

# ヒアリング対象区市町の現況 | 台東区

## 位置図

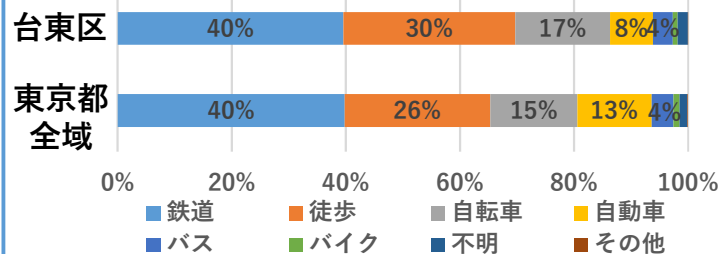


**面積** : 10.11 km<sup>2</sup>  
**居住人口** : 203,647人 (R3.1 住民基本台帳)  
**人口密度** : 20,143 (人/km<sup>2</sup>)  
**高齢化率** : 22.6% (46,015人 : R3.1 住民基本台帳)  
 (65歳以上)

## 主な公共交通

- ・バス (都営・京成・東武・コミュニティバス)
- ・タクシー
- ・鉄道 (JR・都営・東京メトロ・京成・東武・TX)
- ・旅客船 (東京都観光汽船・東京都公園協会等)

## 代表交通手段分担率 (H30・東京都市圏PT調査)



## 現状の主な施策

- ・コミュニティバス  
めぐりん (2001～) 日立自動車交通(株)、京成バス(株)  
⇒めぐりん実証実験の実施(2020.3～) 「東西めぐりん」ルートの一部変更  
および「北めぐりん」ルートの停留所増設
- ・台東区地域公共交通会議 (2017～)
- ・台東区シェアサイクル社会実証実験 (2018.5～) OpenStreet (株)

## 現状の課題

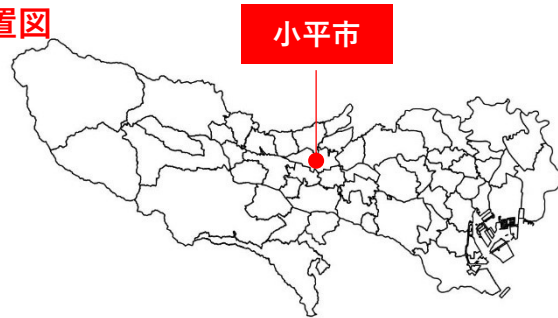
- ①地域公共交通全体について
  - ・地域公共交通の役割分担の考え方の必要性  
⇒コミュニティバスとシェアサイクルの棲み分けの整理  
(その上で両者ともに利用者の増加を目指したい)  
⇒役割分担を検討する上での需要に関するデータ取得が必要  
(特に利用者属性に関するデータが必要)
- ②コミュニティバスについて
  - ・運行経費・自治体の財政負担の増大  
⇒区の負担額が年々増加しており、収支の改善が必要  
⇒収支改善方策を検討・共有するための隣接区との協議の場が必要  
⇒運行の見直しを行う場合、区民に説明可能な指標の構築が必要
  - ・利用者増加のための改善の必要性  
⇒2020年度はコロナによる需要の落ち込みがみられた。現在は、移動需要が一定程度に定着している。  
⇒シェアサイクルとの棲み分け等の整理(①と重複)
  - ・利用者に関するデータ取得が困難  
⇒シェアサイクルとの棲み分け等の整理(①と重複)  
⇒運賃について交通系電子マネー決済を導入しているが、さらなるキャッシュレス決済の導入をしたいが手数料の負担があり難しい





