

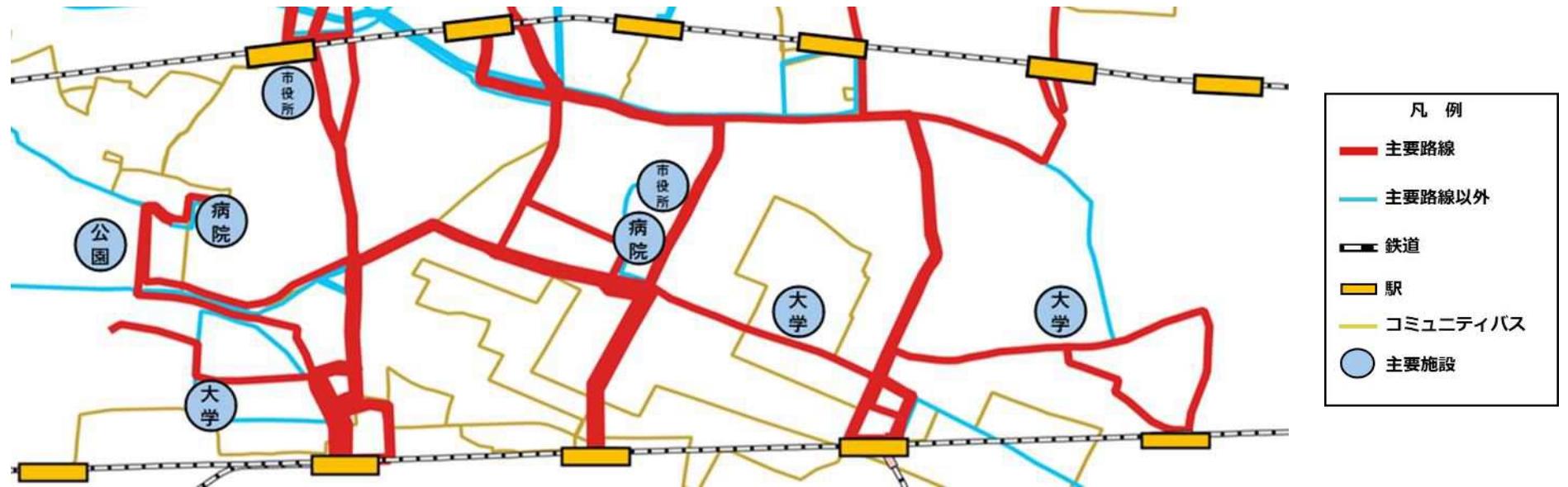
本章では、2050年代の目指す将来像の実現に向けた今後10年間の取組を示す。

(1) 地域公共交通ネットワークの再編

取組1

○バス運転士不足に対応した効率的かつ利便性を確保したネットワークの構築

- ・ 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）
- ・ 広域的なインフラの整備等に伴う、地域公共交通ネットワークの再編に向けた区市町村と連携した取組の促進



主要なバス路線等のイメージ図

ネットワーク再編の取組イメージ

【ステップ1】 主要なバス路線の基本的な考え方や地域ごとのサービス水準の目安を参考に、区市町村が地域特性等も考慮し、主要なバス路線とサービス水準を設定

<基本的な考え方>

- ・ 拠点間を結ぶ、広域的な鉄道ネットワークを補完
- ・ 学校、病院、行政施設など主要施設へアクセス など

<サービス水準の目安>

- ・ 区部：約50本/日、多摩地域：約20～50本/日

約20～30本/日 朝夕3本/時、ほか2本/時程度 最大30分程度の待ち時間		約30～50本/日 朝夕3～4本/時以上、 その他2～3本/時程度		約50本～/日 朝夕5～10本/時、 その他3～4本/時程度	
6	56	5	40	5	24 34 49
7	26 46	6	14 45	6	4 19 39 52
8	6 26 46	7	7 27 40 56	7	4 14 20 25 34 37 41 48 51 54
9	21	8	15 34	8	0 3 6 10 14 18 23 40 45 50
10	1 31	9	1 29 56	9	1 17 25 33 41 49 58
11	1 31	10	29 56	10	8 18 28 48 58
12	1 31	11	25 56	11	18 38 48
13	1 31	12	26 56	12	8 18 38 58
14	1 31	13	24 56	13	8 18 28 38 48 58
15	1 31	14	26 56	14	8 28 38 48
16	1 31	15	24 31	15	8 18 24 31 47 53
17	1 31	16	22 43	16	0 11 15 19 25 30 35 50 56
18	1 31	17	7 32 56	17	2 11 17 32 37 43 50 56
19	1 31 56	18	13 34 52	18	4 14 24 29 39 49
		19	13 28 54	19	8 20 32 53
		20	18 30	20	7 22 42
		21	9 39	21	12 42
		22	4	22	14 59
		23	9		

