
目指す将来像と 実現に向けた取組のステップ

想定される2040年代の姿

- ・ 新型コロナウイルスを契機として、都民のライフスタイルや交通手段選択の志向が変化
- ・ 都市のDXが飛躍的に進展し、AI、IoT等の先端技術が都市づくりや交通政策に浸透

<人口推計>

東京都の人口は2025年に1,417万人とピークを迎え減少傾向に入り、2040年の高齢化率は約29%を占める

各地域における人口推計と高齢化率

		中枢広域拠点	新都市生活創造域	多摩広域拠点域	自然環境創造域	合計
2020年	人口	382万人	730万人	236万人	26万人	1374万人
	高齢化率	20.4%	23.5%	26.8%	32.2%	23.4%
2040年	人口	410万人	726万人	218万人	22万人	1376万人
	高齢化率	24.5%	29.5%	35.0%	40.2%	29.0%

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

<MaaS>

ICTを活用したシームレスな新たな移動を可能とするMaaSの市場規模（日本）が拡張

⇒ 約800億円（2018年） ▶ 約6兆円（2030年）

出典：国土交通省 「2040年、道路の景色が変わる」

<ライドシェア>

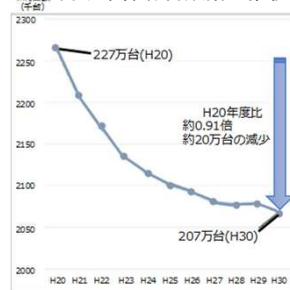
シェアリング志向の高まりにより、自動車保有台数は減少し、ライドシェアの市場規模（日本）が拡張

⇒ 約1億円（2018年）

約130億円（2030年）

出典：国土交通省 「2040年、道路の景色が変わる」

自動車保有台数推の推移



出典：「市区町村別自動車保有車両数」（一般財団法人自動車検査登録情報協会）より国土交通省作成

<財政状況>

都税収入は長期的には微増傾向にあるが、就業者数の減少などに伴い、いずれのケースも増加率は低下



出典：東京都の財政収支の長期推計（令和元年12月／東京都）

<自動運転>

自動運転車（レベル3以上）と非自動運転（レベル2以下）が混在

自動運転車が世界の新車販売に占める割合
⇒ 約3割(2040年)

出典：（株）富士キメラ総研「2019次世代カーテクノロジーの本命予測と未来自動車像」

<自動車の脱炭素化>

車両から排出されるCO2排出削減に向けZEV等の非ガソリン車が普及（東京）

⇒ 乗用車新車販売 100%非ガソリン化（2030年）

出典：東京都 「未来の東京」戦略 戦略14ゼロエミッション東京戦略

- 人口減少に加え、コロナ禍の影響も相まって長期化する移動需要の落ち込みにより、公共交通事業者の経営状況は逼迫

○ 新型コロナ危機に関する認識

交通事業者（2021年2月～3月ヒアリング結果）

- 利用者、収入ともに2～4割減。今後の事業の進め方は、利用者数の回復水準を見た上で判断するが、当面はコスト削減で対応（バス事業者）
- 輸送回数、収入ともに3～4割減。雇用調整助成金等で凌いでいる状況。（ハイヤー・タクシー協会）

区市町村（第2回検討会議論、2021年4月アンケート結果ほか）

- 新型コロナ危機を契機とした減便・路線廃止により新たな交通不便地域が生じてしまっている。
- 減収となった交通事業者から、事業継続のための支援要望を受けていないため、行政から動くことが求められる。



- 交通事業者と行政とが危機感を共有し、連携体制を構築
- 交通事業者や学識経験者等への更なるヒアリングを実施し、都への要望事項等をより詳細に把握
- 利用者の回復状況をモニタリングし、適応策を継続的に検討

することが必要

○ 都が目指す地域公共交通の理念

- 東京が**新しい価値を創造し続ける**場として人々から選択され、また、個人の嗜好に応じた**豊かな生活**が享受できる都市の形成に向けて、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。
- その際、交通分野における**最先端技術（AIやIoTなど）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。
また、**ポストコロナ社会**においても、新たな技術を活かした民間によるシェアリングサービスの提供などを通じて、**多様な主体の参画**により、持続的に発展する公共交通ネットワークを構築していく。
加えて、「ゼロエミッション東京」の実現に適う取組などにより**地球環境との調和**を図っていく。

○ 4つの地域に共通する将来像

視点1 多様な主体の参画による公共交通の維持・充実

- ・ ポストコロナ社会も見据えた、公共交通の利用促進
- ・ 都民自らがデザインする地域公共交通
- ・ 最新技術の積極活用
- ・ 多様な主体の参画
- ・ 新たな事業スキームの確立・浸透
- ・ 担い手の安定的な確保

