

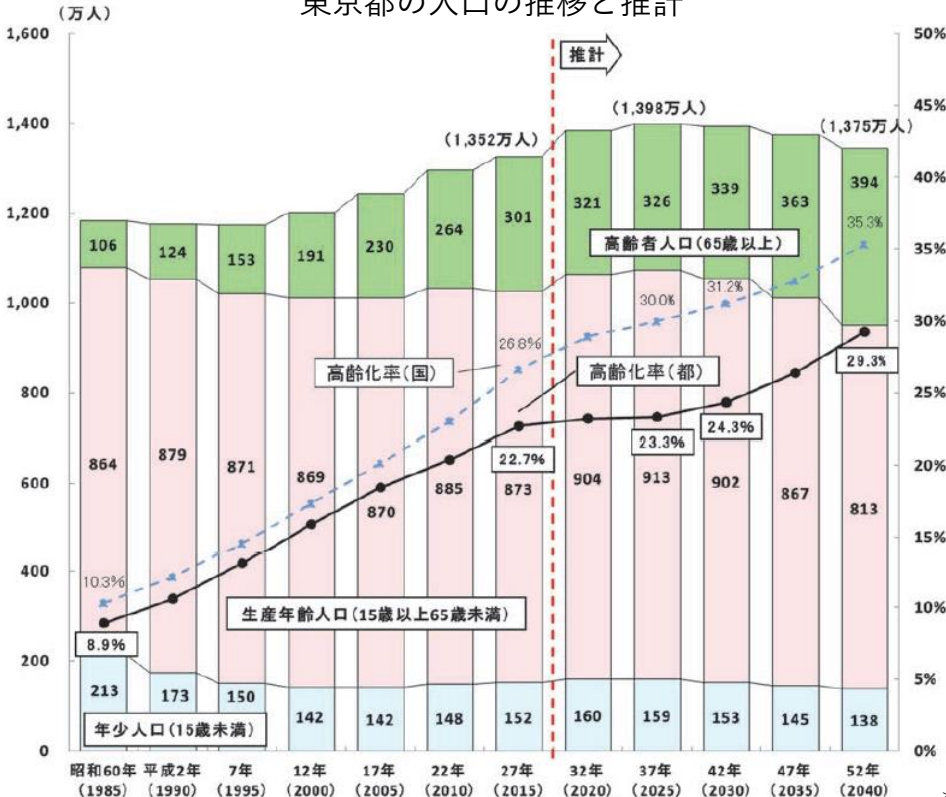
地域公共交通の現状と課題

- 1 都民の交通行動
- 2 地域公共交通に係る問題**
- 3 支援制度
- 4 先進事例と技術革新の動き

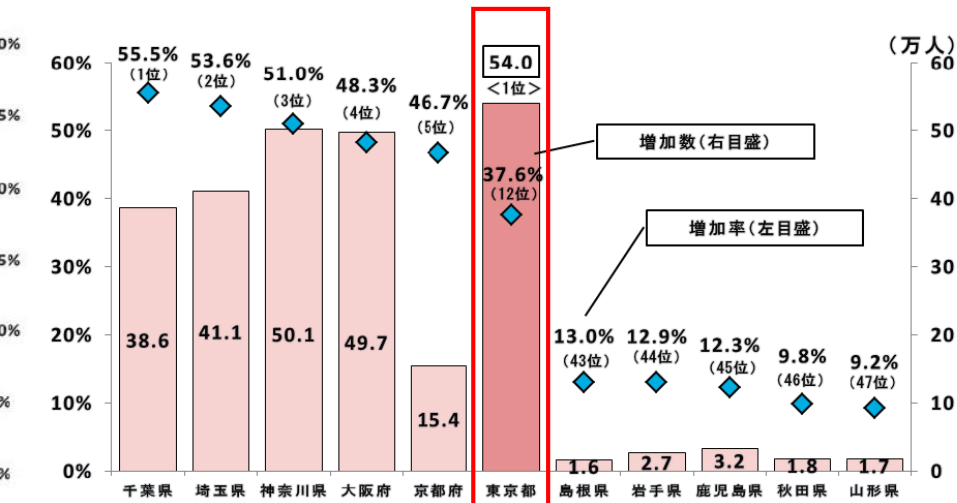
(1) 公共交通機関の利用者の減少①

- 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）

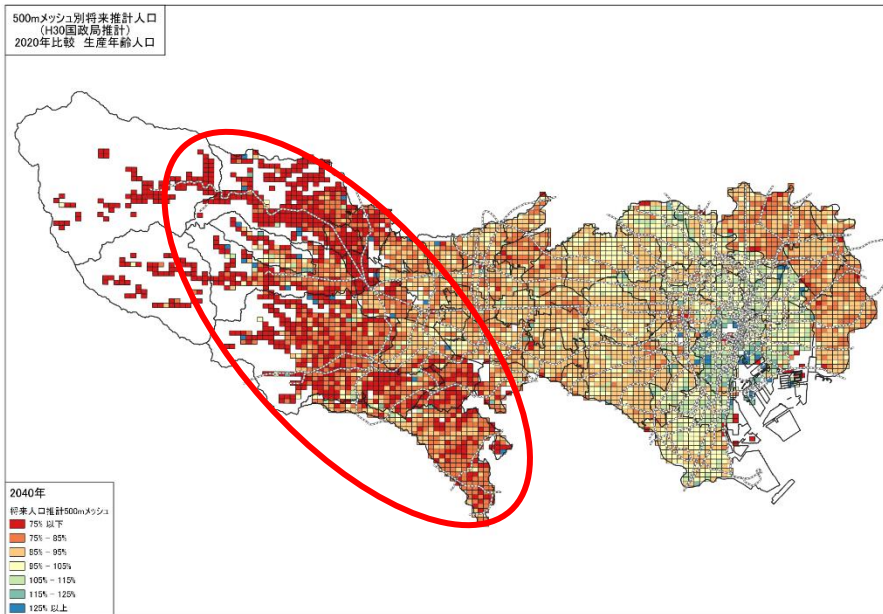
出典：高齢者の居住安定確保プラン（平成30年3月/東京都住宅政策本部）に東京都加筆

