
都による具体的な取組の方向性（イメージ）

具体的な取組のキーワード

< 中枢広域拠点域 >

- ・ 高密な公共交通網の付加価値向上
- ・ 利便性、快適性の追求
- ・ ビジネスパーソンや観光客の円滑な移動を支える輸送手段の充実

< 新都市生活創造域 >

- ・ 鉄道の混雑緩和等による快適性向上
- ・ 地域の実情に即した輸送モードの充実
- ・ 自転車等の利用環境整備
- ・ 発災時でも機能する地域公共交通

< 都内全域 >

- ・ 皆で支える地域公共交通
- ・ 地域の関係者が自らデザイン
- ・ 複数自治体による広域連携

< 多摩広域拠点域 >

- ・ コミュニティバス等の効率運行の追求による財政負担軽減
- ・ まちづくり政策との連携強化
- ・ 必要な財源確保

< 自然環境共生域 >

- ・ 地域住民の生活の足の維持、確保
- ・ 輸送資源の総動員
- ・ 観光政策との融合

⇒ 各地域区分限定の取組ではない。先進的な取組を都内全域に展開していく。

問題意識	<ul style="list-style-type: none">• 少子高齢、人口減少社会の更なる進行や厳しさを増す交通事業者の経営状況等に関する認識が希薄。公共交通は「今後とも所与のものであり続ける」という意識が大勢• 競争や縦割り意識等を越えた各主体間の連携強化が必要• 2040年代を見据え、公共交通を皆で支えていくという機運の醸成と具体的な行動を起こしていくことが重要
都による 具体的取組	<ul style="list-style-type: none">➤ 公共交通の価値や重要性を再認識し、公共交通の維持・確保に向けて交通事業者、行政、住民等各々の主体が持続的に役割を果たしていく仕組みについて検討➤ 各種啓発イベント等の展開により、公共交通の利用促進に向けたムーブメントを形成
期待する効果	<ul style="list-style-type: none">• 利用者増による交通事業者等の収支改善• 自家用車から公共交通への転換促進による環境負荷の軽減等

問題意識	<ul style="list-style-type: none">• 地域公共交通計画の策定努力義務化を受け、新たに策定に着手する区市町村がある一方、都内における取組は低調• 未だ交通マスタープランを策定していない自治体、策定していても、長年にわたって改訂されず、時勢を反映できていない自治体も数多く見受けられる。• 需要の変化等に応じ、都度、地域の関係者が最適な姿を追い求めていく仕組みへの移行が急務
都による 具体的取組	<ul style="list-style-type: none">➤ 区市町村による法定計画（地域公共交通計画）の策定に対する支援について検討（国の補助制度と協調）➤ 都内自治体への国庫補助金の然るべき配分について要望➤ 都は各自治体の地域公共交通会議に参画し、地域課題の把握に努め、広域的な観点から必要な助言・調整
期待する効果	<ul style="list-style-type: none">• 地域のニーズに即した地域公共交通の実現• コミュニティバス、デマンド交通等の収支改善 等

問題意識

- 既成市街地が広域に連坦する都内において、人々は行政界を意識することなく活発に移動
- 一方、地域公共交通に関する検討は、単独の基礎自治体内に留まりがちであり、隣接する自治体間で協議している事例は極めて少ない状況
- 利用者目線の観点から、複数の自治体等が地域の公共交通を広域的に捉え望ましい姿や対応策について協議する、これまでにないプラットフォームが必要

都による
具体的取組

- **複数の自治体での協議・検討の場の設置に向け、都が総合調整役を担い、圏域単位での地域公共交通計画の策定に向けた取組に速やかに着手**
- **圏域単位の検討状況を踏まえ、最終的には都全域における地域公共交通計画の策定を目指す**

期待する効果

- 利用者のニーズに即した地域公共交通の実現
- 複数自治体による共同運行の導入など、コミュニティバス、デマンド交通等の収支改善 等

問題意識

- 公共交通の重要性は認識されつつも、評価指標が整備されておらず、自治体による事業者支援への社会的な理解を得づらい。
- 財政負担等の在り方について議論を行うためには、公共交通が持つクロスセクター効果を算出し、投資効果を定量的に把握することが必要
- 一方、公共交通のクロスセクター効果については、地方都市を対象とした研究成果は一定程度あるものの、大都市部における知見が少ない状況

