

(1) 人口減少

- ・日本の総人口は、2008（平成20）年をピークに減少しているが、都の人口は増加しており、2020（令和2）年には約1,400万人に達している。引き続き、増加傾向にあるが、2030（令和12）年の約1,420万人をピークに減少に転じると推計されている。
- ・地域別にみると、多摩・島しょでは、2025（令和7）年をピークに減少に転じるなど、人口減少社会を迎える。
- ・このため、中長期的には公共交通機関の利用者の減少や人口減少社会を見据えた取組が必要となる。

東京都（区部及び多摩・島しょ）の総人口の推計

出典：2050東京戦略 附属資料 東京の将来人口
（令和7（2025）年3月/東京都政策企画局）



「国勢調査」（総務省）、「日本の将来推計人口（令和5年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）等より作成

2025年以降の東京都の人口は東京都政策企画局による推計

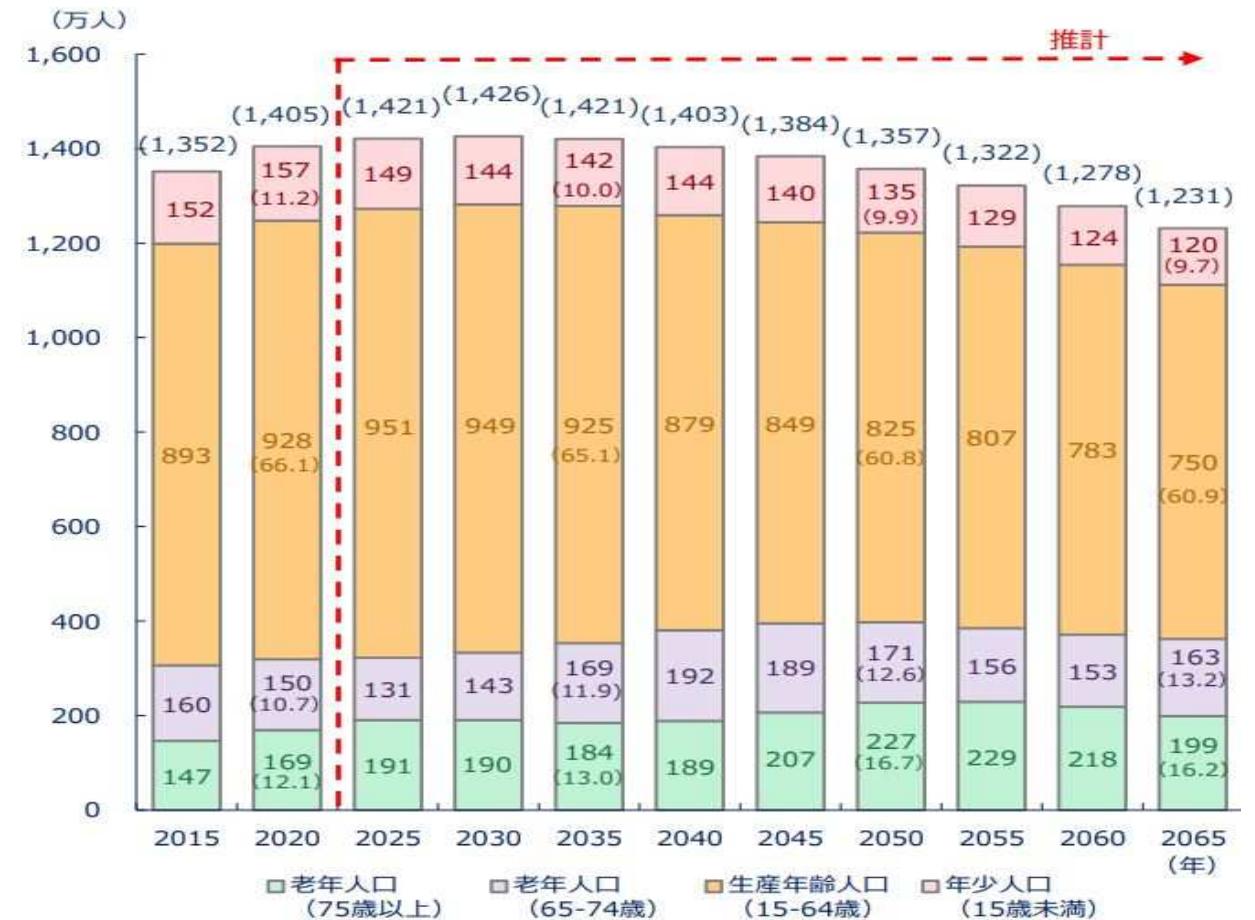
(2) 高齢社会

- 東京の人口に占める65歳以上の高齢者の割合は、2025（令和7）年に22.7%と推計されている。日本全体の高齢化（2025年29.6%、2050年37.1%）の動向と比べれば低いが、今後、総人口が減少する中、高齢者人口が増加していくため、高齢化率は着実に増加し、2035（令和17）年には24.9%（4人に1人）、2050（令和32）年には29.3%（3人に1人）に達する。2050年以降も引き続き増加していく傾向にある。
- 高齢者人口の増加により、自らが移動の手段を持たない住民が増加するため、買物や通院など、地域における日常生活を支える身近な生活圏における移動手段の充実の必要性が高まっている。

高齢化率及び年齢階級別人口の推計

出典：2050東京戦略 附属資料 東京の将来人口
（令和7（2025）年3月/東京都政策企画局）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年	2065年
高齢化率 (%)	22.7 (22.74)	22.7 (22.67)	23.4	24.9	27.1	28.6	29.3	29.1	29.0	29.4



(3) 2050年ゼロエミッション東京の実現

- ・2050年ゼロエミッション東京の実現に向け、2030年カーボンハーフとその先の未来を見据え「ゼロエミッション東京Beyondカーボンハーフ」(2025(令和7)年)を策定し、脱炭素社会の実現に向けた10の政策を位置付け取り組んでいる。政策3の「ゼロエミッションモビリティの推進」において、公共交通機関の利用割合を高めることや、自動車の非ガソリン化を促進していくこととしている。
- ・地域公共交通の取組においても、地域公共交通ネットワークの再構築を促進し、公共交通の利用拡大を図ることや、バス車両の脱炭素化の促進などによるCO₂排出抑制の取組が必要である。

政策3 ゼロエミッションモビリティの推進

・自動車や徒歩などのCO₂を排出しない行動への移行や公共交通機関の利用割合を高めることに加え、ZEVをはじめとした自動車の非ガソリン化(HV含む)を促進することが必要です。

