

「東京における地域公共交通の基本方針（中間まとめ）」に関する意見募集の結果

東京都は、令和3年12月21日（火曜日）に、「東京における地域公共交通の基本方針（中間まとめ）」を公表し、都民や企業等の皆様から幅広いご意見を募集しました。

貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

お寄せいただいた主なご意見の概要と、の考え方を紹介いたします。

○意見募集の期間と件数

（1）募集期間

令和3年12月21日（火曜日）から令和4年1月21日（金曜日）まで

（2）意見総数

17通 98件

○第1章「はじめに」関連

ご意見	都の考え方
「東京都臨海部地域公共交通計画(令和3年3月)」を東京都として既に策定・公表していること、また同計画と基本方針との整合性について触れるべき。	基本方針は都全体の地域公共交通の在り方について示すものであり、個別の事業については各事業計画の中で検討していきます。
「BRT」について記載し、「東京都臨海部地域公共交通計画」と整合を図るべき。	
モノレールや都市計画道路整備など、具体的スケジュールがわかっているものは、この方針にも明記すべき。	1-2「上位計画の整理」の表現を再整理しました。
この基本方針には、多摩都市モノレール、小田急多摩線延伸、リニア建設、横浜市営地下鉄等の広域交通機関の状況は記載しないのか？	
「挑戦の場を創出」がイメージしづらい。	上位計画である「都市づくりのグランドデザイン」において掲げた、新たな価値を生み続ける活動の舞台を「挑戦の場」と表現しています。
年次目標を「この先5年程度」として、令和8年と明記しない理由は何か。	基本方針では2040年代を目標年次とし、その実現に向けて進めていくこの先5年程度の取組についても示しております。

○第2章「東京の地域公共交通に関する現状・課題」関連

ご意見	都の考え方
新サービスに対する受容性が高いと記載されているが、インターネット使用率だけでは根拠が弱く感じる。	2-1「東京の地域公共交通の特徴」では、都内で新しいサービスが生まれるとともに、都民に利用されていることを示しています。
都で空白地域の考え方を基本方針で示し、その上で各種計画・取組に地域実情を加味していくべき。	2-1「東京の地域公共交通の特徴」にて、公共交通空白地域を示しています。 ご意見の主旨は、1-3「基本方針の位置付け」の中でも記載しております。
「公共交通機関の利用者の減少」は短期的な課題なのではないか。	2-2「東京の地域公共交通の課題」の表現を再整理しました。
移動需要も人口も減少を前提に考えなければならぬ事を明記すべきと考える。	
「移動需要の回復・喚起、新しい日常への対応」は短期的な課題なのではないか。	
コロナからの回復は期待できず、楽観的なのではないか。	
コロナ危機を契機に、これまでのビジネスモデルでは路線の維持は不可能	
テレワークの進展等による、移動需要の低迷及びその定着化懸念に触れることが必要ではないか。	
需要減が一過性のものでなく、構造的に定着する懸念がある。	
「データを活用したサービスの適正化・質向上の課題」は短期的な課題なのではないか。	
「交通事業者の生き残り」を、長期的な課題として認識すべきではないか。	ご意見の主旨は、2-2「東京の地域公共交通の課題」の「中・長期的な公共交通機関の利用者の減少への対応」の中で記載しております。
「新たなモビリティ事業者の台頭」を長期的な課題として認識すべきではないか。既存路線に更なるダメージを与えないよう、全体を俯瞰し役割分担を決め、統制する必要がある。	ご意見の主旨は、2-1「東京の公共交通の特徴」に現状を記載しているほか、5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」の中で、既存の移動手段との連携の必要性について記載しております。

○第3章「目指すべき地域公共交通の理念と将来像」関連

ご意見	都の考え方
各地域でのイメージについて、土地の確保や都市計画決定の変更など誰がやるのか。また、このイメージの実現スケジュールは。	基本方針にて示す2040年代に実現を目指す将来イメージに沿って、多様な政策分野の取組を関係者で連携して進めてまいります。

