

地域公共交通の動向と都の取組

- 1 地域公共交通の現状と課題
- 2 地域公共交通に関するアンケート結果
- 3 地域公共交通の在り方検討
- 4 地域公共交通に関連する都補助

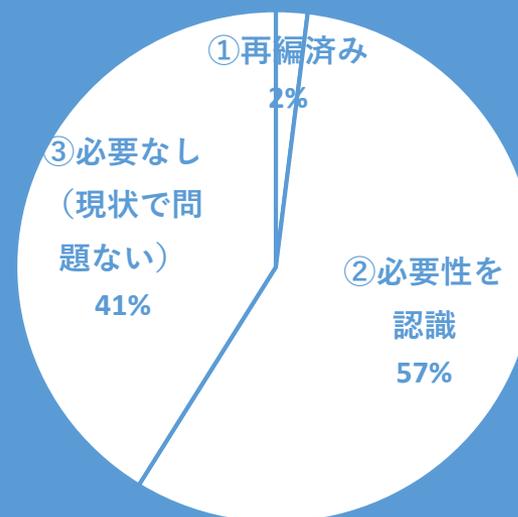
- 実施期間 令和2年5月1日から令和2年5月26日まで
- 実施方法 区市町村担当者様あてに調査票をメールで配布

アンケートのご回答状況について

区分	ご回答数
区 部	22 / 23
多 摩 部	29 / 30
島 しょ 部	5 / 9
合 計	58 / 63

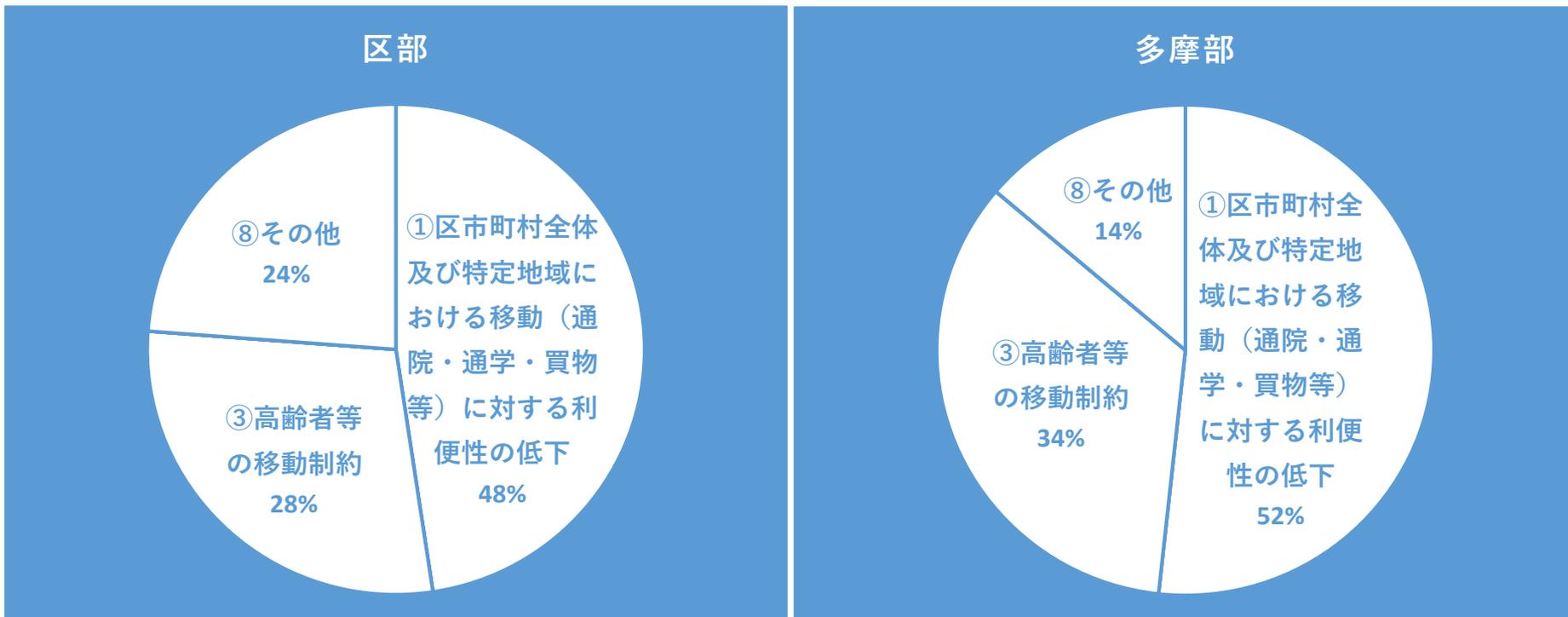
