

# 令和 4 年度以降の支援の方向性について

# 令和4年度以降の支援の方向性について

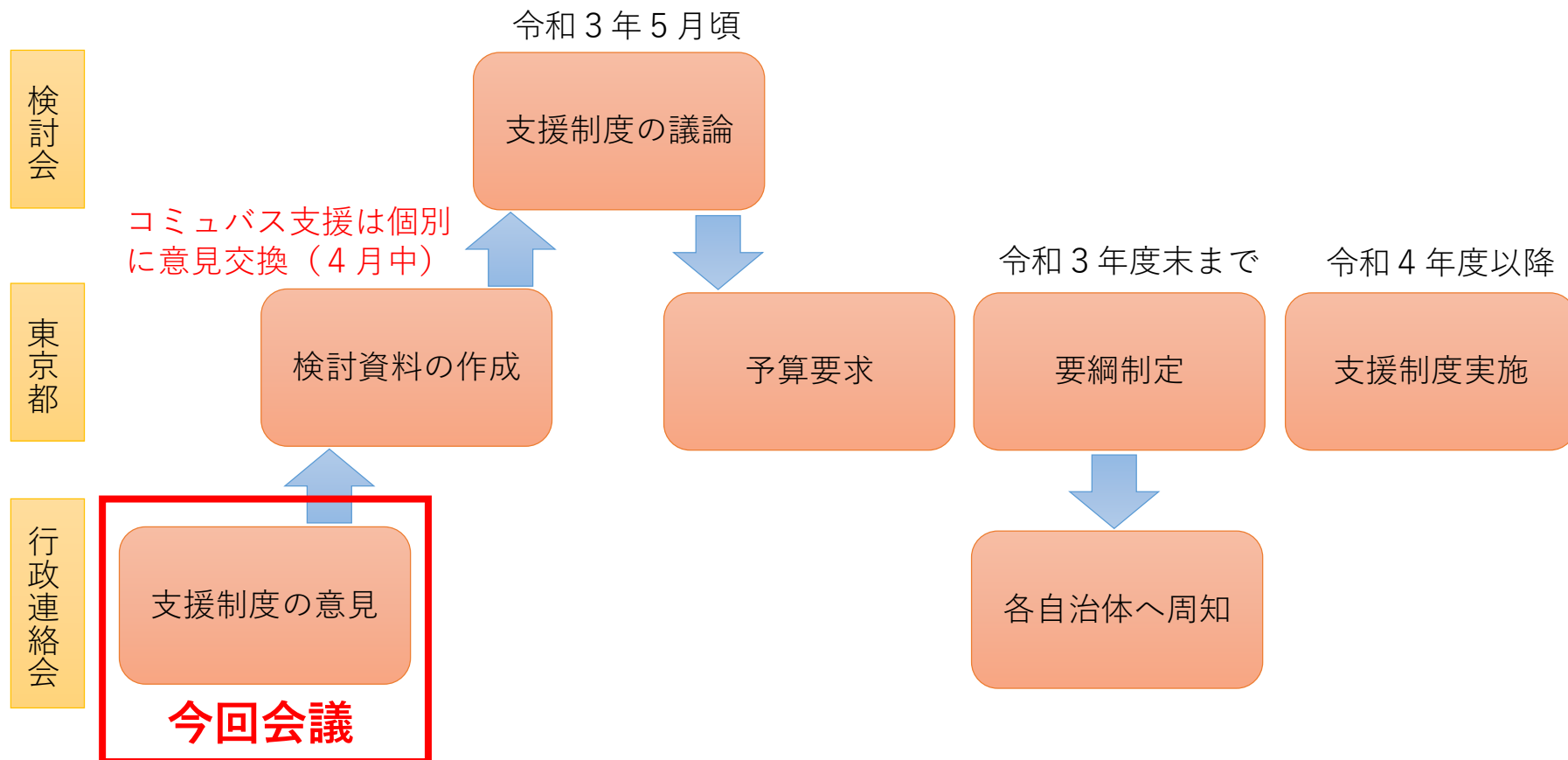
---

- 1 令和4年度以降の支援に向けたスケジュール
  - 2 これまでに寄せられた都に対する要望等
  - 3 全国の取組事例研究
  - 4 都による具体的な取組の方向性（イメージ）
-