都による
具体的取組

- **都は学識経験者等の助言を受けながら、大都市部におけるクロスセクター効果の算出手法等について調査、研究**
- **区市町村の政策立案に対する技術的支援として、クロスセクター効果算出マニュアルの整備を検討**

期待する効果

- 住民等とのコミュニケーションツールの充実により、社会的な理解と協力を得た政策の実施
- 定量的な政策効果に基づく、行政の賢い支出（ワイズ・スペンディング）、EBPMの実現

問題意識

- 鉄道事業者等がMaaS事業を展開しているが、エリアや期間限定の実証実験に留まり、社会実装に結びついていかない。
- MaaS普及社会の実現に向けては、交通事業者間の永続的なデータ連携やオープンデータ化の普及が必須である一方、交通事業者は運行情報等のデータを「貴重な財産」と捉えており、データの公開には慎重な姿勢
- また、バスについては、標準的なバス情報フォーマット（GTFS）の整備が進んでいるが、デマンド交通、自転車シェアリング等については、フォーマットが定められておらず、広域MaaSの実装に向けた障壁となっている

都による
具体的取組

- **都は、MaaSの裾野拡大を見据え、行政保有データのオープン化を進めるとともに、コミュニティバス等のデータ化に取り組む区市町村に対する支援を検討**
- **交通サービスの質的向上に向け、交通事業者と行政とが協調して交通データを活用できる仕組みの早期構築を国に要望**

期待する効果

- 都市型MaaSが広域に実装され、利用者利便が向上
- 移動の最適化による速達性の確保と移動の高付加価値化
- 観光MaaSとのタイアップによる地域住民の移動手段確保

問題意識

- タクシーはdoor・to・doorの便利な移動を支える一方、事業者の人手不足、利用者の料金抵抗等が主な課題
- タクシーの乗合旅客運送（いわゆる「相乗りタクシー」）は、「朝時間帯におけるタクシー不足の解消」、「新規顧客の獲得」等が期待でき、解禁に向けて国が通達の整備を検討中
- 相乗りにより、料金抵抗が軽減されることにより、高齢者のラスト／ファーストワンマイルを補完する移動手段として活用が広がる可能性
- 都内においても、アプリ事業者による取組が活発化しており、利用者の移動の選択肢を広げる意味でも、早期に解禁すべき

都による
具体的取組

- **新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めた上で早期の関連通達の整備**がなされるよう、国に要望

期待する効果

- 移動の選択肢の拡充
- 乗合率の向上による、交通渋滞の軽減と道路利用効率の向上

<p>問題意識</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道の混雑緩和は、移動の質的向上をもたらすとともに、感染症対策としても有効 • JR東日本は昨年7月、鉄道運賃について時間差料金制（ダイナミックプライシング）導入を検討することを表明 • 鉄道事業者と連携を密にしながら、混雑緩和の対策の充実を図っていく必要がある。
<p>都による 具体的取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「スムーズビズ」の取組を通じたオフピーク通勤等の促進 ➤ 時間差料金制の課題や実現可能性などについて、都は鉄道事業者等と共に検討
<p>期待する効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 移動の質的向上 • 鉄道事業者の安定的な経営 • 輸送力増強 等

<p>問題意識</p>	<ul style="list-style-type: none"> • コミュニティバス等のルート変更は、地元調整等に時間を要することなどから、長期間固定化する傾向 • 狭隘道路が多い地域においては、利用者のニーズを捉えた運行計画の立案が困難 • 利用者目線の観点から、路線バスやコミュニティバスを補完・代替する小型輸送モードの導入による、移動手段の充実化に向けた検討を活性化させていく必要がある。
<p>都による 具体的取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 区市町村による検討の活性化に向け、コミュニティバス及びデマンド交通の導入支援事業の活用を広く呼びかけ ➤ 都は区市町村の実態・ニーズを捉え、使い勝手の良い支援策を構築するよう引き続き努力
<p>期待する効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者の移動ニーズに即した輸送手段の充実 • 運行ルート等の見直しによる収支改善 等

問題意識

- 地域における気軽な移動を補完するシェアサイクルは、拡充に向けた機運が高まっているものの、新都市生活創造域をはじめ、ポートの設置密度が低く、利便性が十分に発揮されていない地域が存在
- 道路や公園に占用可能な物件は限定列挙されているが、ポートは含まれておらず、ポート設置に係る用地確保が事業者の負担になっている。