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）

(1) 公共交通機関の利用者の減少②

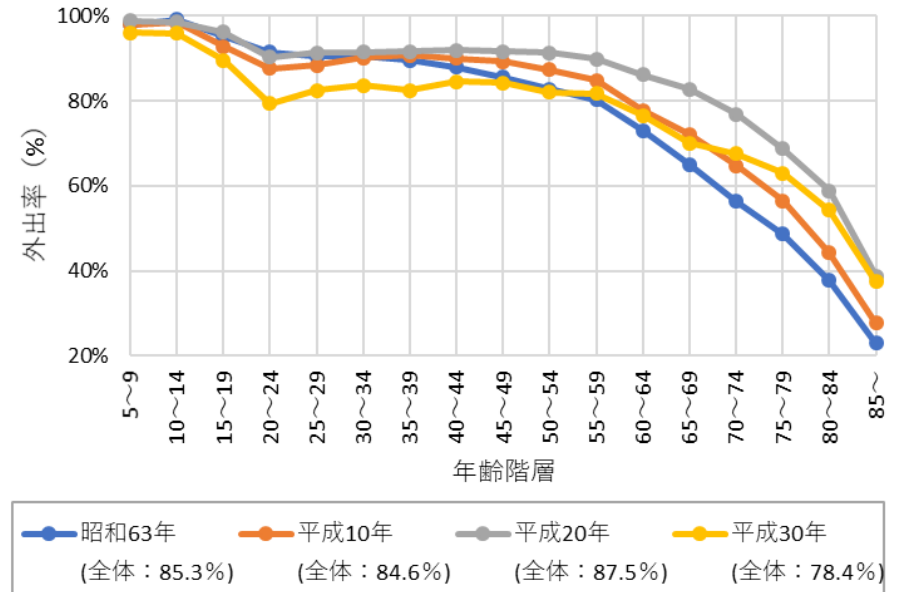
- 将来人口推計を地域別にみると、とりわけ、**多摩西部、多摩南部**等のエリアでは外出率の高い**生産年齢人口の減少が著しく**、公共交通ネットワークの維持が困難になる恐れがある。
- 長期的にみれば、東京都においても、人口減少と外出率の低下とが相まって、交通事業者の収支が悪化し、**サービス水準の維持が困難**になる可能性がある。