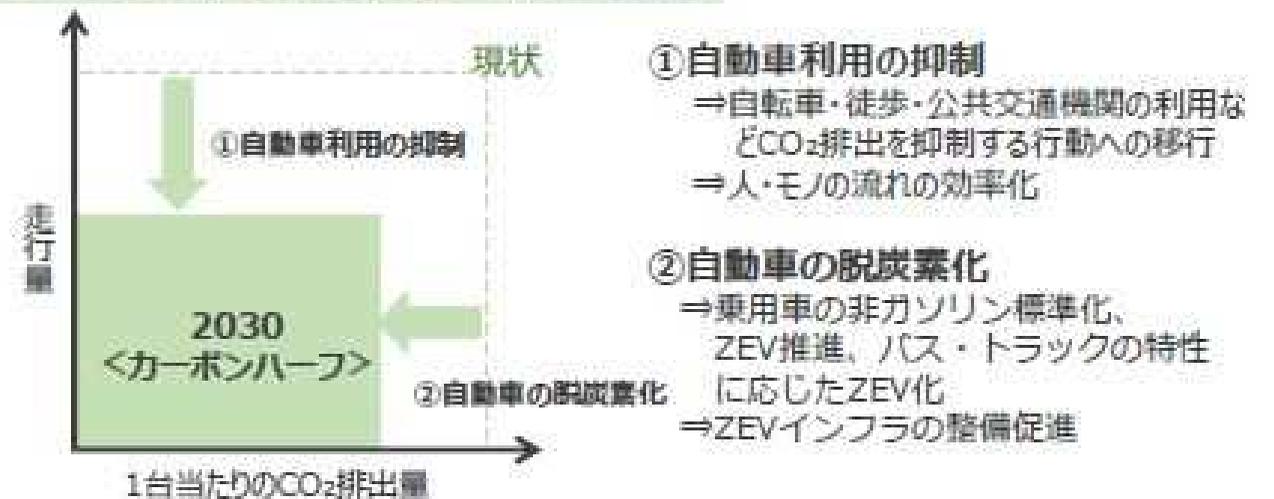
自動車の脱炭素化を加速

CO₂排出を抑制する移動手段への転換



●公共交通ネットワークの充実により脱炭素に資する移動手段を強化

2030年に向けた取組の基本的考え方



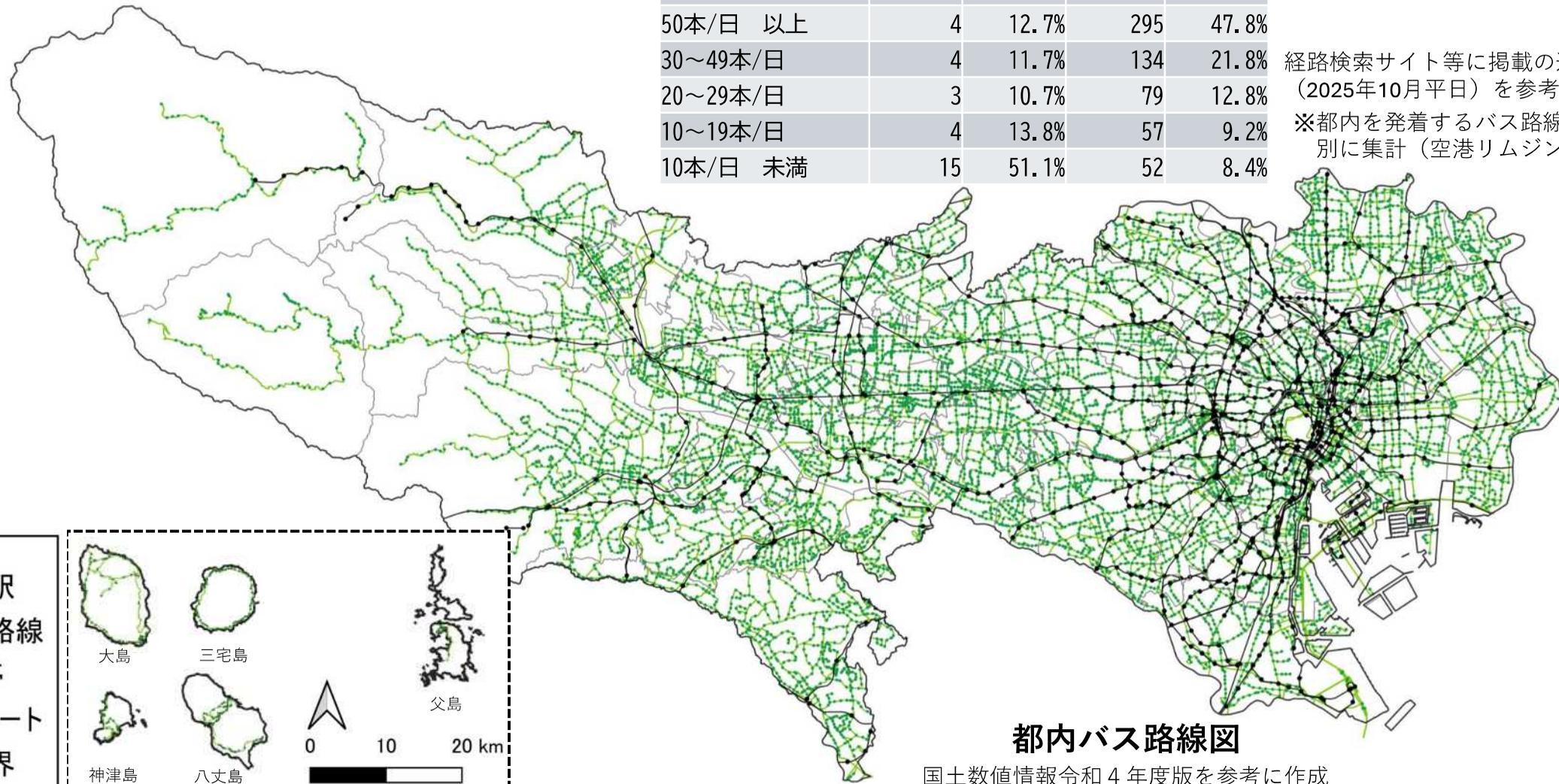
(出典) ゼロエミッション東京戦略Beyond カーボンハーフ

(1) 都内バス路線の状況

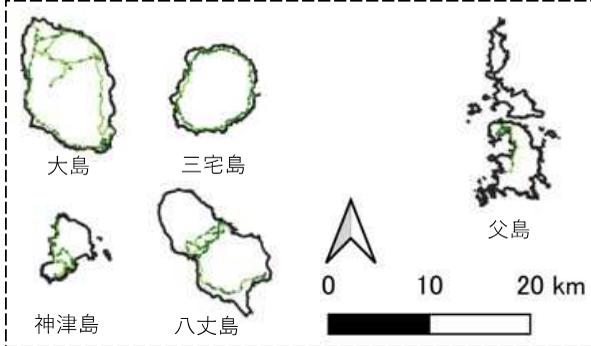
都内バスの運行便数別の割合

	系統数 (百系統)		運行便数 (百本/日・片道)	
	系統数	割合	運行便数	割合
都内運行系統	30	100.0%	617	100.0%
50本/日 以上	4	12.7%	295	47.8%
30～49本/日	4	11.7%	134	21.8%
20～29本/日	3	10.7%	79	12.8%
10～19本/日	4	13.8%	57	9.2%
10本/日 未満	15	51.1%	52	8.4%