ご回答率 **92.1%** ご協力ありがとうございました

問1 地域公共交通再編の必要性の認識について（島しょ部除く）



約6割が再編の必要性を認識

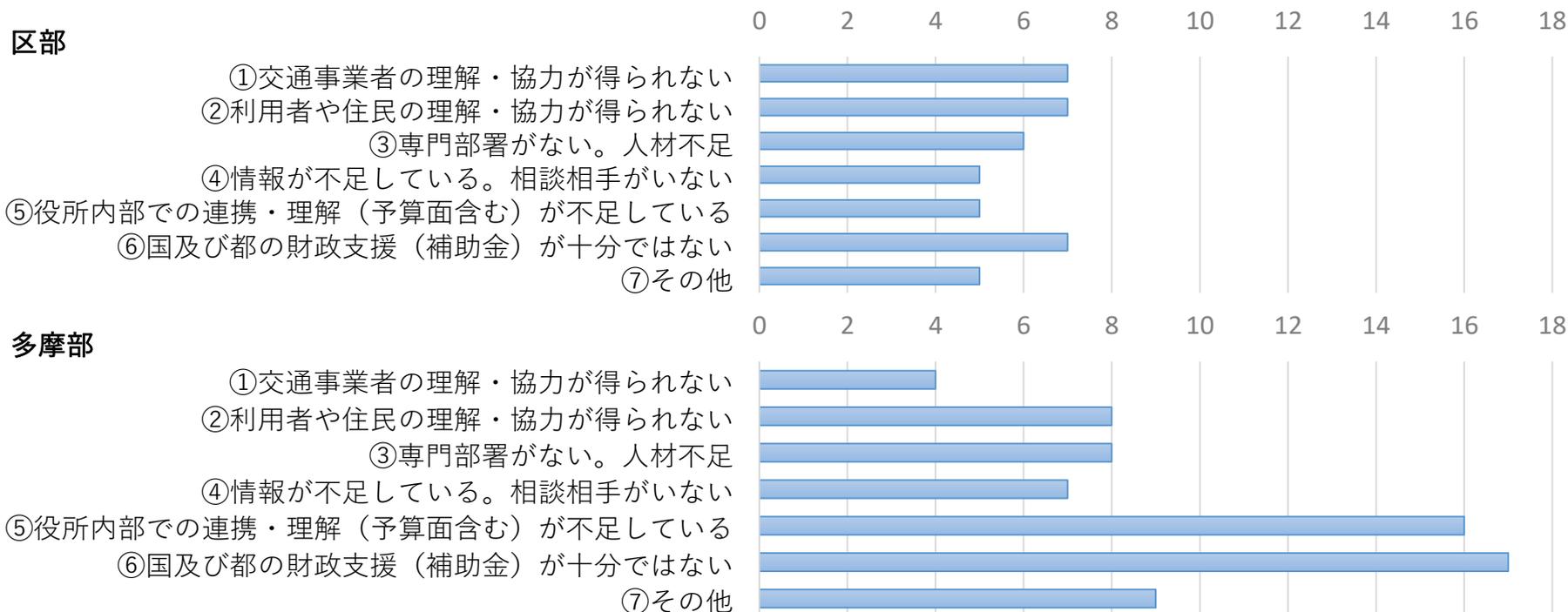
- 問9 公共交通について、どのような地域の課題を抱えているか



約5割が①区市町村全体及び特定地域における移動（通院・通学・買物等）に対する利便性の低下を第1位としている
自由意見（抜粋）

- 高齢化の進展等により、公共交通不便地域の解消に向けた取り組みが求められている。
- 交通事業者における乗務員不足の深刻化、自転車交通との役割分担。
- 一部の公共交通機関の乗入の無い地区の不便解消。