2020年から2040年にかけての生産年齢人口の増減比



資料：国土交通省国土政策局推計を基に東京都作成

年齢階層別の外出率（再掲）

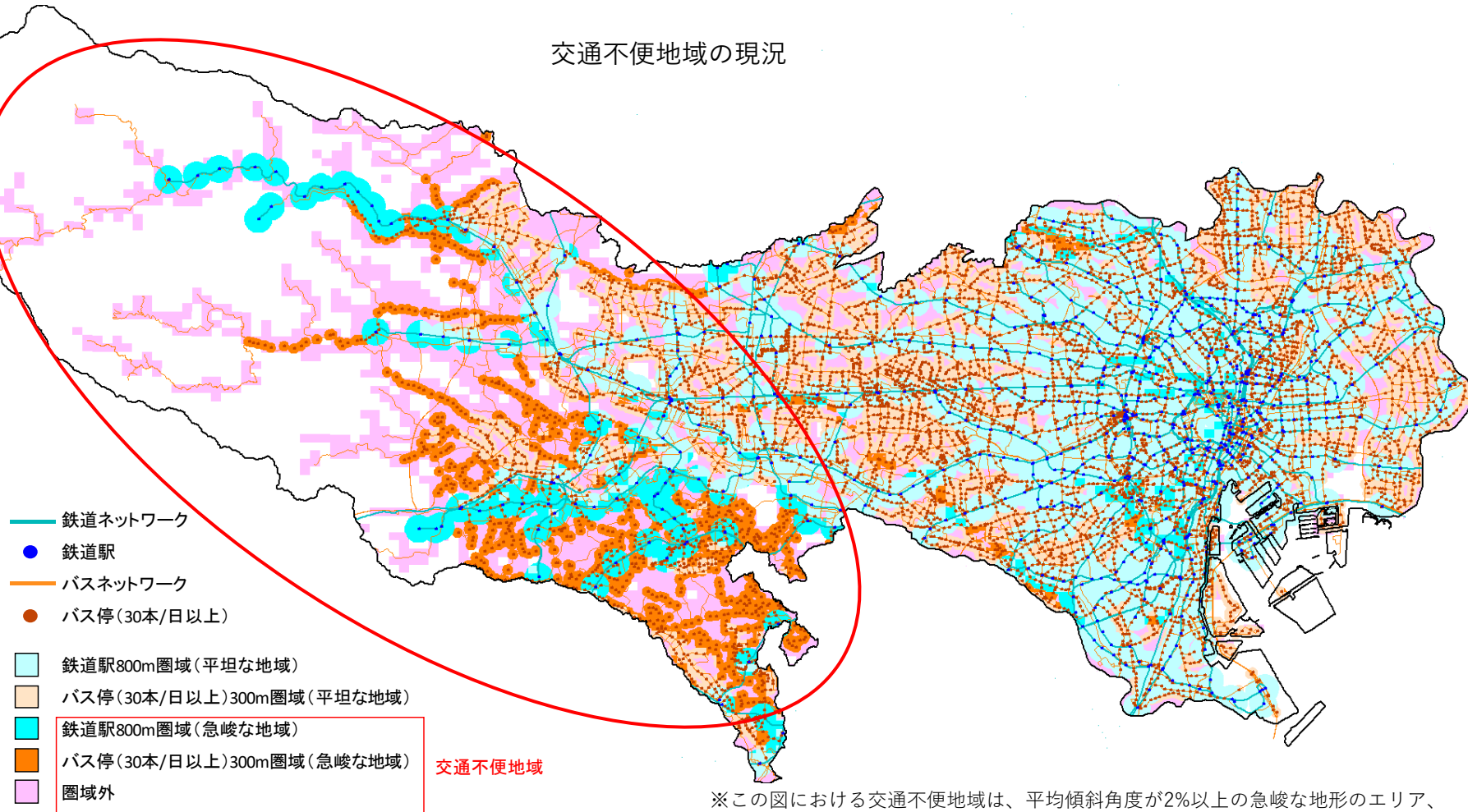


資料：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

(2) 交通不便地域の存在①

- 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

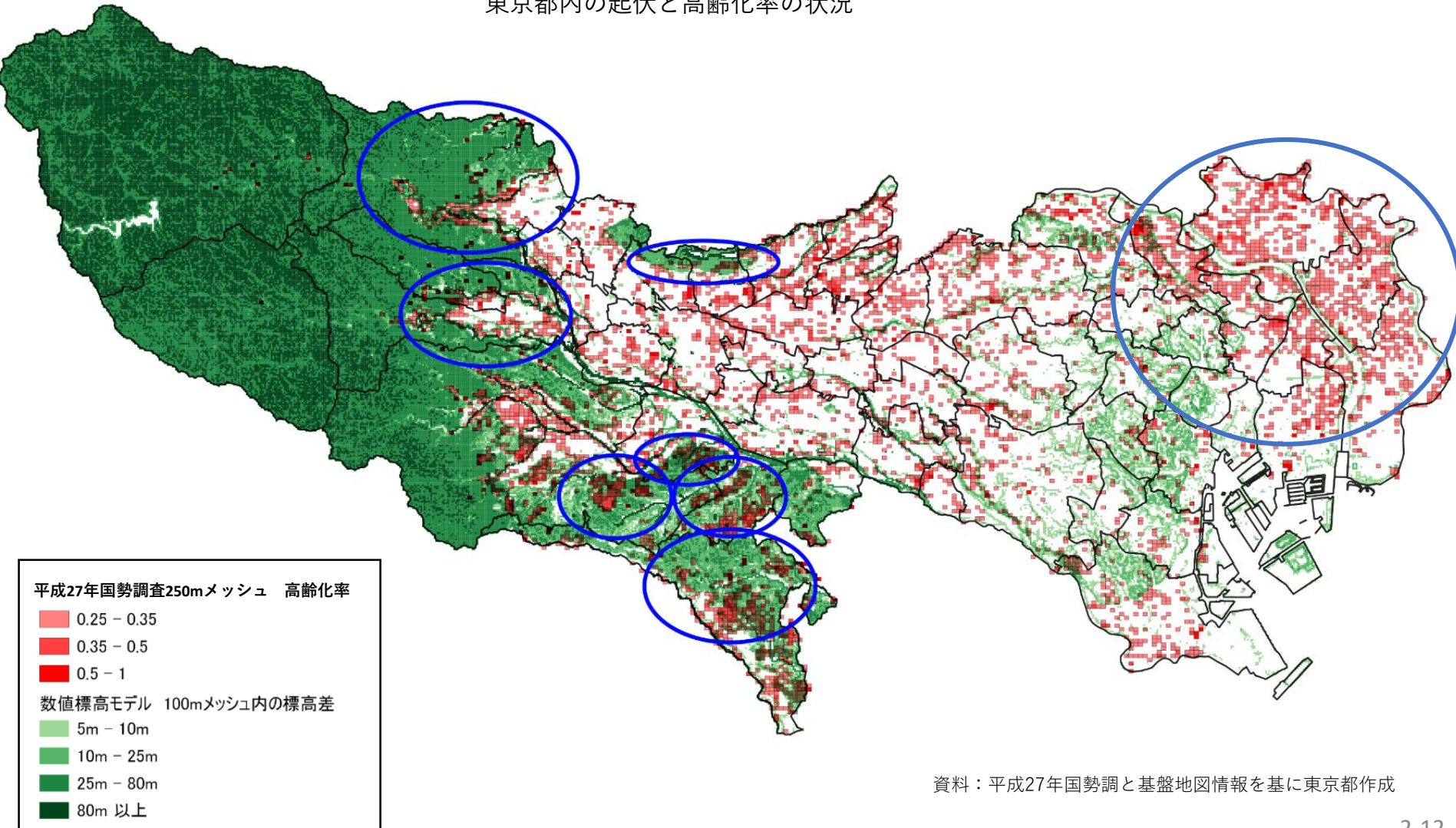


※この図における交通不便地域は、平均傾斜角度が2%以上の急峻な地形のエリア、又は、鉄道駅800m、バス停(30本/日以上)300m圏域外のエリア
資料：平成22年国勢調査と国土数値情報を基に東京都作成

(2) 交通不便地域の存在②

- 区部北部東部に高齢化率が高いエリアが見られる。
- 多摩部において、**高齢化率が高い地域**と**起伏の激しい丘陵地**とが**重なるエリア複数存在**する。
- こうしたエリアの多くは交通不便地域になっており、高齢者の生活の足の確保が重要である。