※ダイヤに合わせて行動
する必要がある水準

※朝夕はほぼダイヤを
気にせず済む水準

※外出の足として
利便性が高い水準

資料：国土交通省資料を基に都が作成

サービス水準ごとのバスダイヤのイメージ

【ステップ2】 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、運転士不足等に対応した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検討(①)し、地域の利便性確保に資する取組(②)を実施

※再編後の取組の効果検証を実施し、改善策を講じることでネットワークの持続性を高めていく

<①検討内容>

- ・ 交通手段の特性や導入効果、交通空白地、公共交通に課題のある地域など様々な視点から取組を比較検討 (P.24 交通手段の比較検討の視点参照)

※バス事業者からの減便・廃止等に関する情報の早期提供が重要である

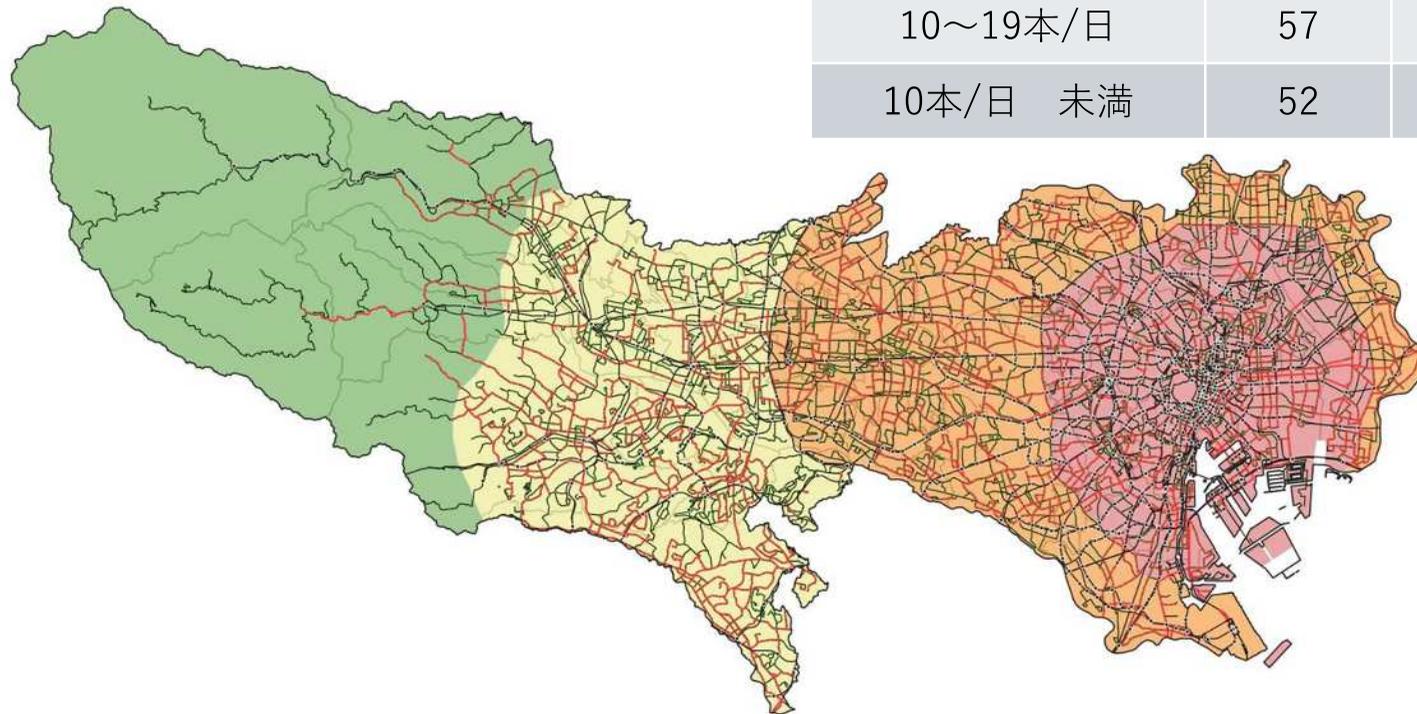
<②取組内容>

- ・ 路線の統合やルートの見直し、運行形態（路線定期運行、区域運行）の変更、車両の小型化など

サービス水準の目安
(主要なバス路線)