# 令和4年度以降の支援制度について

1 令和4年度以降の支援に向けたスケジュール

- 令和4年度以降の東京都の技術的・財政的支援制度については、「東京都における地域公共交通の在り方検討会」における議論の結果を踏まえて制定する。
- 令和4年度の予算要求に向けて、令和3年5月頃に検討会での議論を行う予定。
- この議論では、都や委員の意見の他、今回の行政連絡会で頂いた意見についても検討する。



令和4年度以降の支援制度の制定に向けたスケジュール

# 令和4年度以降の支援の方向性について

---

- 1 令和4年度以降の支援に向けたスケジュール
- 2 **これまでに寄せられた都に対する要望等**
- 3 全国の取組事例研究
- 4 都による具体的な取組の方向性（イメージ）

- 問15 地域公共交通の充実や維持の取り組み、または新たな交通モードを導入する上で、東京都に期待する役割・支援（財政的・技術的）

## 財政的支援

### 自由意見（抜粋）

- MaaS等の新しい概念の導入などで、より必要となる**情報技術への補助**。
- 地域公共交通計画策定を検討するために必要となる**基礎データの調査の費用に対する補助**。
- 運行経費等の**継続的な財政支援**（補助金）
- コミュニティバス・地域交通事業の**車両更新費の補助**、自動運転・MaaSなどの**実証実験の補助**
- 運転士不足が否めない現状の中、雇用対策について努力されている事業者に対する**補助項目の拡充**。
- 各交通モードの**ニーズ調査、実証実験、導入の支援**。

## 技術的支援

### 自由意見（抜粋）

- 定期的な**情報提供等**
- 行政境を越える地域公共交通ネットワークについて調査、検討を行う場合の**自治体間調整および調査データの共有化支援**。
- 意見交換の場となる**会議体の設立**。
- 先端技術の紹介や導入のためのステップ解説、**先行自治体や事業者の紹介**。
- 東京都内全域の**バスロケーションシステムの導入**。
- 国の支援は過疎地域を主眼に置いている傾向にあり、**都市部特有の交通課題に対する相談**ができるとうい。

# 令和4年度以降の支援の方向性について

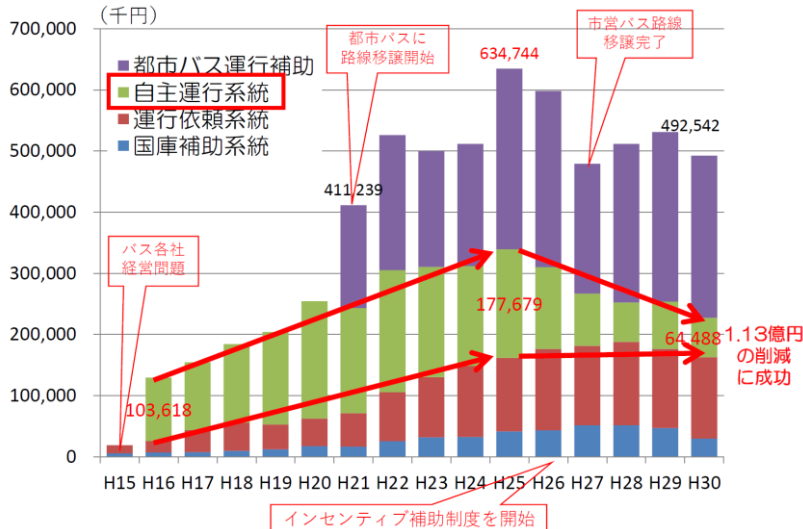
---

- 1 令和4年度以降の支援に向けたスケジュール
  - 2 これまでに寄せられた都に対する要望等
  - 3 全国の取組事例研究**
  - 4 都による具体的な取組の方向性（イメージ）
-