東京都内の起伏と高齢化率の状況

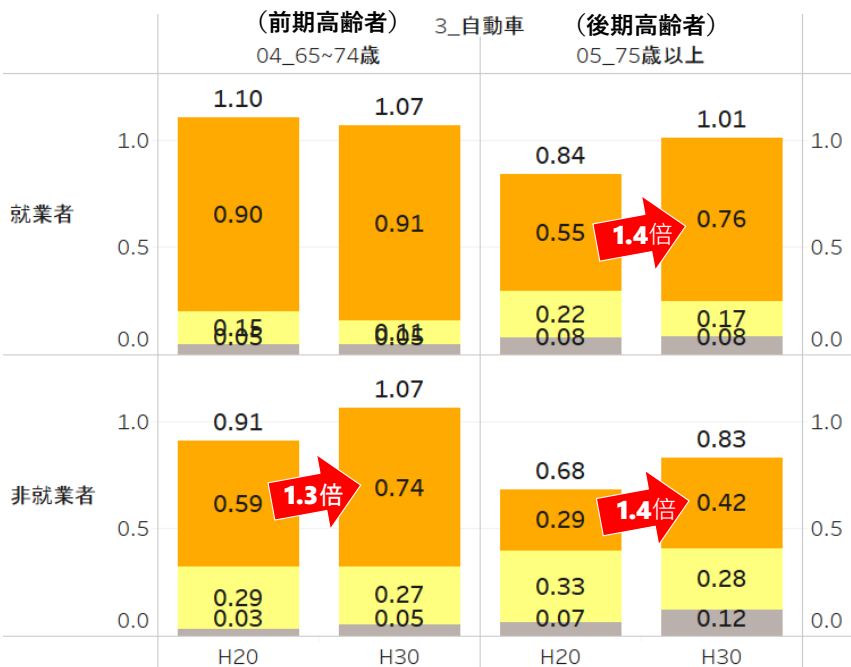


資料：平成27年国勢調と基盤地図情報を基に東京都作成

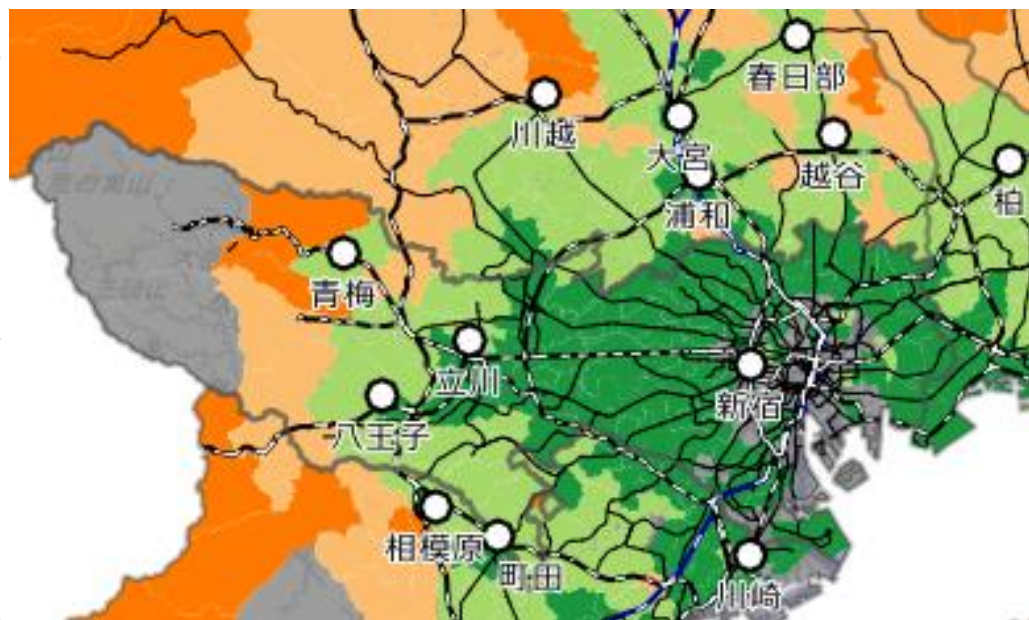
(3) 運転免許返納に対する不安

- 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
- 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。

高齢者の自動車ネット原単位※ (東京圏)



高齢者の自分自身での運転の自動車ネット原単位※



自動車の運転の有無

- 1_運転あり
- 2_運転なし
- 9_不明

※ 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日あたりの値に換算したもの

自動車 (運転あり) ネット原単位 65歳以上

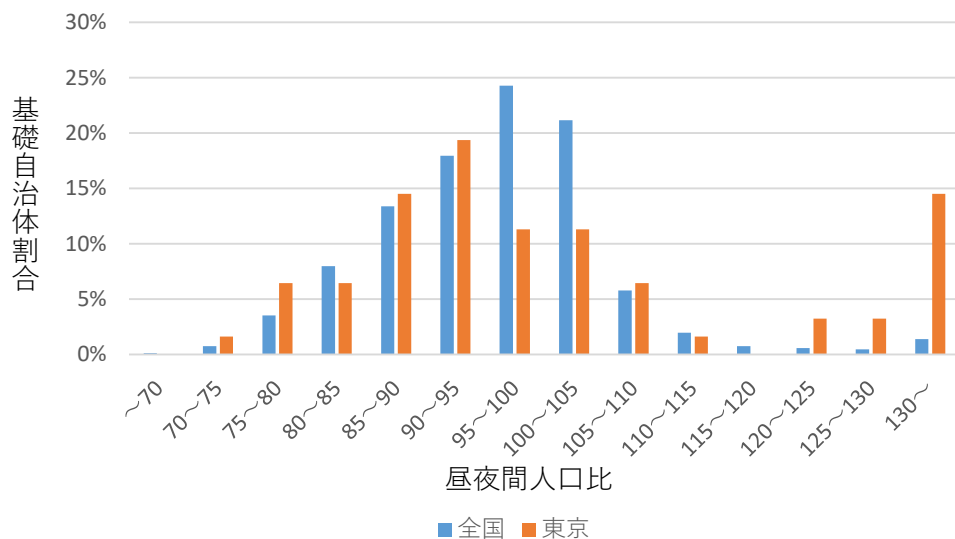
- 0.0 ~
- 0.5 ~
- 1.0 ~
- 1.5 ~

資料：平成30年第6回東京都圏パーソントリップ調査を基に東京都作成

(4) 行政界を越える移動需要への対応

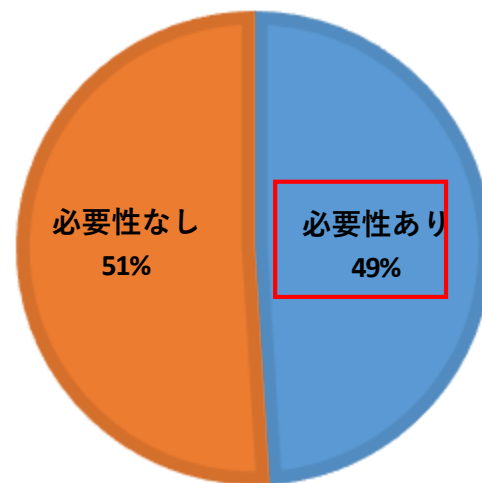
- 東京都においては昼夜間人口比が100前後である自治体の割合が全国と比べて少なく、**行政の区域を越える移動が多いもの**と推察される。
- 約半数の区市町村が行政界を超える交通需要に対して、**地域公共交通の充実の必要性がある**と回答している。
- 市街地が広域に連坦**する東京都においては、**行政界に捉われない**地域公共交通ネットワークの形成が必要である。