# ヒアリング対象区市町の現況 | 小平市

## 位置図



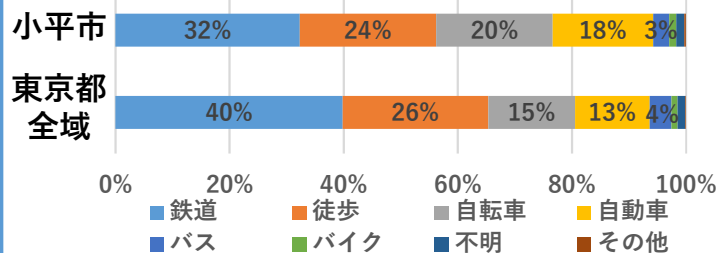
小平市

面積 : 20.51 km<sup>2</sup>  
 居住人口 : 195,543人 (R3.1 住民基本台帳)  
 人口密度 : 9,534 (人/km<sup>2</sup>)  
 高齢化率 : 23.3% (45,562人 : R3.1 住民基本台帳)  
 (65歳以上)

## 主な公共交通

- バス (都営・西武・立川・関東・京王・銀河鉄道  
・コミュニティバス・コミュニティタクシー)
- タクシー
- 鉄道 (JR・西武)

## 代表交通手段分担率 (H30・東京都市圏PT調査)



## 現状の主な施策

- コミュニティバス にじバス (2004～) 西武バス(株)
- コミュニティタクシー ぶるべー号3ルート (2009～)  
トーション交通(株)、小平交通(有)
- 小平市地域公共交通会議 (2009～)
- 多摩北部都市広域行政圏協議会 (1987～) 小平市、東村山市、清瀬市  
東久留米市、西東京市
- シェアサイクル OpenStreet (株)

## 現状の課題

### ① コミュニティバスについて

- 運行費・財政負担の軽減策の必要性  
 ⇒ 利用状況は安定しているものの、収支は赤字であり、市が補填  
 ⇒ 隣接市 (西東京市、小金井市、国分寺市等) をまたいだ移動もみられるため、**市域を超えた範囲でルート再編等を行い、複数自治体による共同運行などで財政負担を軽減できないかの検討 (およびその協議の機会) が必要**  
 ⇒ 現在の多摩北部都市広域行政圏協議会でも各自治体コミュニティバスのバスロケ導入・連携の話が浮上したことはあったが、各自治体の必要性に差があり、かつ費用負担が大きく、実現に至らなかった。

### ② コミュニティタクシーについて

- 利用者増加のための改善の必要性  
 ⇒ 現在、3ルートで実施しており、コロナ禍前までは順調に利用者数が伸びていた。2018年から実施していた南西部地域の実証実験運行は、**利用者数が伸びないという課題**がありルート検討のためのデータがない状況である。
- キャッシュレス決済システム導入に係る負担  
 ⇒ **キャッシュレス決済導入に関する市民からの要望があるが**、交通系のシステムを導入するとなると費用負担が大きい

### ③ その他

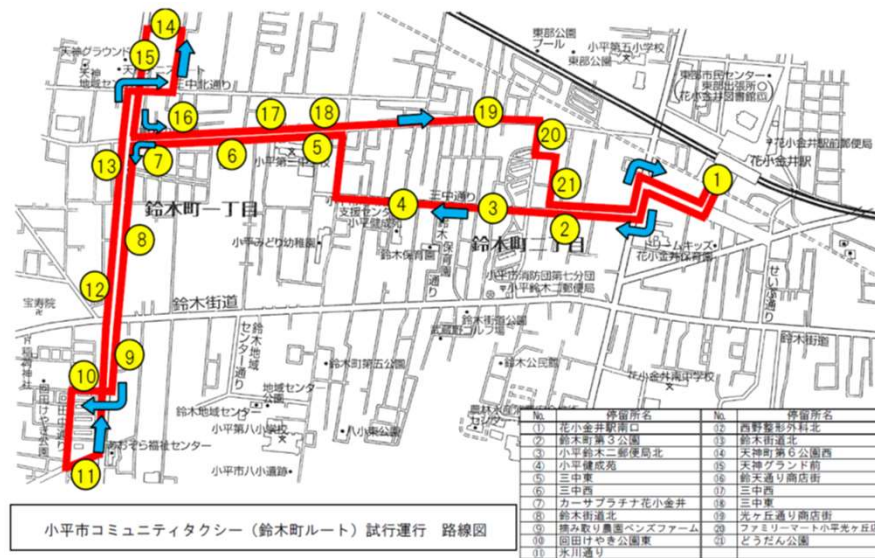
- ⇒ コロナ禍による経営状況の悪化で、バスやタクシー事業者は大きな影響を受けており、事業継続のための支援策が必要 (事業継続支援金の給付、ワクチン集団接種会場への送迎委託を実施)  
 ※両事業ともバス、タクシーどちらも対象