# (1) 計画の検証・見直し

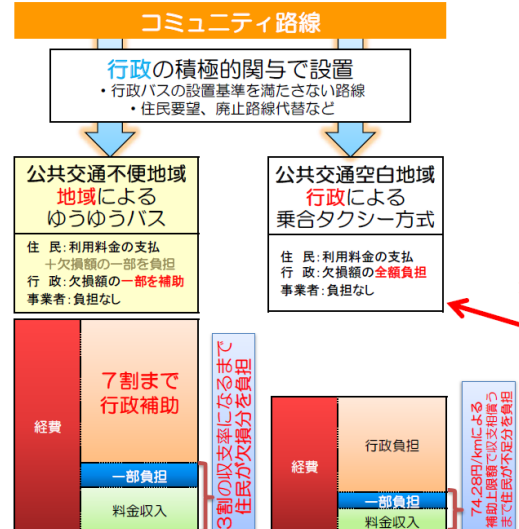
- 熊本市は、以前はバス事業者の赤字を行政が補填しており、H25年時点では約1.8億円の補助金を支出
- バス事業者が「経費削減」や「利用者増」の取組を行った場合にインセンティブを付与する仕組みを導入し、H30年の補助金を約0.6億円まで縮減
- コミュニティ路線の維持基準についても、バスの場合は7割を上限とし、住民負担を持たせた

インセンティブ補助制度導入前後の補助金の推移



出典：(一財) 地域公共交通総合研究所シンポジウム (2019年8月7日開催)  
熊本市 熊本市公共協議会 事務局 熊本市交通局 発表資料

コミュニティ路線の維持基準



出典：(一財) 地域公共交通総合研究所シンポジウム (2019年8月7日開催)  
熊本市 熊本市公共協議会 事務局 熊本市交通局 発表資料

## ○取り組みの土台となる網形成計画をはじめに策定

- 熊本市では平成24年度に「熊本市公共交通協議会」を設置し、調査等に着手
- ①基幹公共交通軸の機能強化、②バス路線網の再編、③コミュニティ交通の導入を3本柱とし、「生活交通の確保」を重要な行政サービスの一貫と位置付け、一定の水準の確保すべく適切にバス運営に関与していくことを掲げた

## ○事前算定方式のインセンティブ補助

- 市が単独で補助している「自主運行系統」路線に対して、事前算定方式によるインセンティブ補助を平成26年より開始
- 単なる赤字補填ではなく、事業者が効率化や利用促進などに努めた場合は、補助金が手元に残るという他に例の少ない取り組み

## ○コミュニティ路線の維持基準を設定

- 交通不便地域（バス停・電停・鉄道駅から500m以上1km未満の範囲）のコミュニティバスについては行政負担の上限を7割とし、残り3割に対する運賃収入の欠損分は住民が負担

## (2) 様々な主体の活力の活用

- 町田市において、住民全体の高齢化が進む郊外の住宅団地を対象に、自治会と福祉施設が連携しながら地域住民の外出を支援している事例
- 自治会が中心となって、市の高齢者支援センター、福祉施設事業者に働きかけてプロジェクトチームをつくり、福祉施設の送迎車の空き時間を活用するかたちで、住民の買物・外出を支援
- 半年間の実証運行においては、1ヶ月平均70人が利用。2020年4月より本格運行を開始。

送迎の様様（福祉施設が所有するワゴン車等を活用）



出典：地域公共交通の姿を考える行政連絡会講演資料・東京都

### ○取り組みの背景

- 町田市は、鉄道駅が市の外縁部にあるため、駅までアクセスする路線バスが不可欠な状況にある
- 急な坂道が多く、バス停も遠いことから、自治会には不便だという声が多く寄せられていた

