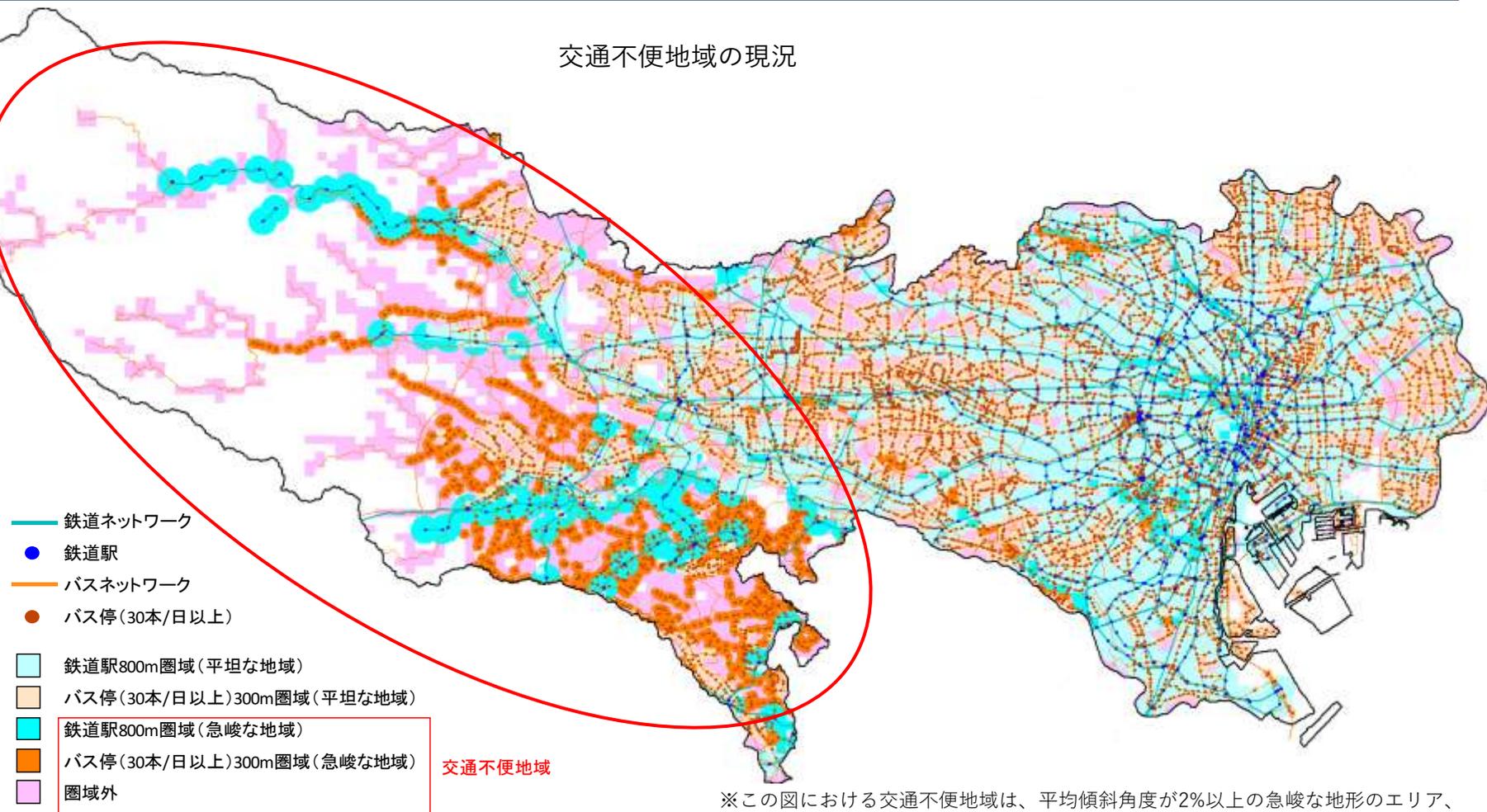
出典：高齢者の居住安定確保プラン（平成30年3月/東京都住宅政策本部）に東京都加筆

※（）内は総人口（1985年～2015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、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」[1985年～2015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) [2020年～2040年の高齢化率(国)]、東京都政策企画局による推計(平成28年12月) [2020年～2040年]

出典：高齢者の居住安定確保プラン（平成30年3月/東京都住宅政策本部）

- 多摩広域拠点域の一部や自然環境共生域に、公共交通へのアクセスが不便な、**交通不便地域**の広がりが見られる。
- 交通不便地域内の**人口は区部で66万人、多摩地域で145万人**に上る。