- 問11 地域公共交通の充実や維持の取り組みや、または新しい交通モードを導入する上で、どのような課題を抱えているか。

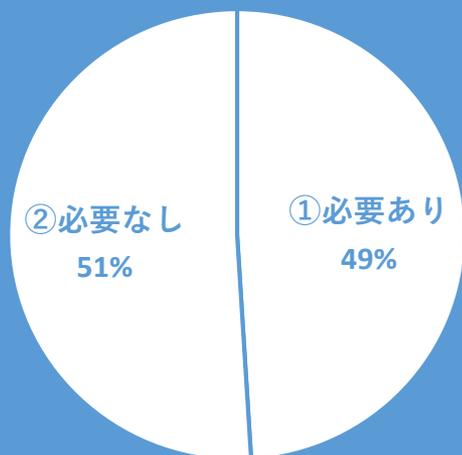


特に多摩部において、⑤役所内部での連携・理解（予算面含む）が不足、⑥国及び都の財政支援（補助金）が不十分との回答が目立っている。

自由意見（抜粋）

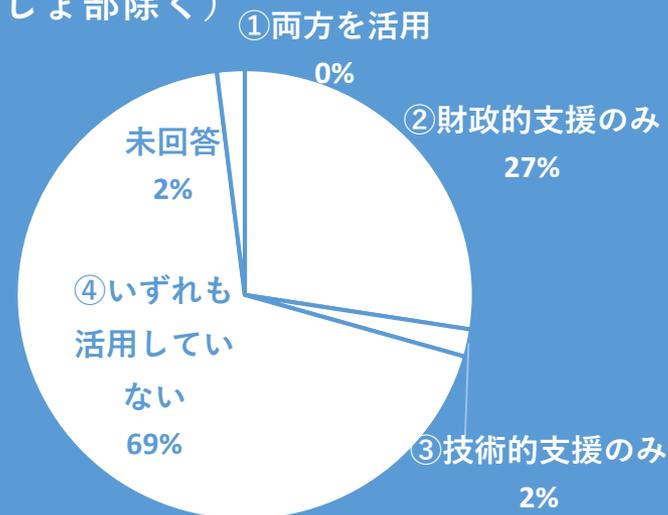
- 運転手不足のため、コミュニティバスの増便はおろか、既存路線バスの維持も厳しい状況である。
- 既存の運行に関する、運行経費や車両の更新などに係る経費の補助が十分でない。
- ある程度採算がとれる路線でなければ導入が難しく、採算が取れない路線に対し、恒久的に市が補助をすることが難しいため、地域による交通に関しての需要を正確に把握することが求められる。

問12 行政境を越える交通需要に対して、地域公共交通を充実させる必要性（島しょ部除く）



約5割が行政境を越える地域公共交通充実の必要性を認識

問14 都が実施している既存の財政的・技術的支援の活用状況について（島しょ部除く）



約7割は都の支援を活用していない

- 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。

地域公共交通の動向と都の取組

- 1 地域公共交通の現状と課題
- 2 地域公共交通に関するアンケート結果
- 3 地域公共交通の在り方検討**
- 4 地域公共交通に関連する都補助

検討の背景「未来の東京」戦略ビジョン（令和元年12月）における位置づけ

- 都は、**2040年代に目指す東京の姿**である20の「**ビジョン**」と、その実現のために2030年に向けて取り組むべき20の「**戦略**」を示した「『未来の東京』戦略ビジョン」を策定（令和元年12月）
- 複数の「戦略」において、**地域公共交通の充実**を位置付け

戦略9 都市の機能をさらに高める戦略

→公共交通ネットワークの更なる充実

○**地域の特性**に応じた**総合的・効率的な地域公共交通ネットワークの形成を促進**するとともに、最先端技術を活用し、**誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現**

→**地域特性**に応じた**スマートなまちづくりの展開**

○人が快適に暮らせるコンパクトでスマートな都市を実現するため、土地利用を組み合わせた地域のまちづくりを推進するとともに、**日常生活を支える交通モードを充実**

- 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、自転車などの交通モードと最先端技術の組合せ等を促進し、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
- デマンド交通の実証実験を実施する区市町村を支援する等、導入を促進