都による
具体的取組

- **地域の需要に応じた駐車場施策の展開に向け、地域ルール策定の対象エリアの拡大等、「東京都駐車場条例」の改正を視野に入れた検討を実施**
- **私有地の遊休駐車場等にポートを設置する際にインセンティブが働く優遇策について検討**
- **道路法や都市公園法におけるポートの位置づけを明確にするなど、公共用地等の有効活用に向けた必要な制度改正を要望**

期待する効果

- 気軽な移動を担う交通モードの利便性向上

問題意識

- コミュニティバスやデマンド交通等の運行赤字に対して欠損補助を行っている自治体が多く、近年、財政負担は拡大傾向
- 乗客の乗降データ等に基づく運行ルート・ダイヤの見直し、車両のダウンサイジングなど、需要等に応じた効率的な運行を志向すべきである。
- しかし、コミュニティバス等のデータ化は進んでおらず、状況をデータから定量的に捉えた上で、収支改善策を柔軟に講じている自治体は極めて限定的

都による
具体的取組

- **バス停別乗降客数などのデータの収集やデータに基づく運行効率化に向けた取組の支援を検討**
- **単なる欠損分補助ではなく赤字削減幅に応じてインセンティブが働く制度設計に向けて都が調査研究し、区市町村へ展開**

期待する効果

- 地域公共交通の持続可能性向上
- 発災時における運行情報の提供
- 地域住民に対する説明責任
- 定量的な政策効果に基づく、行政の賢い支出（ワイズ・スペンディング）、EBPMの実現

問題意識

- 路線バスの休廃止については、原則6か月前までの事前届出制であり、最終的には交通事業者の経営判断に依るところが大きい。
- 交通事業者、行政、地域住民等の連携が希薄な地域においては、休廃止に対する地域住民の反対や代替サービスの確保が休廃止日までに間に合わないといった問題につながる。実際、都内においても減便・廃止による問題が顕在化している。
- 活性化再生法の改正により「地域旅客運送サービス継続事業」が創設されたが、こうした地域では、代替サービスの決定までに時間を要するため、地域住民が移動手段を失う可能性がある。

都による
具体的取組

- **地域公共交通計画の策定を推進（再掲）**
 - 交通事業者、行政、地元住民等が日頃からまちづくりの将来像や公共交通のビジョンを共有し、**地域課題に対して共に向き合う土壌づくりが必要**

期待する効果

- 路線バスの休廃止に伴うトラブルの防止

<p>問題意識</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>都による 具体的取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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
<p>期待する効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 持続可能な輸送手段の確保 等

ラストマイルを補完する移動手段の確保 (自家用有償旅客運送の普及促進)

特に自然環境

問題意識

- 住民ドライバーによる旅客輸送を可能とする自家用有償旅客運送の導入は、公共交通空白地域等における移動手段の確保やラストマイル対策に有効であるが、都内における導入事例は町田市の1件、島しょ部2件に留まる。
- 都内においても導入可能性の検討に値する地域が存在するものの、「ドライバーの継続的な確保が困難」、「地域住民等が法人格を取得する必要がある」、「行政によるサポートが必要」、「同制度に関する区市町村のノウハウ不足」などの問題が支障となり導入が進んでいないものと推察

都による 具体的取組

- **住民が主体となった導入可能性検討等に対する支援を検討**
- **区市町村や地域住民等のニーズを的確に捉え、使い勝手が良い制度となるよう、更なる制度改善を要望**

期待する効果

- 公共交通空白地域の解消
- 地域住民による主体的な取組による移動手段の充実

問題意識

- 西多摩、島しょなどの自然環境共生域は、他の地域と比べて人口減少、少子高齢化の進行が著しいことから、路線バス等の収支は厳しく、地元自治体の財政を圧迫している状況
- バスの運行経費の約6割弱は人件費が占めることから、自動運転技術は、過疎地域等における課題の解消に資する実効性の高い解決策の一つとして期待
- 実証実験に留まることなく、段階的に社会実装に結びつけていくことが肝要
- 地元自治体のマンパワーの不足にも配慮が必要

都による
具体的取組

- 西多摩、島しょ等における先行実装を目指し、**地域公共交通の自動運転化**に取組む地元市町村に対する支援を検討
- **まずは、事業の実現可能性等について、都は市町村とともに検討**
- **自動運転技術の動向・取組等に関する情報の提供**

期待する効果

- 過疎地域における移動手段の確保や運転手不足への対応
- 公共交通空白地域の解消、自治体の財政負担軽減