視点2 環境と人に優しい地域公共交通

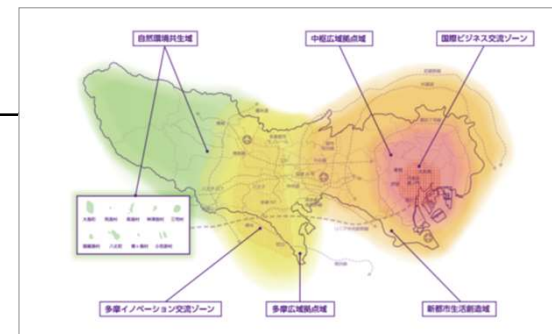
- ・ 環境負荷の低減、ゼロエミッション東京の実現
- ・ 外出を促す移動手段の選択肢の充実
- ・ 多様なモビリティが安全に走行できる空間の確保
- ・ 安心して運転免許が返納できる社会の実現

視点3 まちづくりとの連携

- ・ 集約型地域構造への再編の加速
- ・ 行政界を意識しないシームレスな移動の実現
- ・ 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

都内全域

<p>将来像 (2040年代)</p>	<p>⇒2-4ページ記載のとおり</p>		
<p>主な取組の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○利用促進に向けた都民意識の醸成 ○地域自らがデザインする地域公共交通の実現 ○公共交通の生む価値の共有 ○広域的な視点からの地域公共交通の充実 		
<p>取組のステップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都民意識の醸成 ・ 地域自らがデザイン ・ 公共交通の生む価値の共有 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な視点からの地域公共交通の充実 	<p>2025</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者で問題意識や取り組む方向性を共有 ・ 交通事業者、行政、住民の連携を構築し、地域公共交通計画の策定を推進 ・ クロスセクター効果に基づく価値共有を推進 	<p>2030</p>	<p>2040</p> <p>社会経済状況の変化を踏まえ、継続的な地域参加の仕組みを検討</p> <p>東京の都市の活力を更に高める交通網形成を継続的に検討 ※鉄道等の広域インフラ整備の際には、その整備効果を高める地域公共交通の在り方について検討</p>



○ 各地域別の将来像

主に中枢広域拠点域

- 高密な鉄道・バス網を活かしたシェアリングサービスやMaaSの広域的な実装等により、大量輸送と個人に寄り添うサービスの両立を実現
- 移動の利便性、快適性を追求し、首都の都市活力を持続的に向上

主に新都市生活創造域

- 道路状況に適した輸送モードの導入や小型モビリティの利用環境の改善による利便性の向上
- 発災時においても機能する地域公共交通の実現
- 鉄道等の混雑緩和による快適性向上


主に多摩広域拠点域

- コミュニティバス等の持続可能性向上や身近な生活を支える移動手段の充実により、快適な住環境を実現する移動環境を構築
- リニアやモノレール等、インフラの整備効果を高める一体的な地域公共交通施策の展開


主に自然環境共生域

- 輸送資源の総動員や新技術の活用により、住み慣れた地域での暮らしを支える生活の足を確保
- 観光政策・環境政策と地域公共交通政策との連携強化による移動手段の確保、まちの活力維持


主に中枢広域拠点域

<p>将来像 (2040年代)</p> <p>【主たる対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務移動の多いビジネスパーソン ・レジャー等移動を行う来街者 	<ul style="list-style-type: none"> ○高密な鉄道・バス網を活かしたシェアリングサービスやMaaSの広域的な実装等により、大量輸送と個人に寄り添うサービスの両立を実現 ○移動の利便性、快適性を追求し、首都の都市活力を持続的に向上 												
<p>取組の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通のサービス水準の向上に向けた取組 ○相乗りタクシー等新たな輸送サービスの普及促進 												
<p>取組のステップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サービス水準向上 ・新たな輸送サービスの普及促進 	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2040</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>データ蓄積とオープンデータ化を促進し、MaaSの社会実装を推進</p> </td> <td></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・関係者間でのデータの共有化やデータ活用のための基盤構築を推進 ・駅等を中心としたまちづくりにより、複数の交通モードの結節機能を更に拡充 </td> <td></td> </tr> <tr> <td> <p>新モビリティや自動運転技術など、新たな輸送サービス導入をモデル的に実施、展開</p> </td> <td></td> <td></td> <td> <p>その時代々々の技術や社会状況に即した新たな輸送サービスの社会実装を支援</p> </td> </tr> </tbody> </table>		2025	2030	2040	<p>データ蓄積とオープンデータ化を促進し、MaaSの社会実装を推進</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・関係者間でのデータの共有化やデータ活用のための基盤構築を推進 ・駅等を中心としたまちづくりにより、複数の交通モードの結節機能を更に拡充 		<p>新モビリティや自動運転技術など、新たな輸送サービス導入をモデル的に実施、展開</p>			<p>その時代々々の技術や社会状況に即した新たな輸送サービスの社会実装を支援</p>
	2025	2030	2040										
<p>データ蓄積とオープンデータ化を促進し、MaaSの社会実装を推進</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・関係者間でのデータの共有化やデータ活用のための基盤構築を推進 ・駅等を中心としたまちづくりにより、複数の交通モードの結節機能を更に拡充 											
<p>新モビリティや自動運転技術など、新たな輸送サービス導入をモデル的に実施、展開</p>			<p>その時代々々の技術や社会状況に即した新たな輸送サービスの社会実装を支援</p>										