○第4章「将来像の実現に向けた取組の方向性」関連

ご意見	都の考え方
「理念と将来像に基づく取組の視点」で、交通事業者以外の事業者の例示が必要ではないか。	4-1「理念と将来像に基づく取組の視点」の表現を再整理しました。
区部についても、「立地適正化計画」の促進が必要か。	都では、人口密度の動向、公共交通サービスの集積状況、高齢化の進展状況等を踏まえ、おおむね環状7号線外側の地域において、集約型の地域構造への再編に向け取組を推進する事としております。
『②区市町村連携』は『東京都と区市町村連携及び区市町村間連携』に修正すべきと考える。	4-3②「区市町村間連携」の表現を再整理しました。
国の役割について、新規参入事業者に対する適切な規制の実施が必要でないか。	ご意見の主旨は、4-4「将来像の実現に向けた各主体の役割」の中で記載しております。
国の役割として、運行本数の維持か、運賃の維持か、どちらを選択すべきか議論してほしい。	
都の役割として、地域公共交通の立ち上げ、は非常に大切な視点。 特に、公共交通会議を開催しない市区町村に対する指導をお願いしたい。	ご意見の主旨は、4-4「将来像の実現に向けた各主体の役割」及び5-2(1)「広域調整に係る取組の推進」の中で、記載しております。
地域公共交通計画作成について、都は、専門部署のない中小自治体へのバックアップ体制を整えてほしい。	
都は、地域公共交通会議が未設置の区市町村に設置を促してほしい。	
都の役割として、複数の区市町村に関係する課題を総括し、業界全体を支援するような取組の充実をお願いしたい。都内全体を俯瞰した目線で地域に優先順位をつけ、課題緊急度に濃淡ができると交通事業者も対応しやすくなる。	ご意見については、5-4「将来像の実現に向けた更なる検討」の中で、引き続き検討してまいります。

ご意見	都の考え方
<p>「支援」については、都の役割にも追加すべき。</p> <p>都は、区市町村の取組を促進させることに加えて、支援も行うべき。</p>	<p>4-4「将来像の実現に向けた各主体の役割」及び5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」の表現を再整理しました。</p>
<p>都の役割において、区市町村が取り組む地域公共交通の持続可能な運行に向けて、支援策の構築も入れていただきたい。</p>	
<p>区市町村は、交通空白の考え方を見直す時期であると感じる。行政として財力、労力をかける覚悟を持っていただきたい。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>区市町村の役割として、道路管理者としての使命を果たしつつ、交通維持にお力添えをいただきたい。</p>	
<p>区市町村の役割に、太字で『主体的な役割』と記載されているが、その意味と理由は？</p>	<p>活性化再生法の主旨を踏まえ、地域の実情を熟知した区市町村が主体となり地域公共交通計画を策定し、都も含む関係者とともに施策を推進していくことが重要と考えています。</p>
<p>交通事業者の最大の役割は「会社を存続させ交通を提供し続けること」と考える。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>都民（＝バス利用者）の役割は、維持のためには負担が必要であることを認識し、相応の負担をすることと考える。</p>	
<p>都内企業は交通費支給が最大の役割であると考え</p>	
<p>業界団体の役割として、事業者を取りまとめる団体は引き続き現状を的確に各所へ伝えていただきたい。</p> <p>特に共通システムを取りまとめる団体について、状況が大きく変化する環境に対応できる体制を整えていただきたい。</p>	

○第5章「今後5年間の取組」関連

ご意見	都の考え方
区市町村の各種計画を、都が利用・活用し、基本方針の各種事業を前に進めるべき。	5-1「『重点取組期間』の設定」及び5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」の表現を再整理しました。
区市町村の取組意欲を引き出し、主体的な取組を効果的に後押しする仕組み」とあるが、どう「効果的」にするのか。	ご意見の主旨については、5-1「『重点取組期間』の設定」の中で、記載しております。
交通事業者に対するインセンティブは非常に重要なため、補助制度等も検討して欲しい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
交通サービスの質の向上に資する MaaS のコンテンツを具体的に記載すべきと考える。	頂いたご意見も参考に、5-4「将来像の実現に向けた更なる検討」の中で、引き続き検討してまいります。
データ活用の補助金設定に物足りなさを感じる。	
「データを共有する仕組み」について、都がガイドラインや方針等策定し、モデルケースを作ることが望ましい。	
データ活用の方針整理について、都のリーダーシップを期待する。	
from-to の統計的分析などにより現状の行動特性やニーズを把握することが有効。交通事業者が保有する利用データの活用と併せて、通信事業者の保有データを活用することで途切れない移動のデータが取得でき有効	
データ整備を考えるのであればシルバーパスは是非とも IC カードすべきと考える。	頂いたご意見は関係局と共有し、今後の取組を進めるにあたり、参考といたします。
移動手段についてまちづくりサイドと連携した仕組みづくりが必要。その枠組みの中で、スマートシティや自動運転、MaaS などの利活用について検討できるとよい。	頂いたご意見も参考に、5-2(3)「区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組（先行事例の取組）」の中で今後検討してまいります。
新技術については法律がカベとなる事がほとんど。都道府県が連携して国に法改正を申し入れるなどの動きが必要	
交通分野における最先端技術の活用について、都が自ら率先して交通事業者に働きかけ、一緒に進める事業を実施していくべき。	
新技術導入については、短期間の実証実験はやめてほしい。	