### ○取り組みの特徴

- 道路運送法によらないボランティア輸送
- 週2日の運行で運行範囲は自治会区域内のコミュニティセンターまで（周辺にスーパー、銀行、医院あり）
- 定時定路線での運行で、ルート上に4箇所の停留所を設置

### ○今後の動き

- 町田市内でも初めての試みであるが、順調に運営されていることから、交通空白地帯を解消するモデルケースとして、他地域への展開も検討



## (3) 地域公共交通計画の策定

- 山形県では、法改正により地域公共交通計画の策定が努力義務化されたこと、かつ国庫補助とも連動することから、全県としての地域公共交通計画を令和2年度に策定、令和3年度から5ヶ年で運用する予定
- 地域の交通計画における第一の課題として、様々な交通モード・ネットワークの情報を集約・共有し、連携するための基盤がないことを掲げ、これらへの対応が基本方針の1つとされた
- 具体的な施策の1つとして「やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム」を打ち出し、計画に参画した交通事業者や市町村はGTFSデータを提供する役割を担うことが明示された

5大乗換検索サービスへの対応現況 (R2.12)

モード	市町村数 N	駅すばあと	NAVITIME	ジョルダン	駅探	google
コミバス	29	2	18	21	0	3
		7%	62%	72%	0%	10%
デマンド交通	25	0	0	0	0	0
		0%	0%	0%	0%	0%

出典：山形県地域公共交通計画（案）

5大乗換検索サービスへの掲載目標

### 数値目標1 5大CP掲載交通サービスの事業者数・路線数

現況値 (R1)		数値目標	
事業者数ベース	: 21.7%	事業者数ベース	: 100%
コミュニティの路線数ベース	: 39.6%	コミュニティの路線数ベース	: 100%

※事業者ベース：鉄道2社、路線バス3社、コミュニティバス導入29市町村、デマンド交通導入25市町村が5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が295パターンある中で、情報発信できているのは64パターンとなるため、21.7%となる。

※コミュニティバスの路線数ベース：コミュニティバスを導入しているのは29市町村であり、県全体ではコミュニティバスのコース数は157ある。その157コースの中で、5大乗換検索サービスでどの程度情報発信できているかを示す数値。現況値は組み合わせ総数が785パターンある中で、情報発信できているのは307パターンとなるため、39.1%となる。

※数値目標においては、区域運行を除いたデマンド交通の中で評価値を算出

出典：山形県地域公共交通計画（案）

### ○計画の構成員

- 県内全35市町村と県内のすべての交通事業者（鉄道、バス、タクシー）が参画
- 宮城県との広域移動も多いことから宮城県・仙台市もオブザーバー参加

### ○5大乗換検索サービスへの対応

- 構築したGTFSデータは、「Google」「NAVITIME」「駅すばあと」「ジョルダン」「駅探」に提供するものとし、計画期間内に100%に到達することを目標と掲げている

### ○情報の構築・共有化を県が後押し

- 県が公共交通情報基盤のポータルサイトを開設し、ダウンロード、二次利用も可能なものとしていく予定
- 市町村や小規模事業者でもGTFSデータを構築できるよう講習会を開催

## (4) 担い手の確保

- 愛媛県では、**運転手不足の解消**に向けて、業界団体と連携して平成28年度より国の地方創生推進交付金事業にエントリーし採択を受ける
- 具体の事業はプロポーザル方式により民間の就職支援会社等に委託、「合同企業説明会の開催」、「運輸業紹介冊子の作成・配布」、「運輸業の職場見学会」等を実施