参考) にじバス路線図



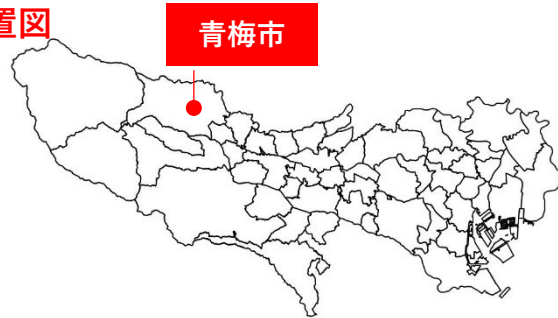


### 参考) ぶるべー路線図



# ヒアリング対象区市町の現況 | 青梅市

## 位置図

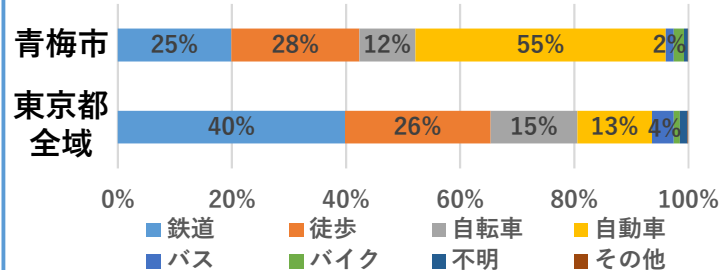


**面積** : 103.31 km<sup>2</sup>  
**居住人口** : 132,145人 (R3.1 住民基本台帳)  
**人口密度** : 1,279 (人/km<sup>2</sup>)  
**高齢化率** : 30.8% (40,708人 : R3.1 住民基本台帳)  
(65歳以上)

## 主な公共交通

- ・バス (都営・西武・西東京)
- ・タクシー
- ・鉄道 (JR)
- ・ケーブルカー (御岳登山鉄道)

## 代表交通手段分担率 (H30・東京都市圏PT調査)



## 現状の主な施策

- ・青梅市公共交通協議会 (2011.8)
- ・青梅市公共交通基本計画 (2013.3)
- ・青梅市公共交通基本計画改定 (令和2年度検討)

## 現状の課題

### ①地域公共交通全体について

#### ・地域の輸送資源の総合的な活用

- ⇒送迎バス等を含めた**既存の輸送資源**を活用し**地域公共交通の効率化**
- ⇒将来的には、各種移動手段の**データ連携・MaaS**による**利便性の向上**

### ②路線バスについて

#### ・路線バスの維持における負担

- ⇒**路線バスに対し市から補助**を行っており、財政負担が大きい
- ⇒事業者側の負担のあり方が異なり、より黒字の際のインセンティブが大きくなるような事業手法検討が必要

#### ・バス路線の改善の必要性

- ⇒一部のエリアで、各事業者の**バスルートが重複**しており**非効率**
- ⇒路線バスは減便が行われており、市民からのクレームもみられる

### ③交通空白地帯の移動手段について

#### ・高齢化の進展地域・交通空白地帯のフィーダー交通の導入

- ⇒**グリーンスローモビリティ**の導入により、**バス停等までのアクセシビリティ**を確保する必要性 (またそのための各種協議・調整が必要)
- ⇒とくに、導入検討地域の中では交通量が多い箇所があることも課題
- ⇒コロナ禍の影響や高齢者が多いことで**移動需要が回復していない**。それらを踏まえた今後の方針検討についても課題