交通不便地域の現況



※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

- 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**
- 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**。

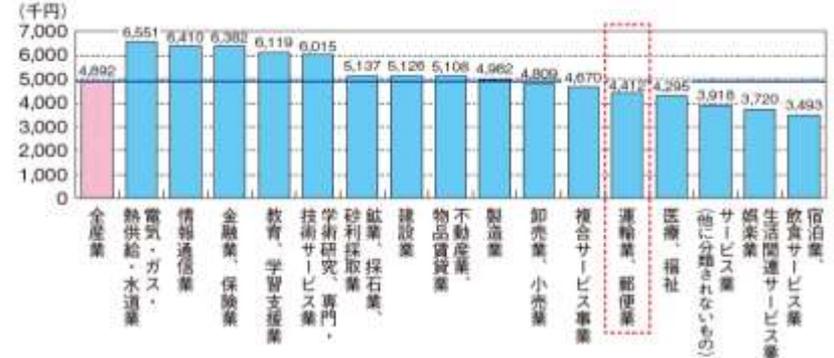
職業別有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）



産業別常用労働者一人平均月間実労働時間（2014年）



産業別の年間所得額（2015年）



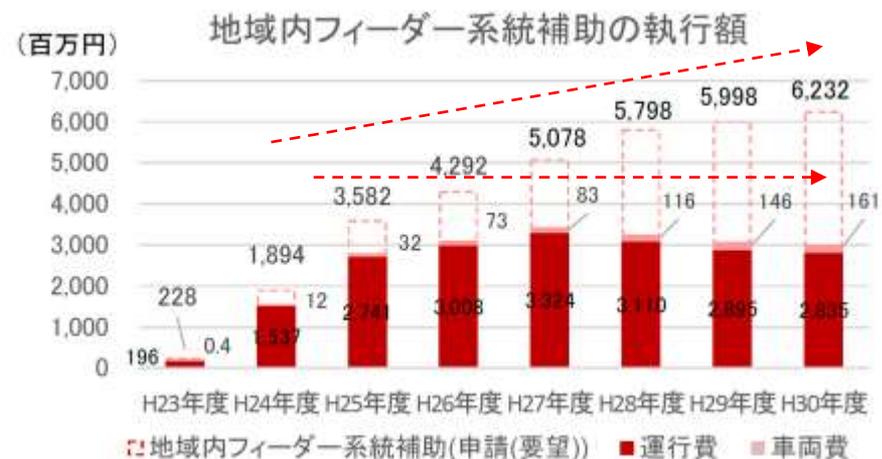
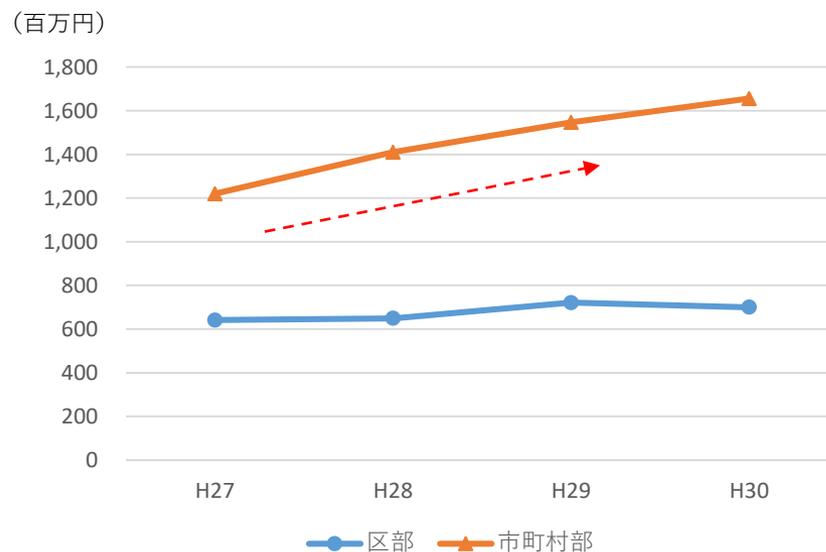
注1：年間所得額は「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与×12+年間賞与その他特別給与額」から国土交通省総合政策局が推計した値。  
きまって支給する現金給与＝6月分として支給された現金給与（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精算手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。  
年間賞与その他特別給与＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額。  
注2：調査対象計のデータを「全産業」とした。