都内バスの日運行便数別の本数 (地域区分別)

運行便数 (百本/日)	全域	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
都内運行系統	617	222	303	160	10.3
50本/日 以上	295	123	156	52	0.5
30~49本/日	134	52	64	38	1.1
20~29本/日	79	20	36	31	2.2
10~19本/日	57	14	25	22	1.7
10本/日 未満	52	14	22	17	4.7



地域区分別の主要バス路線図

【主要なバス路線のサービス水準の目安の考え方】
 ・各地域区分の総系統数のうち、日当たり便数の多い系統の上位約5割のラインを、主要なバス路線のサービス水準の目安に設定

- 地域区分
- 自然環境共生域
 - 多摩広域拠点域
 - 新都市生活創造域
 - 中枢広域拠点域

交通手段の比較検討の視点

<交通手段の選択>

○交通手段の選択やルート・範囲の選定に当たっては、路線バスや運転士不足の状況、利用者ニーズ、地域特性等を踏まえながら、交通手段の特性や導入による効果などを総合的に検討

【主な視点】

交通手段		
運行形態	車両形式	
路線定期 運行	小型バス	
	ワゴン	
	グリーンスロー モビリティ	
区域運行 (デマンド)	ワゴン、普通車	

<外的要因>

- ・運転士不足の状況
- ・利用者ニーズ（通勤・通学、買物等）
- ・地域特性（高齢化率、地形、道路幅員、公共交通の利便性に課題のある地域など）

<交通手段の特性等>

- ・輸送力
- ・導入可能な道路幅員
- ・利用の柔軟性 など

<主な効果指標>

- ・一人当たりの運行経費（円）
- ・収支率（%）
- ・交通空白解消面積（ha）
- ・交通空白地居住人口カバー率（%）
- ・交通空白解消人口（人）
- ・沿線施設数 など

※市街地の状況など地域特性によっては、タクシーの活用も考えられる。

公共交通の利便性に課題のある地域について

- ・バスの運行サービス水準の目安を参考に、地形や人口密度、高齢化率などの地域特性等を考慮し、区市町村ごとに公共交通の利便性に課題のある地域を検討

【サービス水準の目安】

＜バスの運行回数と利用の利便性のイメージ＞

運行回数
(ダイヤ)
の例

利用の
イメージ



(出典) 地域公共交通計画の「アップデートガイドンスver1.0」 (令和7年3月 国土交通省)

(1) 地域公共交通ネットワークの再編

取組2

○身近な生活圏における移動利便性の向上

- ・ 駅やモビリティハブ等の交通結節点周辺において、多様な交通モードを活用し、若者から高齢者、日常生活で移動サポートを必要とする人など、様々な人にとって利用しやすいきめ細かな移動の充実を図る。
- ・ 狭隘道路、高低差のある地域など、移動の制約が大きい地域において、グリーンスローモビリティなどの交通モードを活用し、地域生活の利便性を高めていく。