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

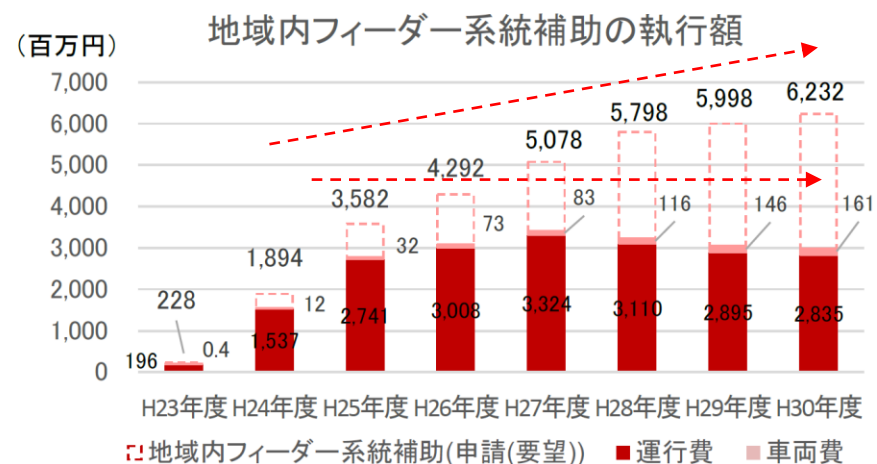
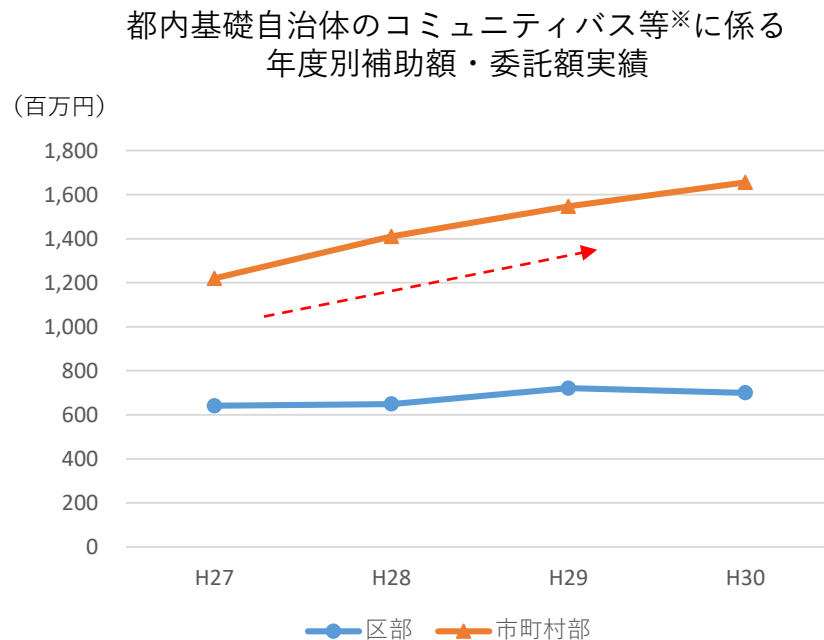
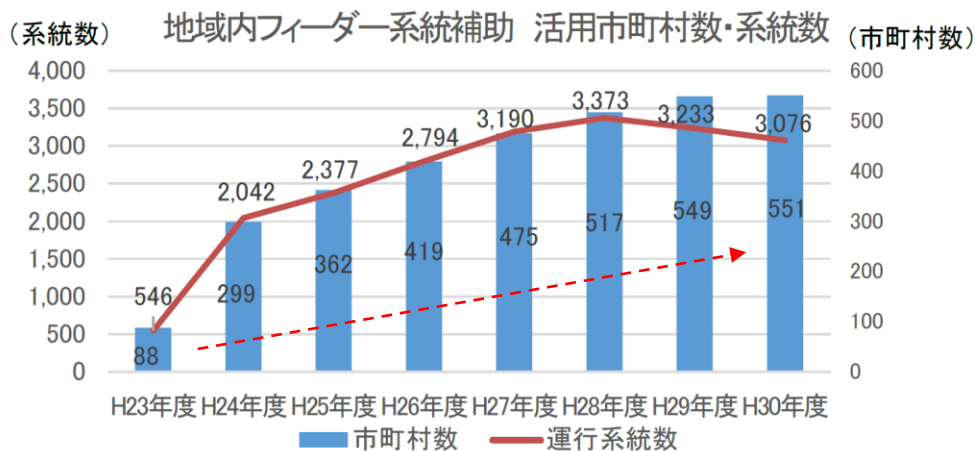
資料：平成27年国勢調査を基に東京都作成