目を引くキャッチコピー



出典：四国運輸局ホームページ

企業説明会の模様



出典：四国運輸局ホームページ

### ○合同企業説明会の開催

- バス・フェリー事業者、トラック協会の職員の協力のもと、説明会を開催、参加約200名のうち数10名の大学生や専門学校生が運輸関係ブースに訪れ、直接説明

### ○運輸業紹介冊子の作成・配布

- 運輸業のイメージアップのための紹介冊子を作成、女性ドライバーにスポットを当てたり、目を引くキャッチコピーやデザインが話題となり、地元新聞や物流業界新聞に掲載

### ○運輸業の職場見学会

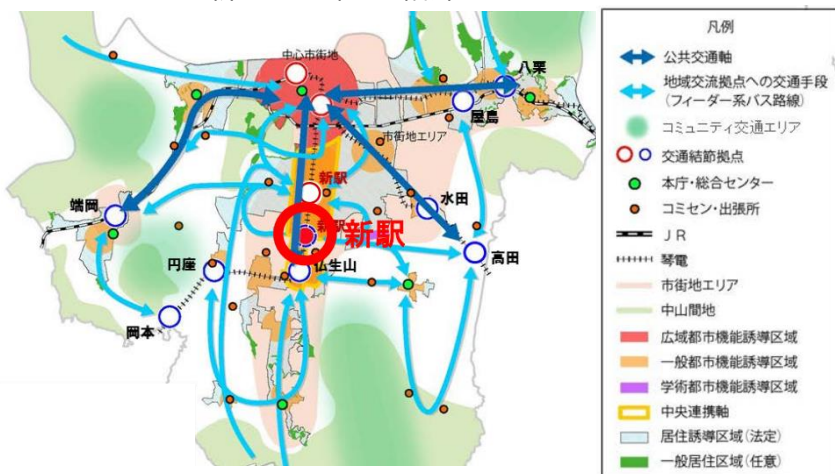
- 「運輸のお仕事魅力発見バスツアー」と題し、県内の地区別や業種別に個別の企画を設定、NHKの四国特集番組の密着取材・放映や地元新聞社での掲載等、マスコミにも広く取り上げられ、過去2年間の参加者中、2名がバス運転士として採用



## (6) 交通事業者と連携したまちづくり

- 高松市では、人口減少・少子高齢社会を見据え、集約拠点への都市機能の集積等を掲げた「**多核連携型コンパクト・エコシティ**」の実現に向け取り組みを進めている
- 具体的取組みの1つとして、中心市街地の南部に高松琴平電気鉄道(株)と連携して新駅を整備、令和2年11月に開業した
- 新駅は**既存のフィーダー系統のバスとの結節点**になるとともに、国道11号線バイパス（高松東道路）と的高架交差部に設置されていることから、将来的には高架橋へのバスベイの設置も計画されている

新駅の位置と結節のイメージ



出典：高松市ホームページ

完成予想図（※現在は第一期開業であり駅広工事中）



出典：高松市ホームページ

### ○多核連携型コンパクトシティと交通結節点の整備

- 生活機能を確保し、地域の活力を維持するために、公共交通と連携した持続可能なまちづくりが必要で、高松市の強みでもある鉄道を基軸として新たな交通結節拠点を整備することで、再編したバス路線を繋ぐ事業を進めるとしている
- パーソントリップ調査による需要予測を行い、効果的なケースとなった「市内2駅の新駅整備と鉄道の複線化」を推進

### ○乗り継ぎ利便性の向上など移動の更なる最適化

- 都心地域周辺部を運行する循環バス系統との結節、郊外部からのフィーダー系統バスとの結節、キス&ライド駐車場の整備、地域外交通としての高速バスとの結節等を掲げ、移動の更なる最適化を目指している

# (7) 気軽に利用できる移動手段の普及拡大

- 福山市鞆の浦地区において、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）として実施された「グリスロ潮待ちタクシー」の事例
- 狭い小径や急な坂道が多い港町で、**高齢者のラストワンマイルの移動手段の確保と観光客の散策支援**を兼ねた小型のグリーンスローモビリティを事業用車両として活用しているケース