経路検索サイト等に掲載の運行情報
(2025年10月平日)を参考に集計し作成
※都内を発着するバス路線を対象に系統
別に集計(空港リムジン等は除く。)



- 鉄道駅
- 鉄道路線
- バス停
- バスルート
- 行政界



都内バス路線図

国土数値情報令和4年度版を参考に作成

(3) ライドシェアの状況

<公共ライドシェア> (自家用有償旅客運送)

- ・バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスである。
- ・都内では、町田市悠々会、小笠原村及び神津島村の3 運営主体が交通空白地有償運送を実施している。

(参考) 日本版ライドシェア

- ・地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、2024 (令和6年) 4月より、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供する日本版ライドシェアが導入
- ・登録ドライバー数は約4千3百人。その大部分は、特別区・武三交通圏において登録

都内のタクシー台数

- ・都内のタクシーの総台数は約4万6千台
(特別区・武三交通圏) 約4万3千台 *全体の約9割
(多摩・島しょ地域) 約3千台

出典：「東京のタクシー2025」(R7.6)
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会

日本版ライドシェアの導入状況

地域名 実施事業者数 (地域タクシー者数)	開始時期/不足台数	登録 ドライバー数	稼働台数 (累積)	運行回数 (累積)
東京 (特別区・武三) 144者 (307者)	令和6年4月8日から <不足台数> ①月-金 7時~10時台 2,600台 ②金・土 16時~19時台 1,100台 ③土 0時~ 4時台 2,540台 ④日 10時~13時台 270台	4,231人	109,559台	641,439回
東京(南多摩) 6者 (20者)	令和6年9月20日から <不足台数> ・金・土 16時~5時台 60台	32人	251台	1,397回
東京(北多摩) 9者 (33者)	令和6年10月5日から <不足台数> ・金・土 16時~5時台 84台	25人	776台	3,789回

出典：日本版ライドシェア(道路運送法第78条第3号の自家用車活用事業)の実施事業者数(R7.9.14時点)国土交通省

(4) 広域ネットワークの整備

- ・多摩都市モノレールの延伸など、交通政策審議会の答申に位置付けられている鉄軌道整備に合わせ、路線バスの再編や駅等を中心とした地域公共交通ネットワークの再構築の検討が必要

(5) 新たな技術の進展

- ・自動運転技術など、地域公共交通への新たな技術の活用を促進し、移動の利便性を高めていくことが必要

○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

※地域の特性や交通環境に応じ、1地域2地区程度で導入を促進

⇒ 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(令和17)年度)

- 公共交通への自動運転サービスの導入を支援するとともに、都内において自動運転車の公道走行による実装・検証を実施し、8地区程度での自動運転サービスを導入【2030年】

政策目標

- 公共交通における自動運転の先行モデルケースの水平展開、**都内全域での普及促進**(2035年度)

※2024年度、西新宿、有明・台場でレベル2自動運転の通年運行を展開

出典：2050東京戦略

(6) 公共交通空白地域等

- ・公共交通空白地域※は、多摩地域を中心に分布している。鉄道網等が発達した区部では主に外周部に点在し、多摩地域と比較して面積は少ないが交通空白地域内の人口は多い。
- ・また、公共交通空白地域に該当しない地域においても、バスの運行頻度が低い路線や、一定時間帯に運行されない路線については、利用者ニーズや地域特性等を勘案した取組が必要である。