## 位置図

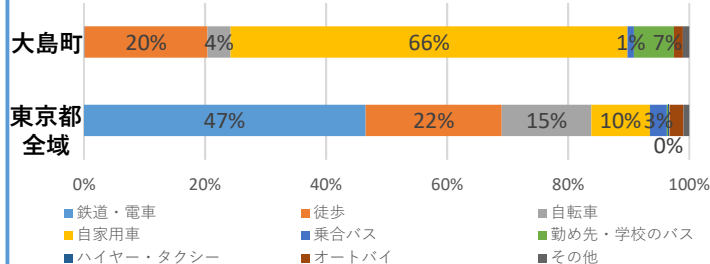


**面積** : 90.76 km<sup>2</sup>  
**居住人口** : 7,401人 (R3.1 住民基本台帳)  
**人口密度** : 82 (人/km<sup>2</sup>)  
**高齢化率** : 38.2% (2,824人 : R3.3 住民基本台帳)  
 (65歳以上)

## 主な公共交通

- ・バス (大島旅客自動車 (東海汽船子会社))
- ・タクシー
- ・旅客船 (東海汽船)
- ・飛行機・ヘリ (新中央航空・東邦航空)

## 利用交通手段 (H22・国勢調査 | 従業者・通学者)



## 現状の主な施策

- ・地域公共交通会議 (現在休会)
- ・デマンド交通 (コミュニティタクシー) (2015開始~2017廃止)

## 現状の課題

### ①交通空白地帯の移動手段について

- ・フィーダー交通の導入の必要性
  - ⇒居住地域からバス停までのアクセスが困難であり、バスの利用率低下にもつながっている
  - ⇒過去にデマンド交通も導入したが、固定路線のような運行となり、十分な効果が得られなかった
  - ⇒高齢化も進展しており、高齢者の社会参画を含めた担い手の確保が必要
  - ⇒買物支援等の福祉輸送 (無料) を実施しているが、対象者が明確でないという課題がある

### ②路線バスについて

- ・路線バスの維持における負担
  - ⇒大島町の負担額が年々増加しており、収支の改善が必要 (補助率100%)
  - ⇒乗車率も低く、利用率をいかにあげるかが課題となっている
  - ⇒まずは、バス停までのアクセシビリティを高めることが必要 (①と同様)

### ③その他

- ・交通需要の把握の必要性
  - ⇒交通需要の実態を把握できていないという課題がある
- ・地域の輸送資源の総合的な活用
  - ⇒送迎バス、スクールバス (タクシー会社に委託) 等を有効活用し地域公共交通を効率化することが必要

# ヒアリング対象区市町の主な課題と取組・支援の視点

地域区分	地区	主な課題	取組・支援の視点
中枢広域拠点域	港区	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の役割分担の考え方の必要性</li> <li>シェアリングのポートの不足</li> <li>コミュニティバスの隣接区をまたいだ利便性の向上の必要性</li> <li>コミュニティバスの事業性改善の必要性</li> <li>MaaS推進に係る関係者との調整の必要性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>結節機能向上</li> <li>地域住民や企業の参加（企業連携）</li> <li>MaaS導入・データ利活用</li> </ul>
	台東区	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の役割分担の考え方の必要性</li> <li>コミュニティバス運行経費・自治体の財政負担の増大</li> <li>利用者増加のための改善の必要性</li> <li>利用者に関するデータ取得が困難</li> </ul>	
新都市生活創造域 多摩広域拠点域	小平市	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスの運行費・財政負担の軽減策の必要性</li> <li>コミュニティバス利用者増加の改善の必要性</li> <li>キャッシュレス決済導入に係る負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区市町村間連携</li> <li>公共交通の維持</li> <li>MaaS導入（利便向上）</li> </ul>
多摩広域拠点域 自然環境共生域	青梅市	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の輸送資源の有効活用</li> <li>路線バス維持における負担</li> <li>バス路線の改善の必要性</li> <li>高齢化の進展</li> <li>交通空白地帯の移動手段の必要性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持</li> <li>地域住民や企業の参加（住民参加）</li> </ul>
自然環境共生域	大島町	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地帯の移動手段の必要性</li> <li>高齢者増加、担い手不足</li> <li>路線バス維持における負担</li> <li>交通需要の把握</li> <li>地域の輸送資源の有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持</li> <li>地域住民や企業の参加（住民連携）</li> <li>データ利活用（事業効率化）</li> <li>新技術導入促進（運転手不足、ラストマイル）</li> </ul>