## ○「環境」にやさしいエコなモビリティ

- 排気ガスを出さないグリーンスローモビリティを導入することで、地域交通の脱炭素化に寄与

## ○日本遺産でのおもてなし（観光）

- 鞆の浦は瀬戸内の風光明媚な港町で、2018年に日本遺産にも認定され、映画「崖の上のポニョ」の舞台ともいわれており、近年は観光客も増加

## ○細い道に適したモビリティ

- 歴史的な町並みを有し、狭い小径や急な坂道も多く地域内はバスの進入が困難

## ○高齢者の交通手段

- 地域では高齢化が進展しており、病院や買い物などの外出に気軽に利用できる交通手段が必要

## ○全国初のグリーンスローモビリティによるタクシー運行

- 2018年に国のグリーンスローモビリティの実証実験に応募、一定数の利用が得られ本格運行を望む声も大きかったことから、2019年4月より全国発となる本格事業開始

## ○官民連携事業

- 運行する上での環境整備（運輸局や警察等の関係機関協議、許可申請、広報等）については官民の連携で推進し、車両の購入（2台のうち1台は国の支援）や運行に関する費用は事業者が負担

## ○今後の展開

- 既存のバス路線・鉄道・フェリー等との組み合わせによる地域公共交通ネットワークの拡充や、市内他地域への展開（福山城周辺）等

グリスロ潮待ちタクシー



出典：福山市ホームページ  
「【最新】グリーンスローモビリティ 鞆の浦で運行中」

車 両：ヤマハAR-05（電動 5人乗り）  
運 賃：通常のタクシーと同等  
利用方法：事業者に直接電話予約

# 令和4年度以降の支援の方向性について

---

- 1 令和4年度以降の支援に向けたスケジュール
  - 2 これまでに寄せられた都に対する要望等
  - 3 全国の取組事例研究
  - 4 都による具体的な取組の方向性（イメージ）
-

# 想定される各主体の役割

- 利便性の高い交通サービスを持続的に提供するために、各主体がそれぞれの役割を果たすことが必要

## 国の役割

- 法律等に基づく全国的な視点からの政策立案
- 交通事業者の指導・監督 等

## 都の役割

- 誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向け、都内の区市町村や事業者等に**将来のビジョン**や**取組の方向性**を示すとともに、**地域公共交通の維持・確保、充実に資する支援策**を構築
- **複数の区市町村に関係する交通課題の解決**に向け、**広域的な視点から総合調整機能**を発揮
- 公共交通政策をまちづくり政策等と一体的に推進 等