ご意見	都の考え方
スマート東京のエリアに、新都市生活創造域の地域が現状ないため、今後加えて欲しい。	基本方針は都全体の地域公共交通の在り方について示すものであり、個別の事業については各事業計画の中で検討していきます。
実証実験について、補助制度やアドバイザー制度の創設を希望する。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
集合住宅の新規建築・建て替え・大規模修繕の際に、その敷地内にポートや駐機場、充電スタンドなどを設置させる取り組みがないとゼロエミッションやラストワンマイルの構築は見えてこない。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
交通結節点やインフラ整備について、駐輪場やサイクルポート・モビリティポート等の設備を駅舎や駅附属施設等に設置する事を義務化しなければこの将来像は実現出来ない。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
交通結節点整備に関して、一旦整備すると永続的に都民・事業者の負担となるため、どのような費用負担・役割分担でどの程度の施設レベルを建設・維持していくかはよく議論すべき	
結節点整備と機能向上については、具体的にどこで何をやるのか。まずは多摩都市モノレールや都営交通の新駅建設や新規路線設置の際に取り組むべき。	基本方針は都全体の地域公共交通の在り方について示すものであり、個別の事業については各事業計画の中で検討していきます。
主要駅において、バスロータリーの整備が進んでいないため、バスロータリーの整備をしていただきたい。	ご意見の主旨は、4-3④「交通需要マネジメント・結節機能向上」の中で記載しております。
地域公共交通は脱炭素に大いに貢献できる施策。基本方針の中でもより具体的な施策を挙げるべきではないか。	ご意見の主旨は、4-1「理念と将来像に基づく取組の視点」の中で記載しております。
EV 充電ステーションの設置促進および設置に関わる助成の検討などが必要になってくる。	5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」に、ZEV 普及に向けたインフラ整備の支援策等の記載を新たに加えました。
市町村部においては、都の財政上の措置なども明確化した方が、本方針を受けての具体の動きに結び付く。	ご意見の主旨は、5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」の中で記載しております。
広域調整の観点から意見交換会や意向調査、移動課題を定期的に共有できる場やサイトなどがあるとよい。	ご意見の主旨は、5-2(1)「広域調整に係る取組の推進」の中で記載しております。

ご意見	都の考え方
各主体のマッチングを促すプラットフォームの様なものの必要性を感じており、都で検討していただきたい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
「地域主体の勉強会立ち上げを促す」は、どうやって行うのか、イメージできない。	5-2(3)「区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組（先行事例の取組）」を通して、関係者からなる検討の場を設けることなどを想定しております。
地域公共交通に関する検討会では、ぜひ幅広い世代より意見を出せる場を設けてほしい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
「きめ細やかな移動」とあるが、交通モードだなどの部分を示しているのか。	パーソナルモビリティなどを含む、ラストワンマイル移動のことを指しています。
移動手段の充実（利便性向上）に加えて、移動する「きっかけ」・「目的作り」ができると良い。	ご意見の主旨は、5-3「多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みづくり」の中で記載しております。 4-3④「交通需要マネジメント・結節機能向上」の表現を再整理しました。
重点取組期間での実施事項に「生活支援サービスの拡充」の観点を加えるべき。	
福祉系主体の外出促進事業と連携した取組も期待する。	
免許返納についてはサポート協議会加盟事業者への何らかの支援があっていいと考える。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
ウィズコロナの移動環境整備については、目標値設定の考え方を含めて都心ならではの考え方があると計画策定の参考になる。	ご意見については、5-4「将来像の実現に向けた更なる検討」の中で、引き続き検討してまいります。
都内における公共交通ネットワークの評価について、新型コロナウイルス対応による需要構造の変化等に触れるべき。	
地域間幹線系統の確保・維持とともに、活性化を図る上でも、手厚いご支援を引き続きお願いしたい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
シルバーパスが、民間バス、コミュニティバスにとって負担になっている。基本方針でシルバーパスに一切触れていないのは違和感。是非、触れて欲しい。	頂いたご意見は関係局と共有し、今後の取組を進めるにあたり、参考といたします。
都の役割として、シルバーパスの再整理も行うべき。シルバーパス制度を維持するのであれば、利用者負担を見直す必要性を強く求めたい。	
サービスと負担のあり方等についても検討が必要	