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

(5) 財政負担の増加

- 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。



*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。

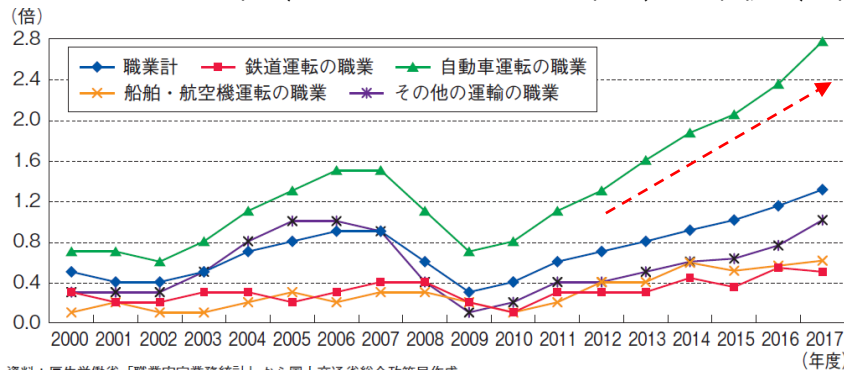
資料：令和2年5月アンケート調査を基に東京都作成

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

(6) 交通サービスの担い手不足

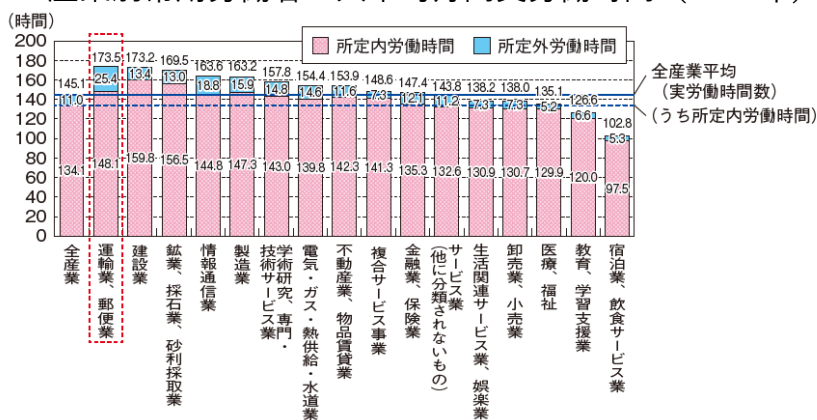
- 自動車運転の職業の**有効求人倍率**は他の職業と比較して近年の**上昇率が著しく**、交通サービスを担う**労働者不足は深刻**
- 長時間拘束、低賃金等の過酷な労働環境が一因と考えられ、今後、労働人口の減少が見込まれる中で、**交通事業の担い手確保はより困難な状況になる可能性がある**。

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）



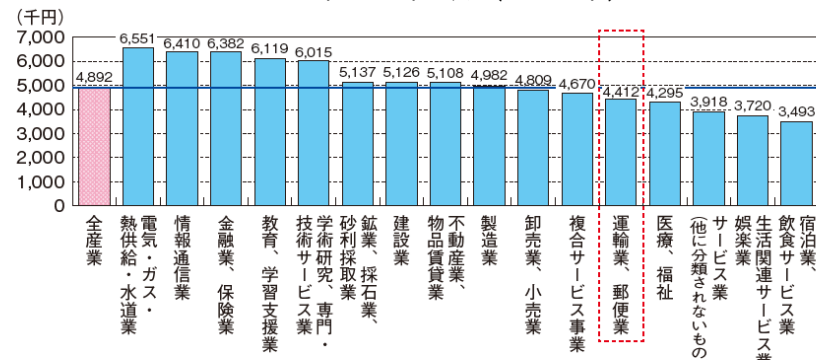
資料：厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