※「**戦略4 長寿(Choju)社会実現戦略**」、**「戦略17 多摩・島しょ振興戦略**」においても関連施策として掲載

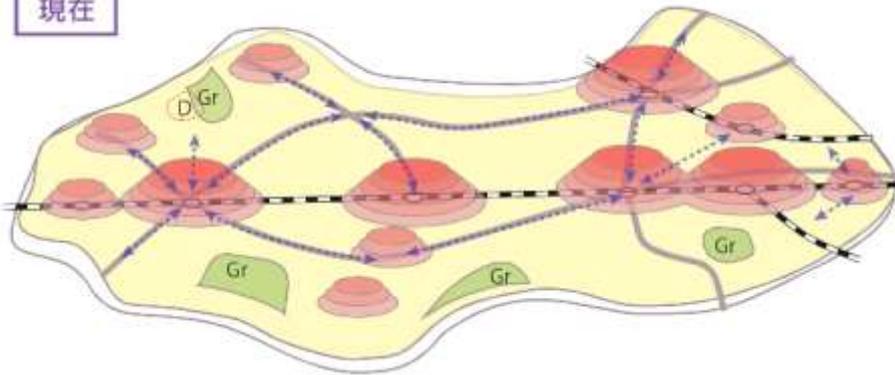


<移動困難者を含む誰もが移動しやすい利便性の高い都市>

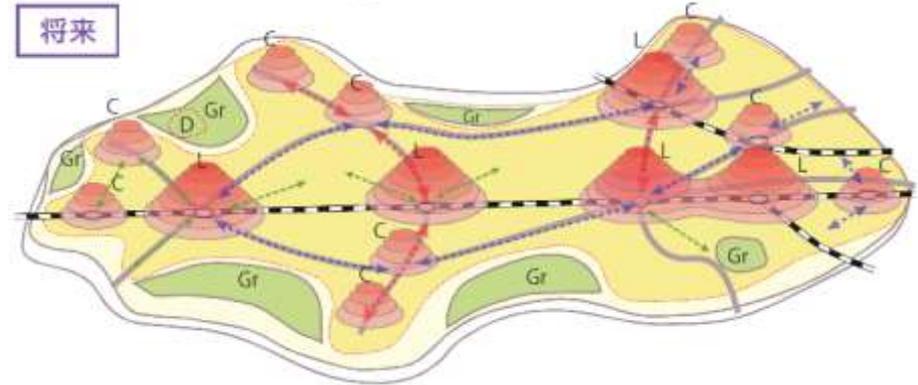


- 都は、2040年代を目標時期として、目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針等を示した「都市づくりのグランドデザイン」を策定（平成29年9月）
- 身近な地域で誰もが活動しやすく快適に暮らせる「集約型の地域構造」への再編を目指すとともに、地域の拠点や生活の中心地へのアクセスとなる**フィーダー交通の充実**をパイロットプロジェクトの1つに位置付け

現在



将来



凡例

- 駅
- — — 鉄道
- 幹線道路
- 居住を誘導する区域

- フィーダー交通
- ← - - - - - → BRT※
- ← - - - - - → 路線バス
- ← - - - - - → デマンド交通※

- L : 主要な駅周辺等(地域の拠点)
- C : その他の駅周辺、団地など(生活の中心地)
- Gr: 緑地、農地、水辺など
- D : 災害のおそれのある区域



