

# 東京における地域公共交通の基本方針

(中間まとめ)

2021 年（令和 3 年）12 月

東京都



## 目次

第1章：はじめに .....	1
1-1. 作成の趣旨 .....	1
1-2. 上位計画の整理 .....	2
1-3. 基本方針の位置づけ .....	4
第2章：東京の地域公共交通に関する現状・課題 .....	6
2-1. 東京の公共交通の特徴 .....	6
2-2. 東京の地域公共交通の課題 .....	9
第3章：目指すべき地域公共交通の理念と将来像 .....	15
3-1. 目指すべき地域公共交通の理念 .....	15
3-2. 目指すべき将来像 .....	17
第4章：将来像の実現に向けた取組の方向性 .....	22
4-1. 理念と将来像に基づく取組の視点 .....	22
4-2. 取組テーマ .....	23
4-3. 取組テーマ別の方向性 .....	24
4-4. 将来像の実現に向けた各主体の役割 .....	30
第5章：今後5年間の取組 .....	32
5-1. 「重点取組期間」の設定 .....	32
5-2. 「重点取組期間」で進める具体的な取組 .....	34
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 .....	39
5-4. 将来像の実現に向けた更なる検討 .....	41

# 第1章：はじめに

## 1-1. 作成の趣旨

地域の公共交通は、都民の日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流を実現し、都民生活の安定向上及び地域経済の健全な発展を図るために欠くことができないものであり、将来にわたってその機能が十分に確保されることが必要である。

あわせて、世界的な潮流である、脱炭素社会の実現に向けた施策の加速、人間中心の都市空間の構築、都市活力の維持・向上といった社会的な課題の解決に公共交通の側面から貢献していくとともに、自動運転技術の進展や、新たなモビリティサービス、新技術の社会実装などの技術的な動向も踏まえて、交通政策を実施していくことが重要である。

都の上位計画である「『未来の東京』戦略」、「都市計画区域マスタープラン」や「都市づくりのグランドデザイン」で掲げた目指すべき都市像の実現や運転免許証返納者増加への対応など、公共交通に求められる役割も大きくなる一方で、東京都の人口も2025年をピークに減少が見込まれている<sup>1</sup>なか、新型コロナ危機を契機とした移動需要の減少、ライフスタイルの変化などの要因により、これまで同様に公共交通サービスを維持していくことに大きな懸念が生じている。

このような背景の下、東京の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた支援策の方向性等を検討するため、令和2年10月に「東京都における地域公共交通の在り方検討会」を設置し、検討を重ねてきた。

このたび「東京における地域公共交通の基本方針」（以下、基本方針という。）中間まとめをとりまとめたので、本中間まとめに対する皆様からの御意見・御提案を募集する。皆様から頂いた御意見・御提案は、本年度中を目途に予定している基本方針策定の参考とさせていただきます。

なお、本基本方針は、別途定める、「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」、「東京都自転車活用推進計画」、「総合的な駐車対策のあり方」とも整合するものである。

---

<sup>1</sup> 「未来の東京」戦略ビジョン（令和元年12月）に示された、政策企画局計画部の予測による

## 1-2. 上位計画の整理

地域公共交通に関する国や都の既往のビジョン・計画等の上位計画について整理を行う。

都は、既往のビジョン・計画等で、地域公共交通を以下のように位置付けている。

### ・都市づくりのグランドデザイン（H29.9）

2040年代を目標時期として、目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針等を示す。

#### <地域公共交通関連の位置づけ>

身近な地域で誰もが活動しやすく快適に暮らせる「集約型の地域構造」への再編を目指すとともに、地域の拠点や生活の中心地へのアクセスとなるフィーダー交通の充実をパイロットプロジェクトの1つに位置付け

### ・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（R3.3）

2040年代を目標時期とする、広域的見地からの都市計画の基本的方針

新型コロナ危機を踏まえた未来の東京（都市づくりの目標と戦略等）を構想し、サステナブル・リカバリーな都市づくりを推進

#### <地域公共交通関連の位置づけ>

鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの多様な交通モードと先端技術、MaaS<sup>2</sup>等の交通サービスを組み合わせ、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る

### ・「未来の東京」戦略（R3.3）

4つの「基本戦略」の下に「目指す2040年代の姿」を描き、その実現に向けた「2030年に向けた戦略」と、戦略を推進する「推進プロジェクト」を示す。

#### <地域公共交通関連の位置づけ>

高齢者をはじめ誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向け、以下の複数の「推進プロジェクト」において、地域公共交通の充実を位置付けている。

- ・ 移動困難者の生活サポートプロジェクト
- ・ 人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト
- ・ 地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開
- ・ 多摩・島しょの交通ネットワークの強化
- ・ 公共交通ネットワークの更なる充実 等

---

<sup>2</sup> 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス

国は、法や計画等で地域公共交通に関して以下のように位置付けている。

・**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（R2.6改正）**

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与

＜法改正の概要＞

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充

・**第2次交通政策基本計画（R3.5）**

交通政策基本法に基づく、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策に関する令和7年度までの基本的な計画

＜地域公共交通関連の位置づけ＞

誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保に向け、以下を掲げている。

- ・地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- ・まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- ・交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

### 1-3. 基本方針の位置づけ

作成の趣旨や上位計画を踏まえ、地域の特性に即した移動手段の充実と地域公共交通ネットワークの形成を促進し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる「挑戦の場」を創出する都市交通環境の実現に資する取組の方針として、基本方針を策定する。基本方針の中で、地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けた支援策の方向性について明らかにしていく。

#### ❖ 基本方針の目標年次

本基本方針は、『『未来の東京』戦略』、「都市計画区域マスタープラン」や「都市づくりのグランドデザイン」と整合を図り 2040 年代を目標年次とし、地域公共交通の目指すべき姿を示す。あわせて、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基本方針の中で示していく。

## ❖ 基本方針の対象範囲

後述する東京の公共交通の特徴を踏まえ、本基本方針で取り扱う地域公共交通の範囲を以下のとおり設定する。

- ① 鉄道駅へのアクセスを担う端末の公共交通
- ② 鉄道やバス等、多様なモードの結節点
- ③ 交通需要マネジメント施策（鉄道・バス等の乗換等利便性向上、移動手手段転換や利用時間・移動経路の変更等の行動変容促進施策）
- ④ シェアリング事業を行う、超小型モビリティ<sup>3</sup>、（自転車等の）パーソナルモビリティ
- ⑤ 交通不便地域等の移動手手段
- ⑥ 走行空間の確保・充実にに向けたソフト施策
- ⑦ 上記に関連する都市政策等



今後は、地域が自ら地域の交通をデザインするという観点が一層重要となる。このことから、本基本方針を踏まえ、地域の交通ネットワークは区市町村が中心となって、広域的なネットワークは都と区市町村が連携して、交通事業者を含む関係者と議論しながら、地域にとって望ましい姿を共有し、それに基づく取組を進めていく。

<sup>3</sup> 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両