主に新都市生活創造域


<p>将来像 (2040年代)</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【主たる対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中枢広域拠点域への通勤需要を生む多数の居住者 ・ 公園・自然地や小売店舗などへ私事移動を行う多数の居住者 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路状況に適した輸送モードの導入や小型モビリティの利用環境の改善による利便性の向上 ○ 発災時においても機能する地域公共交通の実現 ○ 鉄道の混雑緩和等による快適性向上 
<p>取組の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の実情に即した輸送モードの充実 ○ パーソナルモビリティの利便性向上 ○ 鉄道の混雑緩和に向けた取組
<p>取組のステップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送モードの充実 ・ パーソナルモビリティの利便性向上 ・ 混雑緩和等による快適性向上 	<div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 10px;"> 2025 2030 2040 </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; margin-bottom: 10px; width: 80%;"> <p>地域の実情に即した 新たな輸送手段導入を モデル的に実施、展開</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; margin-bottom: 10px; width: 80%;"> <p>利用者の移動ニーズに即した路線網の継続的な見直しに対する支援策を検討</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; width: 80%;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ テレワークやオフピーク通勤等を促進 ・ 時間差料金制について、国、交通事業者等と共に効果や課題について十分に検討 </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; margin-top: 10px; width: 80%;"> <p>社会経済状況の変化や自動運転技術等の新技術の進展を踏まえ、適時代に即したTDM施策を検討</p> </div> </div>

主に多摩広域拠点域

<p>将来像 (2040年代)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【主たる対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内々の身近な地域で生活を行う居住者と、その移動を支える路線バス等の移動手段 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバス等の持続可能性向上や身近な生活を支える移動手段の充実により、快適な住環境を実現する移動環境を構築 ○リニア、モノレール等インフラの整備効果を高める一体的な地域公共交通施策の展開 
<p>取組の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○効率的な運行の実現 ○路線バスの休廃止に至るプロセスの改善
<p>取組のステップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な運行の実現 ・路線バスの休廃止に至るプロセスの改善 	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <p>2025</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線網やモードの最適化に向けモデル的に検討 ・利用データ等の蓄積・活用を推進 </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>運行効率化により事業者インセンティブが働く仕組みを構築</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="width: 45%;"> <p>2030</p> <p>地域公共交通計画等の策定を通じ、交通事業者・住民・行政が、地域公共交通の課題に対して共に向き合う土壌づくりを推進</p> </div> <div style="width: 45%; border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>路線維持に関する運行形態や、費用負担の在り方について継続的に検討</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%;"> <p>2040</p> </div> </div>

※取組の方向性・ステップは、本エリアに限ったものではなく、地域課題に応じて他のエリアでも展開

主に自然環境共生域

<p>将来像 (2040年代)</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【主たる対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外出率の低い高齢世代 ・レジャー等移動を行う来街者 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ○輸送資源の総動員や新技術の活用により、住み慣れた地域での暮らしを支える生活の足を確保 ○観光政策・環境政策と地域公共交通政策との連携強化による移動手段の確保、まちの活力維持 												
<p>取組の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な輸送資源の活用 ○ラストマイルを補完 ○過疎地域における移動手段の確保 												
<p>取組のステップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な輸送資源の活用 ・ラストマイルを補完 ・過疎地域における移動手段の確保 	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;">2025</td> <td style="width: 33%;">2030</td> <td style="width: 33%;">2040</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> 輸送資源の総動員や自家用有償旅客運送など、地域で支え合う輸送サービスの実現に向けモデル的に検討、取組を推進 </td> <td></td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> 地域の輸送サービスを持続させるために必要な対策を継続的に検討 </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> 自動運転技術等の社会実装や、低炭素型車両の導入に向けた検討・取組を推進 </td> <td></td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 10px;"> 自動運転技術等の新技術の進展を踏まえ、輸送手段の確保策を継続的に検討 </td> <td></td> </tr> </table>		2025	2030	2040	輸送資源の総動員や自家用有償旅客運送など、 地域で支え合う輸送サービス の実現に向けモデル的に検討、取組を推進		地域の輸送サービスを 持続させるために必要な対策を継続的に検討		自動運転技術 等の社会実装や、 低炭素型車両 の導入に向けた検討・取組を推進		自動運転技術等の新技術の進展 を踏まえ、輸送手段の確保策を継続的に検討	
	2025	2030	2040										
輸送資源の総動員や自家用有償旅客運送など、 地域で支え合う輸送サービス の実現に向けモデル的に検討、取組を推進		地域の輸送サービスを 持続させるために必要な対策を継続的に検討											
自動運転技術 等の社会実装や、 低炭素型車両 の導入に向けた検討・取組を推進		自動運転技術等の新技術の進展 を踏まえ、輸送手段の確保策を継続的に検討											