

基本方針改定の必要性と進め方

基本方針改定の必要性

- 都は、広域自治体の立場から将来ビジョン、取組の方向性を示した「東京における地域公共交通の基本方針」（令和4年3月）を策定。これに基づき、区市町村が主体となった地域公共交通の取組を技術的・財政的に支援し、取組は着実に進捗。
- 地域公共交通を取り巻く状況の変化
 - ・バス運転手不足による減便・廃止の進行、高齢化の進行、自動運転等あらたな技術の進展など
- 取り巻く状況の変化を踏まえ、きめ細かで持続可能な地域公共交通の構築に向け、基本方針改定に着手
 - ・2050年代を目標に地域公共交通の目指すべき姿、その実現に向けた今後10年間の取組の方向性



令和8年度に基本方針を改定

基本方針改定の背景

○ 2050 東京戦略

- 東京都の2050年代のビジョン、2035年に向けた戦略について示す
⇒ 基本方針の改定においても同様の目標年次を設定（2050年代の将来像、今後10年間の取組）
- 「持続可能で使いやすい地域交通の形成」を主な施策に位置付け



2. 快適に外出できる環境を整備

長寿

- 地域特性に即した効率的な地域公共交通ネットワークの形成、シルバーパスの改善等により、高齢者のアクティブな活動を支援
- 移動が困難な方も安心して快適に生活できる環境の構築に向け、移動や買い物をサポートする取組を推進

主な施策

持続可能で使いやすい地域交通の形成

- バス路線の減便・廃止等、地域公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ「地域公共交通の基本方針」を改定し、区市町村の取組を強化【新】
- コミュニティバス、デマンド交通、クリーンズローモビリティ等、地域ニーズに応じた移動手段導入への支援
- バス事業者連絡会議等を活用し、バス運転士不足への多角的な対策を進める仕組みを構築【新】
- シルバーパスの利便性向上や利用実態把握のためにカードの導入や、制度見直しまでの間の措置として利用者の負担を軽減【拡】

安全・快適な暮らしを支える交通環境の構築

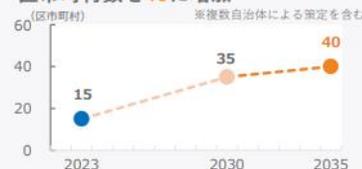
- 鉄道駅におけるエレベーターやホームドア整備などバリアフリー化を推進
- 誰もが、外出時に必要な情報を容易に入手できるように都内の施設等のユニバーサルデザイン情報を集約したサイトを運営

買物弱者の支援

- 日常の買物が困難な買物弱者への支援策として、都営住宅の敷地において移動販売サービスを提供

政策目標

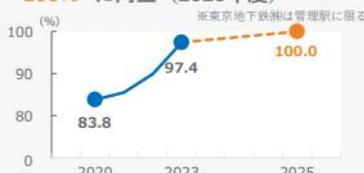
地域公共交通計画策定 区市町村数を40に増加



J・R・私鉄駅のホームドア整備率を 約6割に向上（2028年度）



地下鉄駅のホームドア整備率を 100%*に向上（2025年度）



3 年間のアクションプラン（主要）

具体的な取組	2024年度末 (見込み)	年次計画		
		2025年度	2026年度	2027年度
地域公共交通の充実・強化 (区市町村支援)	移動手段の導入を支援： 39自治体	区市町村の地域公共交通計画策定や地域ニーズに応じた輸送手段の導入を技術的・財政的に支援	新たな基本方針に基づく支援	新たな基本方針に基づく支援
都営住宅における移動販売サービスの実施	実施数:120か所	新規実施10か所	新規実施10か所	新規実施10か所