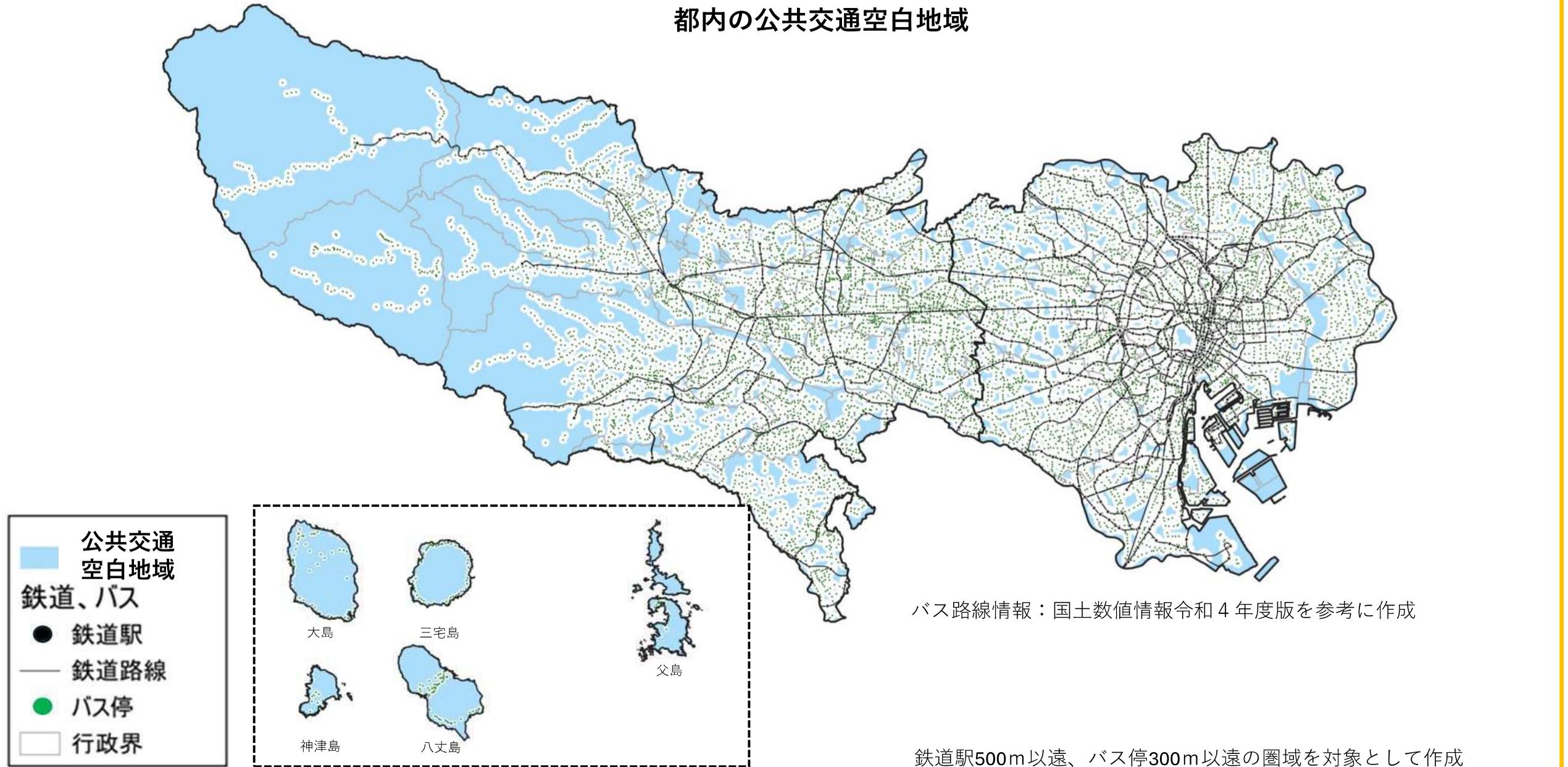
※地域特性等に応じて区市町村が設定するもので定まった距離の定義がないため、国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」（都市部：駅から半径500m以上、バス停から半径300m以上）を参考に設定

交通空白地域の人口と面積等（区部と多摩の比較）

大分類	分類	① 対象区市町村数	② 交通空白地域の人口 (千人)	③ 全地域人口 (千人)	④ 交通空白地域人口率 ②/③%	⑤ 交通空白地域の面積 (km ²)	⑥ 面積 (km ²)	⑦ 交通空白地域率 ⑤/⑥%
区部多摩計	区部多摩計	53	1,073	14,178	7.6%	680	1,783	38.2%
区部多摩別	区部	23	710	9,883	7.2%	83	623	13.3%
	多摩部	30	363	4,295	8.5%	598	1,160	51.5%