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）に東京都加筆

検討会の設置目的

《検討の目的》

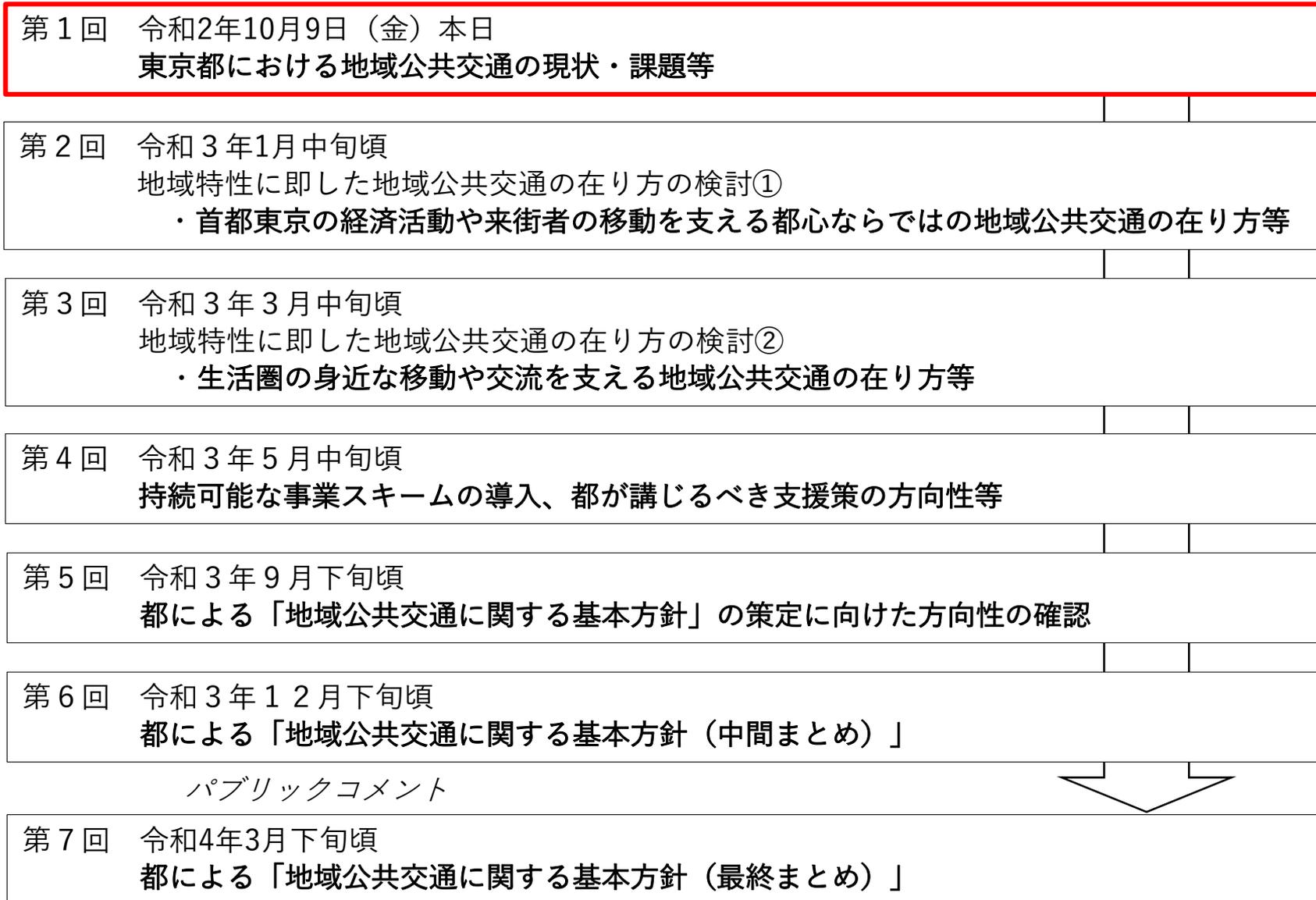
- 「『未来の東京』戦略ビジョン」や「都市づくりのグランドデザイン」で掲げた目指すべき都市像を踏まえ、**地域の特性に即した地域公共交通ネットワークの形成を促進し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向けた必要な検討**を行う
- 検討の成果については「**東京都における地域公共交通に関する基本方針（仮称）**」として取りまとめ、取組の促進に寄与

《検討項目》

- 東京都における地域公共交通の現状・課題の把握
- 地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿、在り方の検討
- 都が講ずるべき支援策の方向性 等

《検討の目標時期》

- **2040年代**（「未来の東京」戦略ビジョンや都市づくりのグランドデザインと整合）



令和2年度

令和3年度

1 計画の検証・見直しを不断に行う仕組みづくり

近年、公共交通の利用者は減少傾向にあり、人口動態を考慮すると、今後、ますます厳しい状況になることが予測される。また、新型コロナウイルスの影響により、都民の公共交通に対する意識に変化が生じており、利用者の減少に拍車をかけている状況にある。都においても、交通事業者の経営状況の悪化に伴い、**既存路線の廃止やサービス水準の低下などの問題が顕在化する可能性**がある。

こうした状況を見据え、**既存路線の抜本的な再編**を含め、各区市町村が交通事業者等の関係者との合意のもと地域公共交通に関する計画を策定・改定することはもとより、**計画の検証・見直しを不断に行う**など、持続可能な交通の確保に向けた**好循環の仕組みを早期に構築すべき**ではないか。

2 様々な主体の活力を活用した事業スキームの確立

地域の交通課題の解消に向け、区市町村がコミュニティバス、デマンド交通などを導入しているが、一部を除き、**事業採算性は厳しく**、行政による財政負担を伴いながら運行を継続している状況である。行政による**財政負担額は今後さらに増加する可能性**があり、既存路線の維持等が困難になる状況に陥る可能性も否定できない。

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、地域住民や企業、交通事業者、行政等様々な主体の力を合わせることで、**極力補助金等に頼らない、新しい事業スキームを確立すべき**ではないか。