## 区市町村の役割

- **地域住民の移動ニーズを把握し、地域の交通課題の解決**に向け、**主体的な役割**を発揮
- 公共交通政策をまちづくり政策等と一体的に推進 等

## 交通事業者の役割

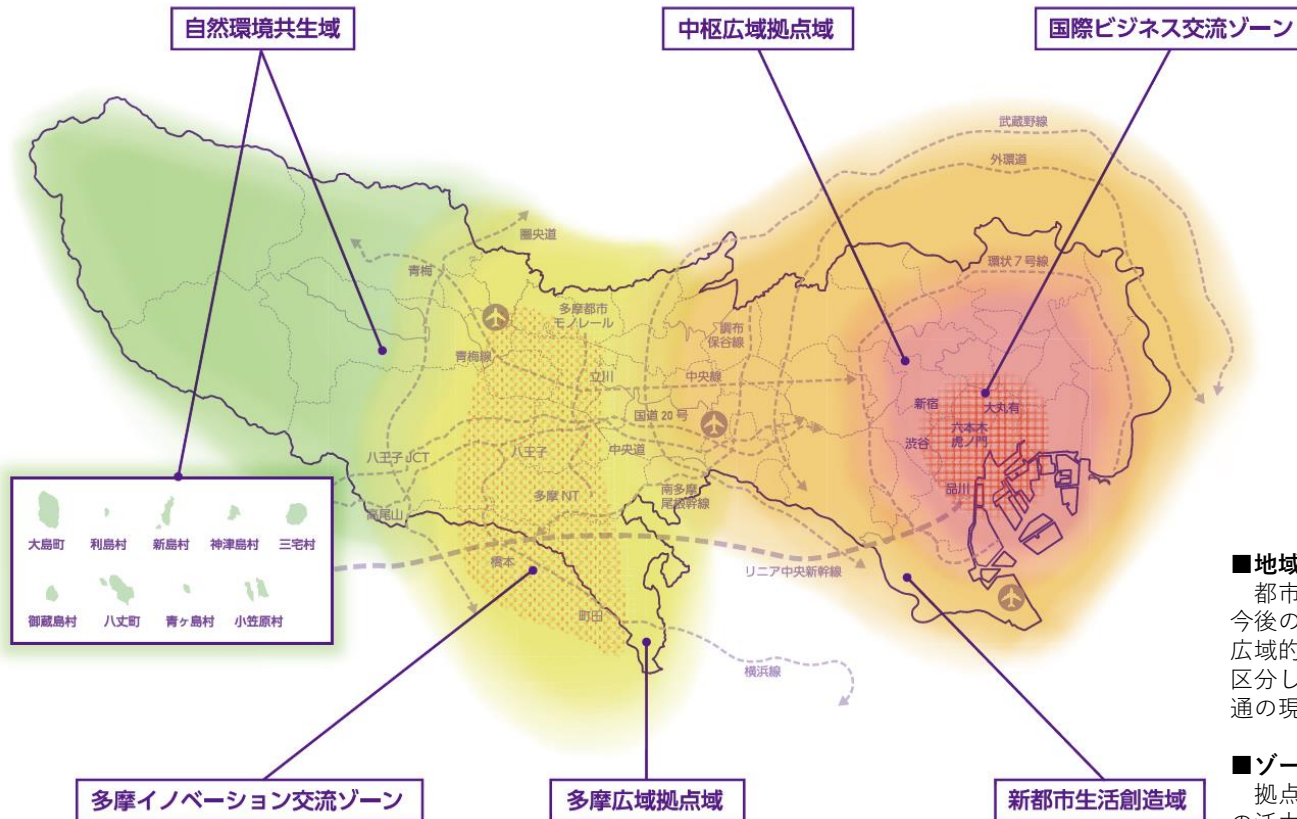
- 適切な輸送事業の遂行により、都民の移動手段を確保
- 行政と連携し、**戦略的な都市づくりのパートナー機能**を発揮
- 交通結節機能の強化やデータ連携等、交通事業者間の連携に努めサービスの質を向上

## 都民、都内事業者の役割

- 「**交通事業の担い手の一人**」との意識のもと、**積極的な公共交通利用等、交通政策へ協力**

- 平成29年9月に公表した「都市づくりのグランドデザイン」では、都内を大きく4つの地域区分に分類（中枢広域拠点域・新都市生活創造域・多摩広域拠点域・自然環境共生域）

都市づくりのグランドデザインでの地域区分



### ■地域区分について

都市機能の集積や地域特性、インフラの整備状況、今後の社会経済情勢の動向などを見据えるとともに、広域的な都市構造の位置付けも踏まえ地域を4つに区分し、「地域の将来イメージ」及び「地域公共交通の現況」を記載