出典：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

- 国による地域内フィーダー系統補助については、活用自治体数、要望額ともに増加傾向にある一方、執行額は横ばいの状況にある。
- 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さらに増加する恐れがある。



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



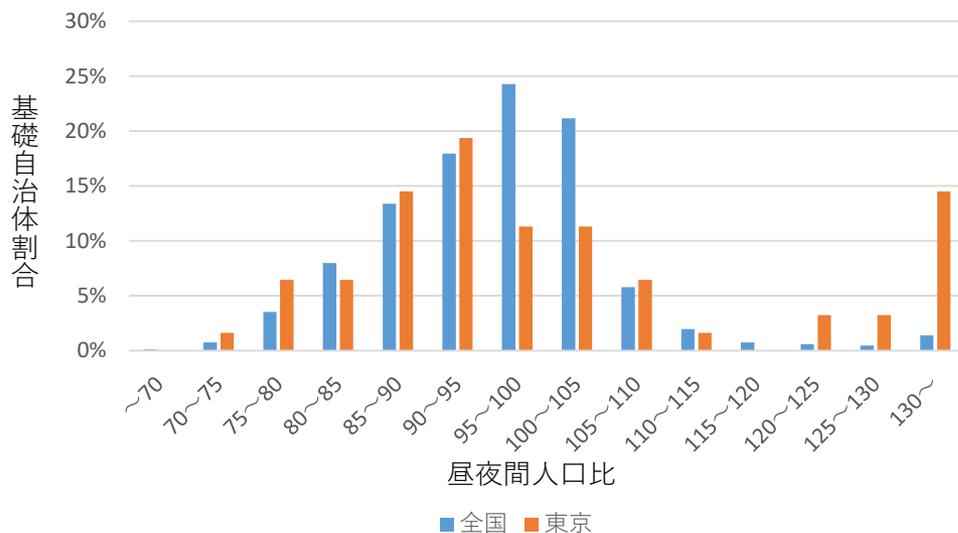
※民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー（スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗をする場合）のうち、区市町村が何らかの金銭的支援をしている交通  
注：令和2年5月に実施した区市町村アンケートに対して、回答のあった都内56区市町村の情報に基づき集計している。

資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

出典：地域の公共交通の確保に向けた支援（令和元年11月/国土交通省）  
に東京都加筆

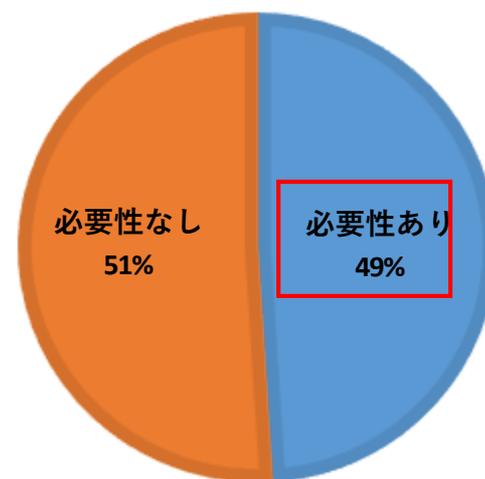
- 東京都においては昼夜間人口比が100前後である自治体の割合が全国と比べて少なく、**行政の区域を越える移動が多いもの**と推察される。
- 約半数の区市町村が行政界を超える交通需要に対して、**地域公共交通の充実の必要性がある**と回答している。
- 市街地が広域に連坦**する東京都においては、**行政界に捉われない**地域公共交通ネットワークの形成が必要である。

昼夜間人口比別の基礎自治体割合



都内基礎自治体のアンケート調査結果

問：行政界を超える交通需要に対して、地域公共交通を充実させる必要性があるか



※ 全国のデータからは、調査時点で福島第一原子力発電所の事故に伴う「警戒区域」に指定されていた基礎自治体を除外して集計

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：平成27年国勢調査を基に東京都作成

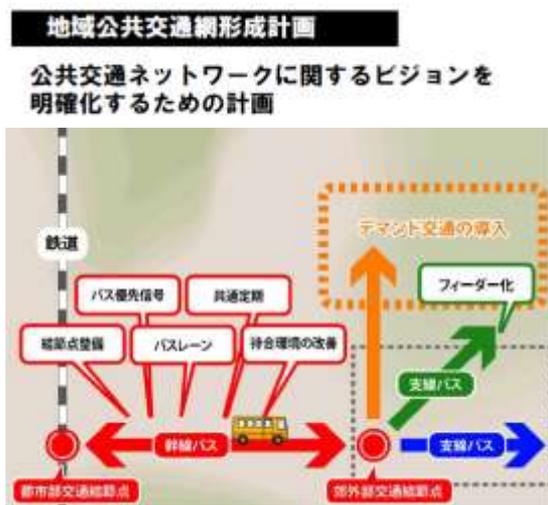
資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