ご意見	都の考え方
デマンド交通などの検討にあたっては、既存の地域公共交通網との共存を図り、持続可能となるよう配慮いただきたい。	基本方針は、地域ニーズに合致した持続可能な取組を関係者で進めるための指針として策定するものです。
コミュニティバスの導入に際しては、区市町村による適切な負担が必要であり、また既存路線バスとの共存という公共交通全体を見通した議論が必要	ご意見の主旨は、5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」、5-3「多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みづくり」の中で、記載しております。
バスの本数や停留所が増やせないか	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。
東京の観光に関して、障害者や高齢者などの方を利用しやすいように交通のバリアフリーを整備していただきたい。	頂いたご意見の主旨は、4-1「理念と将来像に基づく取組の視点」、5-2(2)「区市町村や事業者の取組促進策の充実」の中で、記載しております。
取組の具体例として、「東京都臨海部地域公共交通計画」に記載の事項を掲載すべき。	基本方針は都全体の地域公共交通の在り方について示すものであり、個別の事業については各事業計画の中で検討していきます。

○その他、基本方針全体を通じたご意見

ご意見	対応方針
「移動需要の回復・喚起」とあるが、後に「移動需要の創造」等があり、表現の違いの意図は？	「移動需要の創造」に統一いたしました。
日常的に使われない日本語等が使用されている。用語解説を付けるなど、より分かりやすい表現にした方が良い。	全体を通じて読みやすくなるように表現を再整理しました。
「TOD」という表現が伝わりづらい。	
「自転車シェアリング」という表現は適切か。	
「ポート」というのは一般的な用語か。	
「モビリティ・マネジメント」には用語解説が必要ではないか。	
「アジャイル思考」には用語解説が必要ではないか。	
基本方針というわりには、内容が細かく、読みにくい。	これまで検討会で示したデータを巻末に掲載するとともに、内容を見直し、全体を通じて読みやすくなるように表現を再整理しました。
起伏状況図は、区部が分かりづらい。今後の高齢化推計値を図示しては如何か。	
潜在的な移動課題について、都で調査した資料等があれば提供いただきたい。	

ご意見	対応方針
<p>ウィズコロナ、アフターコロナの公共交通のあり方、まちのあり方を関係者でよく議論し、新たな施策にもチャレンジしながら、よりよい東京を作ってほしい。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>基本方針が出される事自体は住民としてはありがたい。</p>	
<p>課題認識や今後の方向性など、必要な事項が網羅的に検討され、適切な分析がなされていると思います。</p>	
<p>多摩地域においても、東京都が事業者公募を行い、公共交通網を整備すべき。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>
<p>多摩地域の自転車シェアリングポートの設置について、数値目標を示すべき。</p>	<p>なお、基本方針は都全体の地域公共交通の在り方について示すものであり、個別の事業については各事業計画の中で検討していきます。</p>
<p>多摩地域においても、東京都が交通結節点整備を行うべき。</p>	
<p>“東京都心部における回遊性促進と地上部分の街並みのさらなる賑わい復活”のために、誰にでも優しく利便性のある路面公共交通機関導入を提案する。関係する各区自治体、沿線の商業組織などからなる、ライトレール懇談会のような組織設立を期待する。</p>	