交通空白地域の人口：国土数値情報（令和2年度国勢調査）250mメッシュ人口に基づき集計
 交通空白地域の面積：区市町村界内における交通空白域面積を集計

都内の公共交通空白地域



バス路線情報：国土数値情報令和4年度版を参考に作成

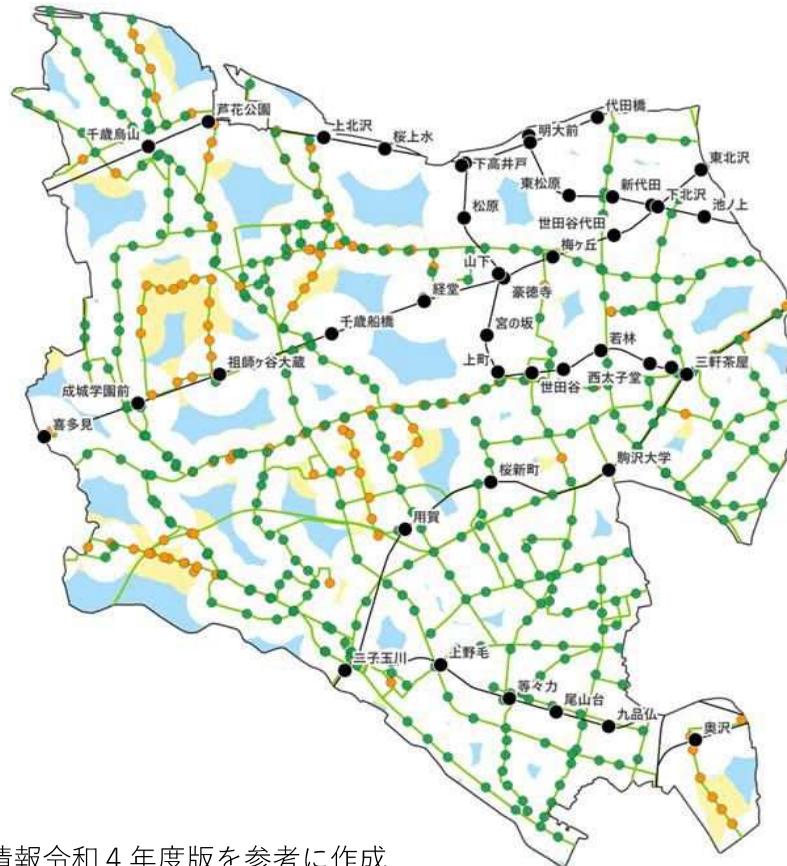
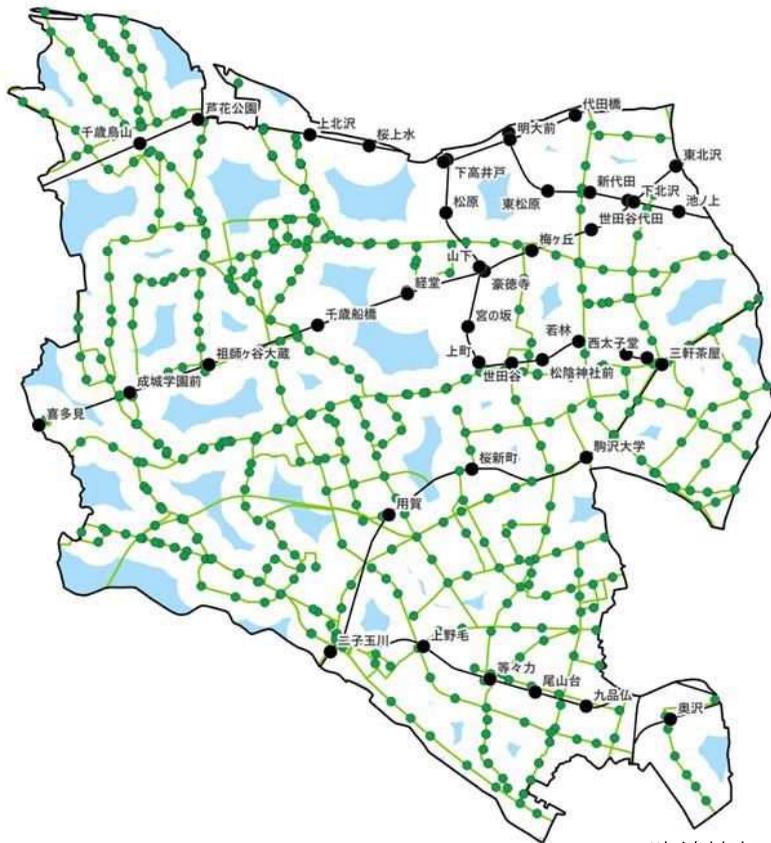
鉄道駅500m以遠、バス停300m以遠の圏域を対象として作成