### ■ゾーンについて

拠点域に相互に連携しながら相乗的に日本と東京の活力をけん引するエンジンとなる2つのゾーンを設定

出典：都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月/東京都）



## < 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。

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>公共交通の利用促進に向けた都民意識の醸成</p> <p>都内全域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>公共交通の価値や重要性を再認識</b>し、公共交通の維持・確保に向けて交通事業者、行政、住民等<b>各々の主体が持続的に役割を果たしていく仕組み</b>について検討</li> <li>➤ 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</li> </ul>
<p>地域自らがデザインする地域公共交通の実現（機能する交通計画の策定促進）</p> <p>都内全域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>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</b>について検討（国の補助制度と協調）</li> <li>➤ 都内自治体への<b>国庫補助金の然るべき配分</b>について要望</li> <li>➤ 都は<b>各自治体の地域公共交通会議に参画</b>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</li> </ul>
<p>広域的な視点からの地域公共交通の充実</p> <p>都内全域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>複数の自治体での協議・検討の場の設置</b>に向け、<b>都が総合調整役</b>を担い、<b>圏域単位での地域公共交通計画の策定</b>に向けた取組に速やかに着手</li> <li>➤ 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を策定を目指す</li> </ul>

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>公共交通が生み出す価値の共有</p> <p>都内全域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 都は学識経験者等の助言を受けながら、<b>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</b></li> <li>➤ 区市町村の政策立案に対する技術的支援として、<b>クロスセクター効果算出マニュアル</b>の整備を検討</li> </ul>
<p>地域公共交通のサービス水準の向上に向けた取組</p> <p>特に中枢広域</p> <p>自然環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 都は、MaaSの裾野拡大を見据え、<b>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</b>を検討</li> <li>➤ 交通サービスの質的向上に向け、<b>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</b>を国に要望</li> </ul>
<p>相乗りタクシーの普及促進</p> <p>特に中枢広域</p> <p>自然環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>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</b>がなされるよう、国に要望</li> </ul>

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>鉄道の混雑緩和に向けた取組</p> <p>特に新都市 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">中枢広域</span></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「スムーズビズ」の取組を通じた<b>オフピーク通勤等の促進</b></li> <li>➤ <b>時間差料金制</b>の課題や実現可能性などについて、都は<b>鉄道事業者等と共に検討</b></li> </ul>
<p>地域の実情に即した輸送モードの充実</p> <p>特に新都市 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">多摩広域</span></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 区市町村による検討の活性化に向け、<b>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</b>を広く呼びかけ</li> <li>➤ 都は<b>区市町村の実態・ニーズ</b>を捉え、<b>使い勝手の良い支援策</b>を構築するよう引き続き努力</li> </ul>

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>パーソナルモビリティの利便性向上（シェアサイクルポート等の整備拡充）</p> <p>特に新都市 <span style="margin-left: 100px;">中枢広域</span></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域の需要に応じた駐車場施策の展開に向け、<b>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</b></li> <li>➤ <b>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</b>について検討</li> <li>➤ <b>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</b>に向けた必要な制度改正を要望</li> </ul>
<p>効率的な運行の実現（行政による財源負担軽減）</p> <p>特に多摩広域 <span style="margin-left: 100px;">新都市</span></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>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</b>の支援を検討</li> <li>➤ 単なる欠損分補助ではなく<b>赤字削減幅に応じてインセンティブが働く制度設計</b>に向けて<b>都が調査研究し、区市町村へ展開</b></li> </ul>

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>路線バスの休廃止に至るプロセスの改善</p> <p>特に多摩広域      新都市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域公共交通計画の策定を推進（再掲）                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、<b>地域課題に対して共に向き合う土壌づくり</b>が必要</li> </ul> </li> </ul>
<p>多様な移動手段の活用（輸送資源の総動員）</p> <p>特に自然環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 新たな表彰制度の創設など、<b>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</b>を検討し、取組機運を醸成</li> <li>➤ 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</li> </ul>

- 第3回「東京都における地域公共交通の在り方検討会」資料より引用

項目	都による具体的取組
<p>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）</p> <p>特に自然環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> </ul>
<p>過疎地域における移動手段の確保（自動運転の社会実装に向けた取組）</p> <p>特に自然環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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り組む地元市町村に対する支援を検討</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 自動運転技術の動向・取組等に関する情報の提供</li> </ul>