産業別常用労働者一人平均月間実労働時間（2014年）



注：事業所規模5人以上。
資料：厚生労働省「平成26年 毎月勤労統計調査」から国土交通省総合政策局作成

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。

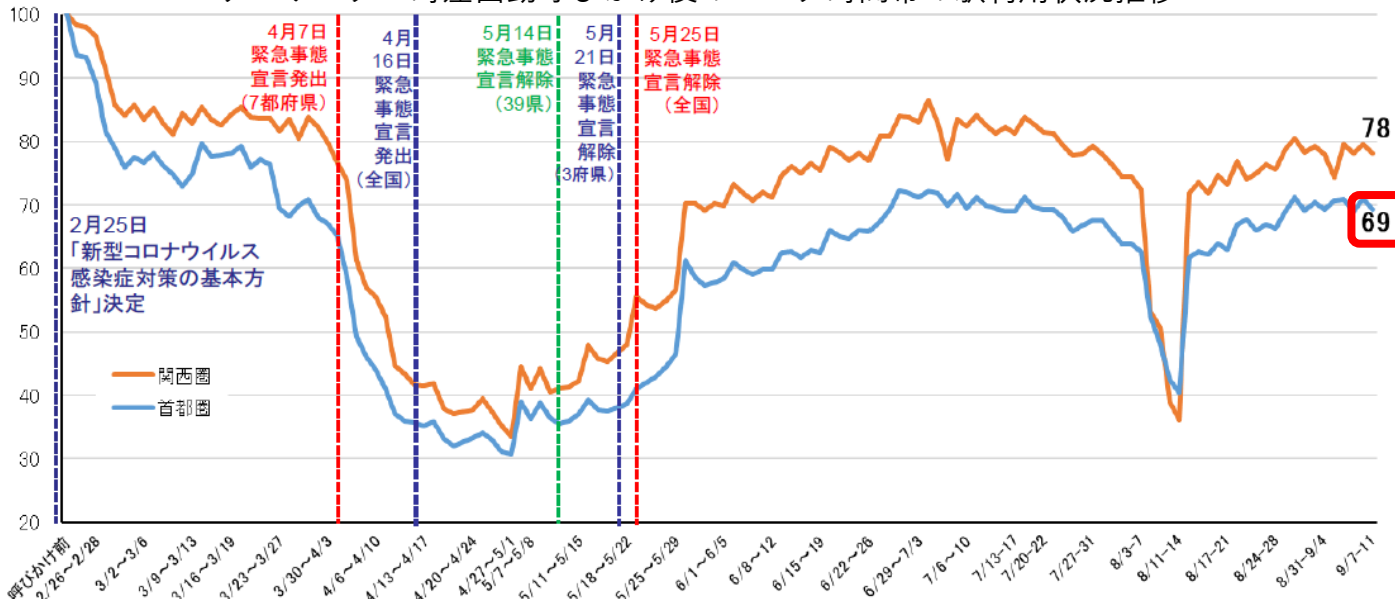
注2：調査産業計のデータを「全産業」とした。

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

(7) 新型コロナウイルスへの対応①

- 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）、緊急事態宣言解除後約3ヶ月が経過しても**約7割の回復**に留まっている。
- 全国の乗合バス事業者の回答によると、一般路線バスの8月の輸送人員は前年同月比**26.7%減**となっている。**9月以降はやや改善を見込んでいる**が、引き続き厳しい状況が続いている。

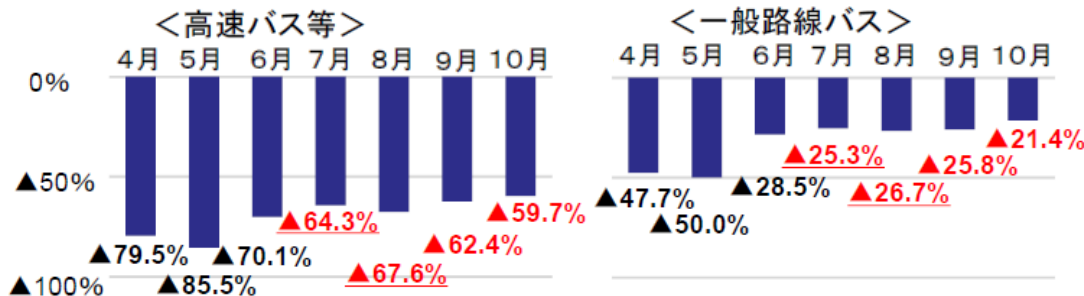
テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移



※ 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日の週の特定日
 ※ 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2年9月/国土交通省）に東京都加算

乗合バスの輸送人員（前年同月比, 9・10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

出典：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2年8月31日時点調査）（令和2年9月/国土交通省）

(7) 新型コロナウイルスへの対応②

- 令和2年8月、国交省は「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について」を公表
- 都市交通の今後の方向性として、**まちづくりと一体となった総合的な交通戦略や多様な移動手段の確保の必要性**を挙げている。
- 公共交通に対する都民の意識に変化を捉えた対応が必要

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について

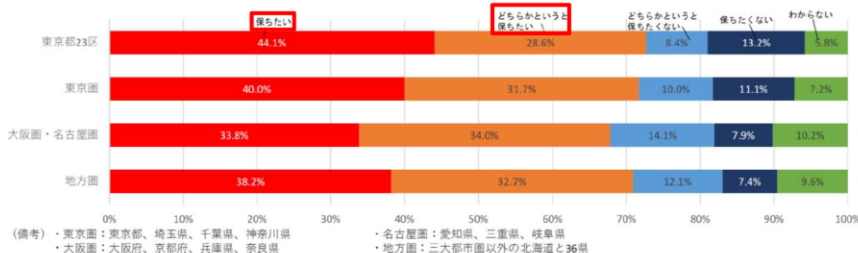
<新型コロナ危機を契機に生じた変化>

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、**公共交通利用者が減少**。
- 移動時間等の削減により**時間価値の重要性**が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、**公共交通から自転車に転換**している可能性。
- 公共交通について、**感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応**も必要に。
- 歩行者にとっての**過密の回避**、**居心地の良い環境へのニーズの高まり**のため、**都市のウォークアブル空間の重要性**が高まっていくと考えられる。

<今後の方向性>

- 混雑状況のリアルタイム発信**等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進**する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備**が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、**安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備**も必要。
- 適切な密度の確保等**新しい街路空間の考え方**の導入が必要。

今回の感染症下で1週間の通勤時間が減少した人のうち、約7割が「今後も現在の通勤時間を保ちたい」と回答



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」
(令和2年6月21日内閣府政策統括官(经济社会システム担当))

岡山駅周辺の空間再構築<岡山駅前広場、県庁通りの再整備等>
駅前広場への路面電車の乗入による交通結節機能強化と
駅前の県庁通りの再整備による歩行者空間の賑わい・交流拠点の形成

岡山駅前広場の整備イメージ

県庁通り再整備イメージ



(出典)岡山市

出典：新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について (令和2年8月/国土交通省資料) に東京都加筆