

(1) 策定の経緯

- ・ 都は、日々の豊かさにも直結する地域公共交通の取組を加速し、誰もが移動しやすく、自由自在な交流が可能な都市を実現するため、令和4年3月に「東京における地域公共交通の基本方針」を策定した。
- ・ 地域の交通課題の解決に向け、区市町村が主体的な役割を発揮しつつ取組を促進していくため、都はこの方針に基づき区市町村の取組を支援している。
- ・ 区市町村による地域公共交通計画の策定、デマンド交通、グリーンスローモビリティなどの導入が進むなど、地域公共交通の取組は着実に進展している。

(2) 基本方針策定後の地域公共交通を取り巻く状況の変化

- ・ 東京においても2030（令和12）年をピークに人口減少社会を迎えることや、今後も高齢者人口が着実に増加するなど人口構造の変化が進行している。
- ・ 地域公共交通に目を向けると、その中心となるバス事業は、運転士不足による減便・廃止が進行しており地域生活に影響を及ぼしている。
- ・ 一方、タクシー運転士不足に対応した日本版ライドシェアの取組が2024（令和6）年から開始されたことや、自動運転技術に関しては、都内でレベル4自動運転に向けた実証が実施されるなど、新たな取組が進んでいる。
- ・ こうした基本方針策定後の地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化したことから、限られた人的資源や、新たな技術なども活用しながら、地域公共交通の維持・充実に努めていくことが必要となっている。

(3) 改定の目的

- ・地域公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえた持続可能な地域公共交通の構築に向け、2050年代を目標年次とした地域公共交通の目指すべき姿と、その実現に向けた取組を示すため基本方針を改定する。

(4) 改定のポイント

○取組の方向性

- ・バス運転士不足にも対応した、利便性の高い効率的なネットワークへの再編に向けた基本的な考え方を示すとともに、区市町村の主体的な取組を促す。

<主な取組>

①地域公共交通ネットワークの再編

- ・交通事業者が主要なバス路線を中心にサービス水準を確保しつつ、区市町村によるコミュニティバス等のネットワーク再編を促進（支援拡充）

②多様な主体を活用した取組の促進

- ・住民やNPO等の地域が主体となった交通モードの導入などを促進（支援拡充）

③広域調整に係る取組の促進

- ・行政界をまたいだ課題の解決に向けた取組を促進するため、隣接する区市町村で構成する連絡会を設置し、区市町村間の連携した検討に都も参画し課題解決に取り組んでいく。

(1) 上位計画の位置付けと目標年次

- ・「2050東京戦略」及び「都市づくりのグランドデザイン」を上位計画とする。
- ・「2050東京戦略」は、2050年代のビジョン及び2035年に向けた戦略を示しており、基本方針の改定も整合を図り、2050年代を目標年次とした地域公共交通の将来像やその実現に向けた取組の方向性などを示していく。

2050東京戦略

～東京もっとよくなる～

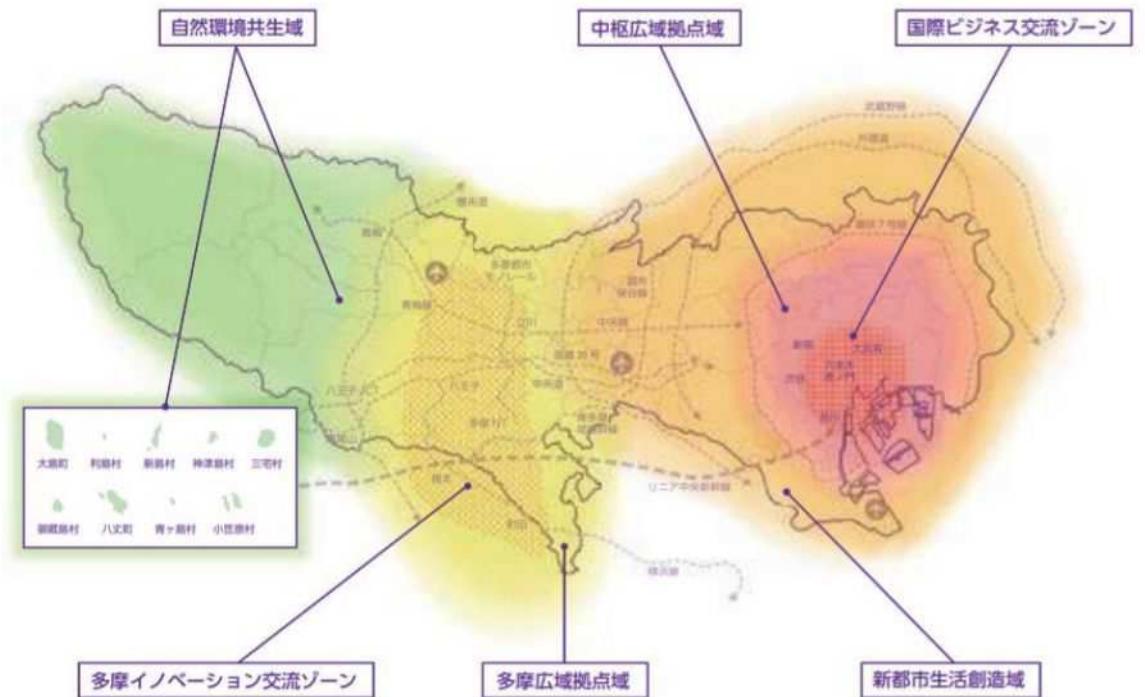
戦略18 インフラ・交通

2050年代のビジョン

- ・世界一のインフラが、人をつなぎ、暮らしを支える

2035年に向けた政策の方向性

- ・暮らしを支える地域公共交通の充実・強化を図っていく
- ・自動運転などの次世代モビリティの実装を加速していく



4つの地域区分と2つのゾーン

(出典) 都市づくりのグランドデザイン(H29.9) 東京都

(出典) 2050東京戦略

(1) 主な交通手段

- ・本方針で取り扱う対象は、路線バスやコミュニティバスなどの公共交通を基本とする。

公共交通の特徴等

その他の交通の特徴等

	公共交通					タクシー	シェアモビリティ	
	路線バス (BRT含む)	コミュニティバス	コミュニティバス (ワゴン車両)	デマンド交通	グリーンスロー モビリティ		小型モビリティ	歩行補完 モビリティ
事例	 都バス	 しなばす (品川区)	 あおやぎっこ (国立市)	 チョイソコあきる野	 杉並区		 港区、文京区他	 自動走行車 (高輪ゲートウェイ他)
運行形態	路線定期運行			区域運行	路線定期運行	一般乗用	個人移動	
定員	約80名	約30名	約10名	約10名	約4～10名	約5～10名	1名	1～3名
車両の特徴	バス (大型)	バス (小型)	ワゴン車	ワゴン車 普通車	グリスロ	普通車 ワゴン車	電動自転車 電動キックボード 特定小型原付	立乗り自動走行車 自動走行電動車椅子

※タクシーについては、区市町村が地域状況に応じて地域公共交通計画に位置付けている場合がある。

※公共ライドシェアについては、国の動向や普及状況等を踏まえながら検討していく。