## 平成19年10月 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

- 区市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会を設置
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備

## 平成26年11月 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、『地域公共交通網形成計画』を法定計画として規定
- バス路線の再編等を実施する『地域公共交通再編事業』を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について（国土交通省）に東京都加筆

## 令和 2年11月 「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」施行

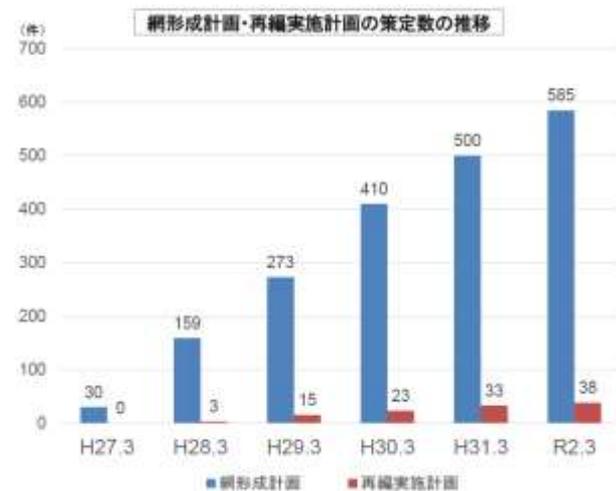
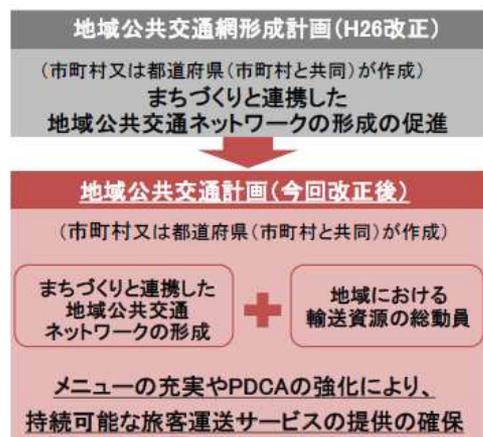
## 地域が自らデザインする地域の交通

### ○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を努力義務化  
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け  
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等  
⇒データに基づくPDCAを強化

### ○地域における協議の促進

- 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
- 通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について(国土交通省)に東京都加筆

## 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【輸送資源の総動員による移動手段の確保】

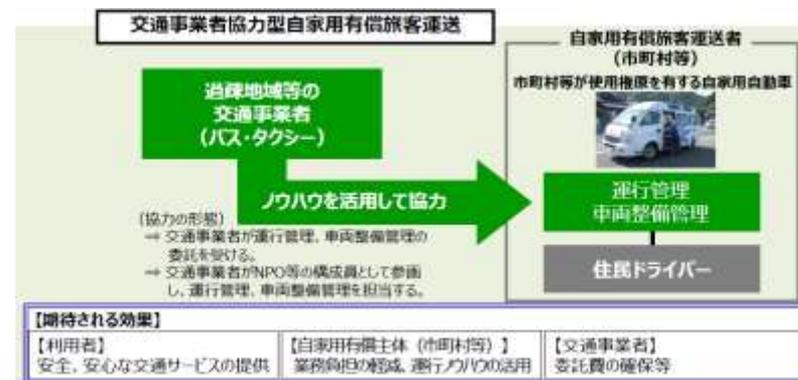
### ①地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設  
⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右記（実施方針に定めるメニュー例）①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

実施方針に定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通（タクシー車両による単合運送（区域運行））による継続
④	タクシー（単用事業）による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

### ②自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化  
⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応



### ③貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設  
⇒旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進



貨客混載（鉄道）

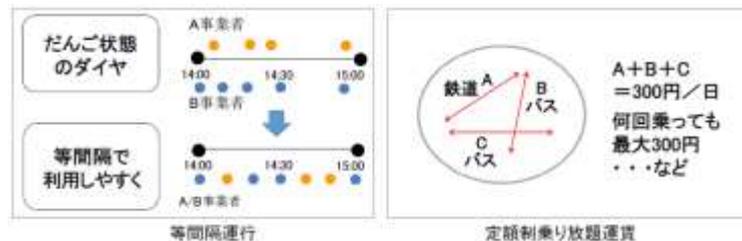


貨客混載（路線バス）

## 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【既存の公共交通サービスの改善の徹底】

### ①利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 「地域公共交通利便増進事業」を創設  
⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」等のサービス改善を促進
- 独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設