3 「集約型地域構造への再編」の促進

都においても少子高齢・人口減少社会が進行していくことから、**都市の経営コストの効率化**を図りつつ、身近な地域で、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことができる環境を実現する必要がある。こうした都市づくりの意義は、新型コロナ危機を契機に再認識されたところであり、ポスト・コロナ社会においても**「集約型地域構造への再編」**を進めていく重要性に変わりはない。

ポスト・コロナ社会における地域公共交通の役割を見定めた上で、「集約型地域構造への再編」に向け、**拠点への集積の促進、拠点へのアクセス性向上等を後押しする1つのツール**として地域公共交通を戦略的に活用すべきではないか。

検討会における主な論点の整理

4 広域的視点の必要性

地域公共交通については、現状、各区市町村において、地域の実情に即した各種の交通モードが導入されている一方、種々の検討が自らの自治体内に留まり、隣接・近接する自治体との連携の議論が不足しがちである。

市街地が連坦する東京都内において、行政界を越える路線の導入、複数自治体による共同運行による収支改善など、広域的な視点からも地域公共交通を捉えた検討が必要ではないか。

5 都市の競争力を高める地域公共交通

東京都は、世界をリードするグローバル都市として、今後とも日本経済の牽引役を果たすとともに、インバウンドなどの来街者を惹きつける魅力的な都市として磨きをかけていく必要がある。

交通は都市活動の基軸であり、都市活動を活性化し都市の競争力・魅力を高めていくために、技術革新が著しい交通ビックデータ、MaaS、自動運転等を活用し交通モード間のシームレスな乗換えを実現するなど、移動の更なる最適化による速達性の確保、移動の高付加価値化を追求していくべきではないか。

6 気軽に利用できる移動手段の普及拡大

近年、都心部を中心にコミュニティサイクルのシェアリングサービスが普及し、利用者が増加しているものの、ファースト/ラストワンマイルを補完する移動手段の選択肢が少ない状況にある。

誰もが意欲と能力を活かし、いきいきと活躍できる社会の実現に向け、高齢者等の外出を促す「グリーンスローモビリティ」、若者のスタイリッシュな移動の足としての「電動キックボード」など、都民の多様な生活を支える気軽な移動手段を普及させるべきではないか。

7 都が果たすべき役割

上記を踏まえ、地域公共交通の更なる充実に向け、広域行政体である東京都が果たすべき役割は何か。

○第1回 東京都における地域公共交通の在り方検討会

日時：令和2年10月9日（金）16時00分～17時30分〔1時間30分〕

場所：東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室A

■ はじめに

- 先人たちが取組んできた交通網整備は、**東京の発展に大いに寄与**してきた。
- 都心部においては過密の問題なども見られており、**利用者目線で交通網の改善**を行うことで、更なる利便性の向上が見込まれる。
- 新型コロナウイルスの影響や人口減少の進展から、今後、社会状況は大きく変化すると見込まれるなか、**技術の進展等を取り込み**ながら、将来を見据えて公共交通網の在るべき姿をしっかりと議論していきたい。



第1回 東京都における地域公共交通の在り方検討会
(令和2年10月開催)

■ 検討会の進め方について

- 東京は、都心、郊外、多摩地域、山間・島しょ部など多様な側面を有しており、それぞれの**地域特性を整理**しながら議論を進めた方がよいのではないか。
- 鉄道や道路などの**広域的なインフラとも連携**しながら議論を進めた方がよい。場合によっては、地域公共交通の側から広域的なインフラに対して提言を行う必要もあるかもしれない。
- 検討のターゲットを広げすぎると、**議論が発散**してしまうのではないか。

■ 検討の視点について

- 伊藤委員のプレゼンテーションでもあったデータ活用の取組については、基礎自治体としても興味があり議論を深めたい。
- 都民の交通行動を分析する上で、需要者側の視点に立ち、個人の属性や移動の目的という観点から整理を行うと実態を把握しやすいのではないか。
- 東京都は他道府県の状況とは違う特殊性があるが、公共交通に関するマスタープランを検討することの重要性は変わらない。
- 公共交通の利用促進に向けマーケティングの視点からも議論を進めるべきではないか。
- 交通事業の担い手の確保策についても検討できればよい。
- 基礎自治体の行政界を超えて市街地が連坦しているということは東京の特徴であり、都民の生活行動を圏域で捉え広域的な議論を進められるとよい。