○交通空白地域と公共交通に課題のある地域

- ・バス運転士不足などに伴い、減便・廃止が進行している。バス停から一定距離以上離れた交通空白地域に加えて、運行便数が低く公共交通に課題があると想定される地域を世田谷区を例に試算した。

【交通空白地域】

【交通空白地域に30本/日未満のバス停を考慮】



区域の名称等		区域に占める割合
交通空白地域 (駅500m以遠、バス停300m以遠)		10.4%
公共交通に課題があると想定される地域 (バスの運行便数を考慮)	9本以下まで	0.9%
	20本未満まで	3.2%
	30本未満まで	4.4%

世田谷区における試算例

<凡例>

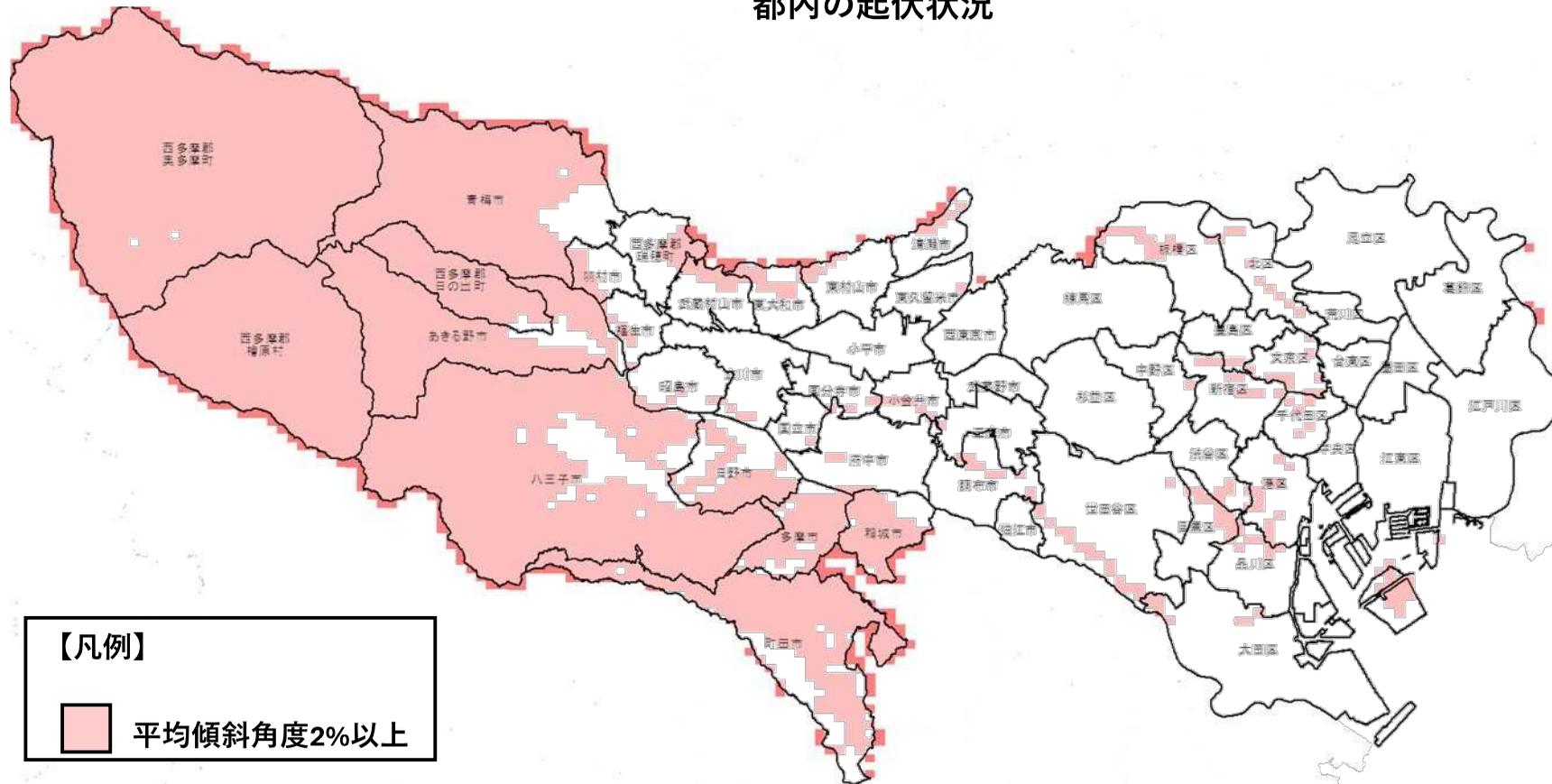
- (交通空白) : 駅やバス停から一定距離以上離れたエリア
- (便数考慮) : 30本/日未満のバス停から一定距離以内のエリア
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- バス停(30本/日以上)
- バス停(30本/日未満)
- バスルート