### ②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設  
⇒交通事業者の運賃設定に係る手続をワンストップ化
- MaaSのための協議会制度を創設  
⇒参加する幅広い関係者の協議・連携を促進



## 交通インフラに対する支援の充実

鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加

- 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備 ⇒交通ネットワークを充実
- 物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点（トラックターミナル等）の整備  
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ



物流拠点

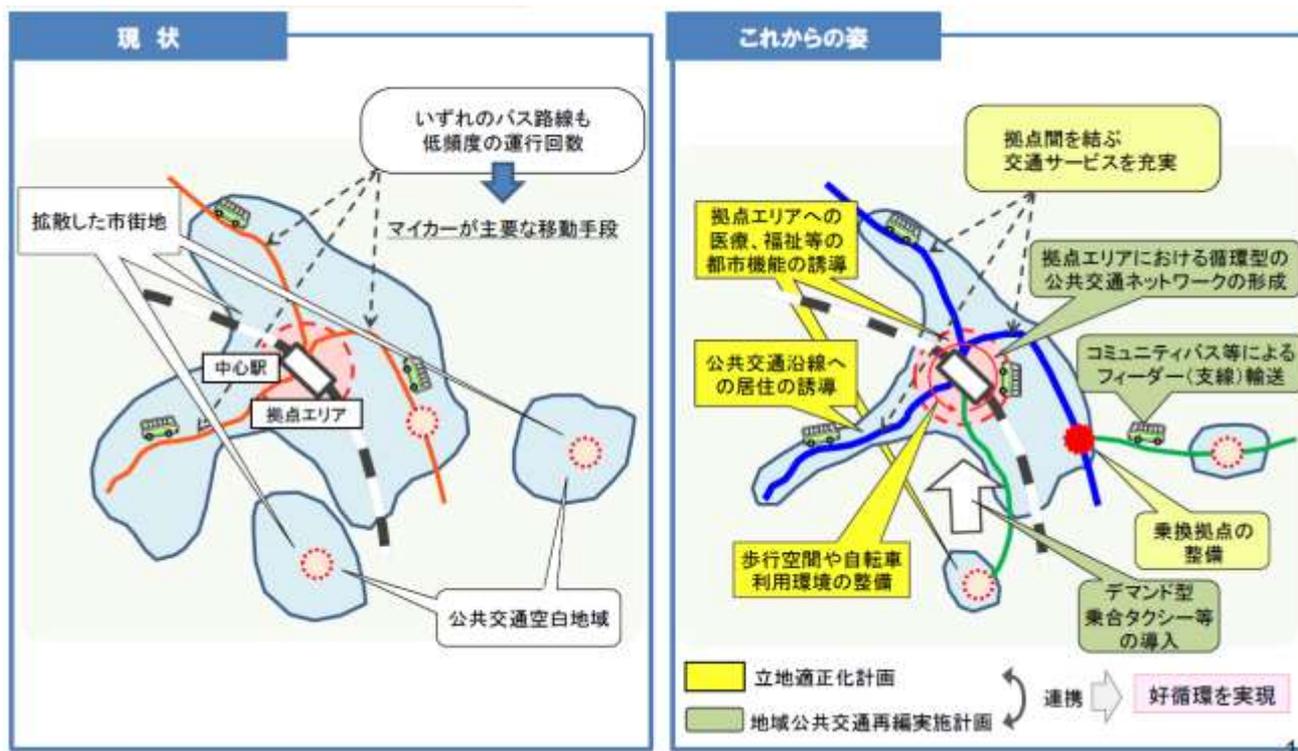
出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について（国土交通省）に東京都加筆

## 地域公共交通計画（旧網形成計画）の策定状況（令和2年9月30日現在）

策定済み（3団体） **多摩市**（平成30年3月）、**武蔵野市**（令和2年3月）  
東京都臨海部（東京都・中央区・港区・江東区）（平成28年6月）

## 立地適正化計画 策定の状況（令和2年7月31日現在）

策定済み（2市） **福生市**（平成30年6月）、**八王子市**（令和2年3月）  
取組中（3市） 府中市、日野市、狛江市



出典：改正都市再生特別措置法等について（平成27年6月/国土交通省）