■ その他

- 地域公共交通の運営の実情について、国、都、区市町村それぞれの交通事業に対する財政負担額を把握する必要があるのではないか。
- 東京都内バス事業者のオープンデータ化はまだ実施途上であり、更なる取組を進めていく必要がある。
- 東京都は他道府県に比べて高齢化率は低い状態にあるものの、高齢者数は多いという特徴があり、東京都としてフィーダー交通の在り方を議論するというのは時宜を得た取組である。
- 新型コロナ危機以前は、東京都内のバス輸送人員は増加傾向にあったが、コロナ禍ののち、どれほど需要が回復するか見通すことができない。

地域公共交通の動向と都の取組

- 1 地域公共交通の現状と課題
- 2 地域公共交通に関するアンケート結果
- 3 地域公共交通の在り方検討
- 4 地域公共交通に関連する都補助

- 都は、デマンド交通の導入に向けた検討・調査や実証実験を行う区市町村の取組みを支援するため、今年度**新たな補助制度を創設した**
- 実証運行を行っている**東久留米市**の取組に対し**交付決定済**

東京都デマンド交通導入支援事業の概要

■補助対象

- ☞ デマンド交通の導入に向けた計画策定に要する費用
- ☞ デマンド交通の実証運行の実施に要する費用

■主な補助条件

- ☞ 計画策定
デマンド交通の実証運行実施に向けた企画検討や実施計画策定などを行う調査であること
- ☞ 実証実験
地域の特性に応じた効率的な公共交通ネットワークの形成を促進する目的に合致した運行計画であること

■補助率

- ☞ 1 / 2

補助対象経費及び補助限度額

種目	補助対象経費（補助対象とする費目の例）	補助限度額
導入に向けた計画策定に要する費用	現況交通実態調査、ニーズ把握調査等、計画策定に要する調査費	5,000千円
実証運行の実施に要する費用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証設備費（停留所設備費、車両改装費） ・ 運行経費（車両運行費、予約システム運営費、施設使用料、管理費） ・ 広報費（印刷費） ・ 調査費（利用状況調査費 効果測定・分析費） 	20,000千円

デマンド交通のイメージ



出典：第3回交通基本法検討会配布資料
「デマンド交通について」
(平成21年12月/国土交通省)

- 都は、「地域福祉推進区市町村包括補助事業（福祉保健局所管）」を通じてコミュニティバスの導入支援を行っている。

地域福祉推進区市町村包括補助事業（コミュニティバスに関する）の概要

■ 基本的条件

- ☞ 交通空白地域を走行すること（需要が見込まれていること）
- ☞ 小型バスであり、高齢者や障害者等への配慮がなされた車両（ノンステップバス又はリフト付低床バス）であること
- ☞ 運行経費に対して自治体からの財政支援が行われていること
- ☞ 運賃を徴収すること

■ 補助基準額

- ☞ 調査・検討経費 1区市町村当たり1,000万円
- ☞ 車両購入費 1路線当たり3,600万円
- ☞ 運行導入経費 1路線当たり125万円/月

■ 補助率

- ☞ 1 / 2

コミュニティバス導入に対する補助実績額（単位：万円）

	調査・検討	車両購入	運行導入	計
平成25年度	498	0	1,840	2,338
平成26年度	737	1,027	1,250	3,015
平成27年度	835	0	0	835
平成28年度	544	600	1,005	2,149
平成29年度	689	1,541	1,151	3,381
平成30年度	1,000	600	1,136	2,736