2035年への展開

- 区市町村の地域公共交通計画の策定件数：40件
- 都内各所で展開

○都内全体の人口は増加しているが、2030（令和12）年をピークに減少に転じると推計 ※多摩・島しょは2025年がピーク

○今後、高齢化が着実に進行

・ 2025年：22.7% ⇒ 2035年 : 24.9%（約4人に1人が高齢者（65歳以上））

2050年以降：29.3%（約3人に1人が高齢者）以上で推移

○都内企業のテレワーク実施率

・ 新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に増加し、令和2～4年度は60%前後で推移

・ 5類に移行した令和5年度以降は45%前後で推移しており、働き方の多様化等が定着

○代表交通手段としての鉄道、バス利用

- ・鉄道の割合が約50%と他都市と比べ最も高く、バスは約3%で、徒歩、自転車、自動車よりも割合が低い。

○都内の公共交通空白地域

- ・多摩地域では、西多摩を中心に一部地域に存在し、区部にも局所的に点在

○起伏状況

- ・多摩地域を中心に、区部の一部地域においても起伏により公共交通へのアクセスに課題を抱える地域が存在

③バス交通を取り巻く状況の変化

○東京における乗合バス輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020（令和2）年度に大幅に減少
5類に移行後、回復傾向にあるが、2023（令和5）年度においてピーク時（2018(平成30)年度）の約87%に留まっている。
※2011（平成23年度）水準

○都内のバス運転手数、大型二種免許保有数は共に減少傾向

・バス運転手（人）	令和元年度	18,182人	⇒	令和5年度	16,967人	出典：東京バス協会資料
・大型二種免許保有数（人）	令和元年度	58,524人	⇒	令和6年度	52,234人	出典：警視庁「運転免許統計」

○バス運転士不足等を背景に、都内のほぼ全域で乗合バス路線の減便・廃止が発生
※始発時間の繰上げ、終車時間の繰下げ、運行間隔の拡大など

④新たな技術等の動向

〈DXなどの取組〉

○バス運転手の負担軽減や新たな労働力の確保に資するDX技術の活用促進

〈自動運転〉

○2030年頃までに先行的に8地区程度※で導入するための課題の整理・解決に向けた検討

⇒ 得られた知見を水平展開し都内全域での普及を目指す（2035年度）

（都の取組状況）

○先行8地区等における取組

- ・臨海部や西新宿、多摩・島しょ地域など、都内各地でレベル2自動運転による実証走行や通年運行を展開
- ・今後、着実に取組のステップアップを図り、都内でのレベル4自動運転の社会実装を実現

（国内の取組状況）

○国内のレベル4自動運転は、鉄道廃線跡の専用道、一般車の進入や交通量が限定される敷地内、地方市街地で導入が進められている

（海外の取組状況）

○ヨーロッパを中心とした諸外国では、市街地におけるレベル4自動運転のバス実証走行が実勢速度で行われている

④新たな技術等の動向

〈シェアサイクル〉

○区部では広範囲かつ高密度に設置が進み、多摩部では鉄道駅の周辺などを中心に設置が進んでいる

〈電動キックボード〉

○電動キックボードのポートは区部を中心に設置が進んでいる

〈カーシェアリング〉

○カーシェアリングのポートは、首都圏都市部を中心に広範囲に設置が進んでいる。郊外部では駅を中心に設置されている

〈モビリティハブ〉

○バスロータリーやGSの転用、自動車販売店敷地などにおける試行や部分実施が進んでいる

- 「東京における地域公共交通の基本方針」(R4.3)に基づき、区市町村が主体となった地域ニーズに応じた輸送手段の導入を促進(運行経費、車両購入費の一部を支援)
 - ・コミュニティバス、デマンド交通、グリーンスローモビリティ
- コミュニティバスが多くの自治体で導入され地域の足を支えている(基本方針策定前に導入した自治体が多い)
- 基本方針策定後、21自治体でデマンド交通の実証運行を実施(4自治体が本格運行に移行)
- グリーンスローモビリティを地域の移動手段として実証運行を実施する自治体が増加(地域主体の取組としての導入も見られる)