バス路線情報：国土数値情報令和4年度版を参考に作成
 バス運行情報：経路検索サイト等に掲載の運行情報（2025年10月平日）を基に集計

(7) 起伏の状況

- ・ 都内の傾斜地は、多摩地域を中心に広範囲に広がり、区部の一部にも点在しており、利用者ニーズや地域特性等を勘案した取組が必要である。

都内の起伏状況



国土数値情報を基に東京都作成

(8) 行政界をまたいだ地域公共交通の充実

- ・地域住民の生活圏は、区市町村の行政界をまたいで形成されている。自治体が運営するコミュニティバス等の一部の路線で自治体間で連携した取組が見られ、こうした取組を拡充していくことが必要

<行政界をまたいだ取組事例>

【武蔵野市の事例】ムーバス

- ・小金井市のJR東小金井駅に乗り入れ



武蔵野市HP掲載資料を基に都が作成

【中野区の実例】中野区コミュニティ交通

- ・杉並区のJR高円寺駅に乗り入れ



中野区HP掲載資料を基に都が作成

(9) 地域が主体となった取組

- ・これまでのバス事業者や区市町村が主体となった交通サービスの他、地域組織が主体となった取組や、病院などの施設管理者が運行するバス等を公共的に活用する取組が進められている。
- ・身近な地域における移動の利便性を高めるには、住民やNPOなど地域が運行主体となった高齢者等の移動手段を確保する取組を促進していく必要がある。
- ・また、病院、学校などの施設管理者による送迎バス等の地域の交通資源を有効に活用していくことも必要である。

(10) 交通モード間の乗換移動の利便性向上

- ・事業者や行き先の異なるバス路線等が接続している駅においては、乗換移動を分かりやすくスムーズなものとする必要がある。
- ・島しょ地域では、船便や航空便の遅延時に島内移動のためのバスが利用しにくいなどの課題がある。

東立石グリスロ運営協議会の取組事例

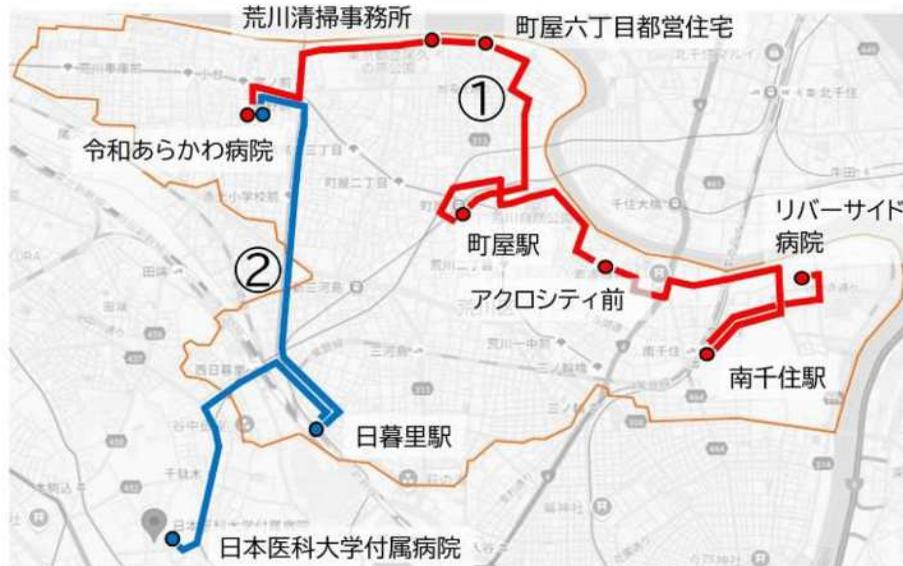


<概要>

- ・区の車両を使用して、地域組織が輸送サービスを実施（運賃無料）
- ・運行はボランティア

<地域資源の活用事例>

【病院の送迎バス】 荒川区



(出典) 荒川区HP等

<概要> ※実証運行中

- ・病院から駅までを運行 (途中乗降可)
- ・70歳以上の方が利用可 (運賃無料)

【教習所の送迎バス】 葛飾区



(出典) 葛飾区HP

<概要>

- ・教習所から駅までを運行 (途中乗降不可)
- ・沿線の70歳以上の方が利用可 (運賃無料)