大田区コミュニティバス
「たまちゃんバス」

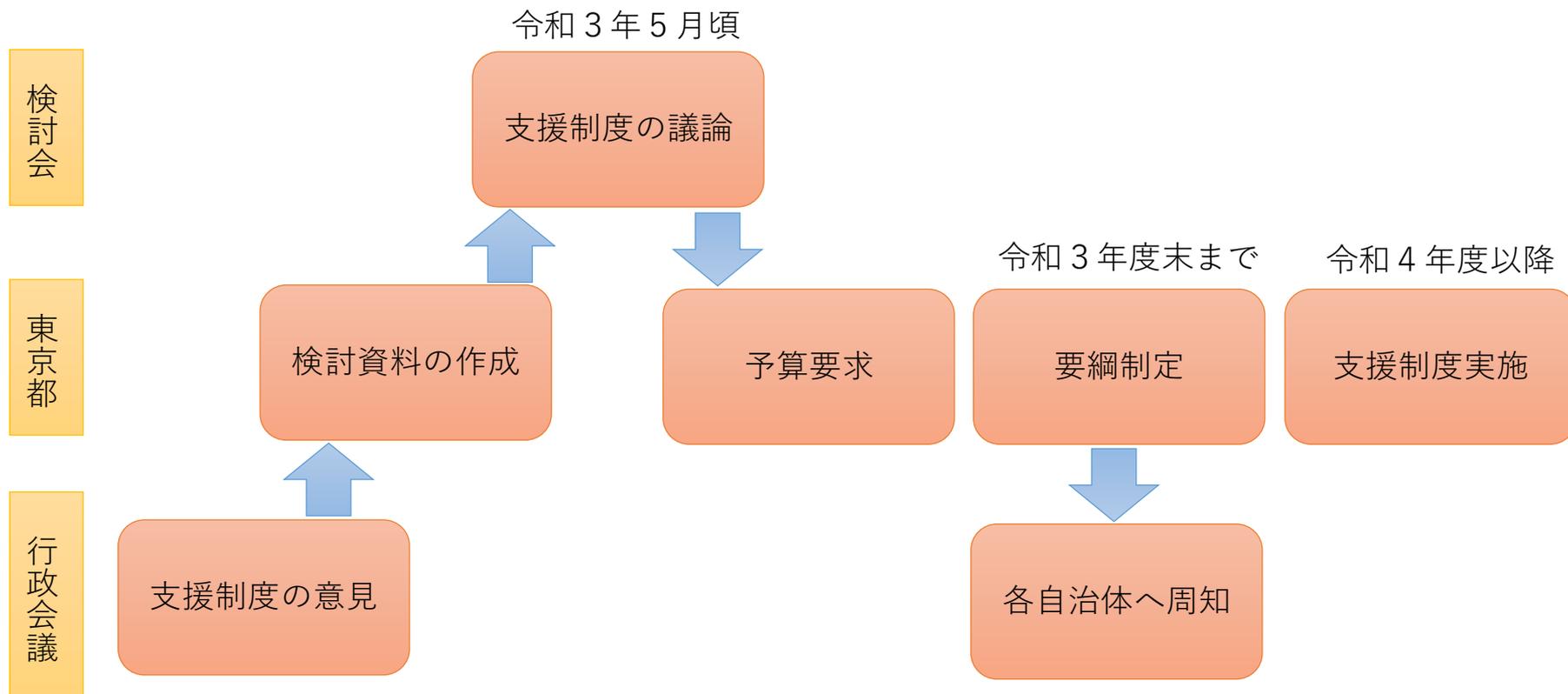


出典：大田区ホームページ

資料：東京都作成

名称	支援主体	補助対象事業者	支援対象	支援内容	支援条件	想定導入先/モード
東京都運輸事業振興助成交付金	都市整備局	<ul style="list-style-type: none"> 東京バス協会 東京都交通局 八丈町、三宅村 東京都トラック協会 	営業用車両に係る軽油引取税負担の軽減	当該事業者の軽油引取税見込額から徴税費を控除した額に総務大臣が定める補助率(4.5%)を乗じた額の交付	協会にあっては、学識経験者等を含めた委員会を設置し事業実施計画を審議すること	—
東京都バス運行対策費補助	都市整備局	乗合バス事業者	経常経費の負担軽減	経常費用の9/20に相当する額以内の額の交付	<ul style="list-style-type: none"> あきる野市、奥多摩町 日輸送量15～150人 経常収益が経常費用の20分の11以上 	西多摩および八王子西部地域（路線バス）
東京都バス走行環境改善システム整備事業	都市整備局	乗合バス事業者	バスロケーションシステム導入費用負担軽減	バスロケ導入費用（車載器整備、情報提供システム等）の1/5に相当する額以内の額の交付	—	交通量が多くバスの定時性の確保が困難な路線（路線バス）
だれにも乗り降りしやすいバス整備事業	都市整備局	<ul style="list-style-type: none"> 乗合バス事業者 バス事業の用に供するバス車両を貸与するもの 	ノンステップバスの導入費負担軽減	ノンステップ車と通常車両の差額の1/4に相当する額以内の額の交付	路線定期運行	—
東京都シルバーパス	福祉保健局	<ul style="list-style-type: none"> 都内に住所を有する 年齢70歳以上 	利用者の経済負担軽減	負担金納付によるシルバーパス（福祉乗車券）発行	都区域内停留所（駅）相互間利用	<ul style="list-style-type: none"> 都電 都バスほか各バス事業者 都営地下鉄 日暮里-舎人ライナー

- 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、行政会議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