図 シェアモビリティ等による柔軟な移動支援 “ちょっと”の移動に多様な選択肢



出典1) 株式会社ドコモ・バイクシェア
出典2) 株式会社Luup
出典3) OpenStreet株式会社

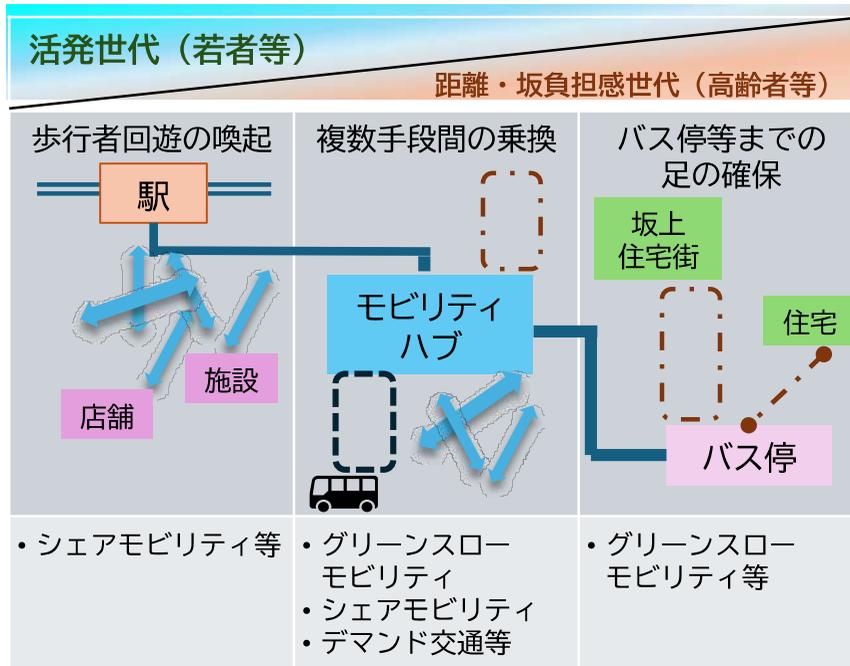


図 狭隘道路、高低差の緩和 グリーンスローモビリティ等の乗合移動手段



(2) 広域調整に係る取組の促進

取組3

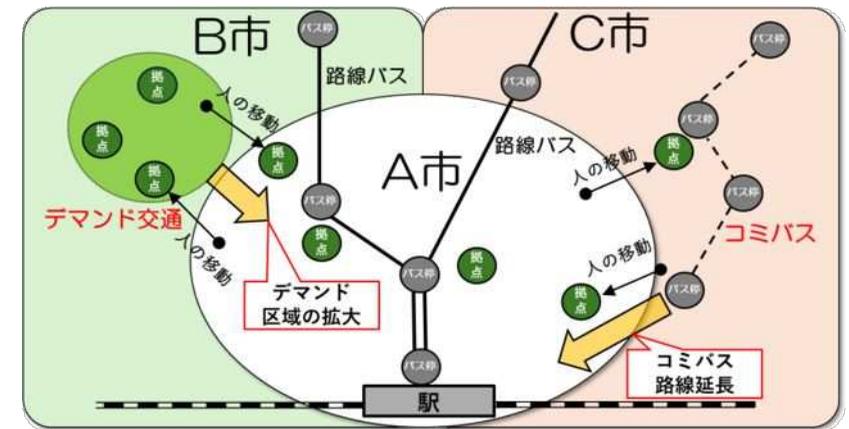
○行政界をまたいだ課題の解決に向けた取組促進

- ・ 複数自治体にまたがる生活圏やバス路線等の課題解決に向け、**区市町村が連携した取組を促進**
- ・ 複数自治体にまたがる生活圏における、地域公共交通の導入促進に向けた取組方策を検討

< 区市町村が連携した取組のイメージ >

- ・ 隣接する区市町村と都で構成する連絡会を地域単位に設置し、広域的視点から調整が必要な取組を抽出
- ・ 区市町村間における課題解決の検討に都も参画

< 複数自治体にまたがる取組のイメージ >



取組4

○自治体間や交通事業者との情報共有・連携

- ・ 区市町村や交通事業者と先進的取組の共有、課題解決に向けた意見交換等を実施し取組を促進

(3) 多様な主体を活用した取組の促進**取組 5****○地域の輸送資源の活用**

- ・ 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）
- ・ 区市町村と地域の輸送資源を抽出し、関係者間の連携スキームや交通事業者との調整事項等を整理・検討

(4) 運転士確保に向けた取組**取組 6****○運転士の人材確保・育成**

- ・ 免許取得支援など、大型二種免許保有者の増加に向けた取組
- ・ 求職者とバス業界とのマッチングイベントの実施などを通じてバス運転士の育成を促進
- ・ 業界と連携しながら、バス運転士確保に向けた魅力発信イベント等を実施
- ・ 将来の担い手確保に向け、学校等と連携した取組を実施

取組 7**○運転士の働き方や環境・処遇の改善**

- ・ バス運転士の定着・離職防止支援
- ・ バス事業者による女性活躍のための職場環境整備を促進
- ・ バス運転士の負担軽減や業務効率化に向けたDX技術の導入を支援

(5) 自動運転等新技术の活用促進

取組8

○地域公共交通への自動運転技術の活用を促進し、移動の利便性を高めていく

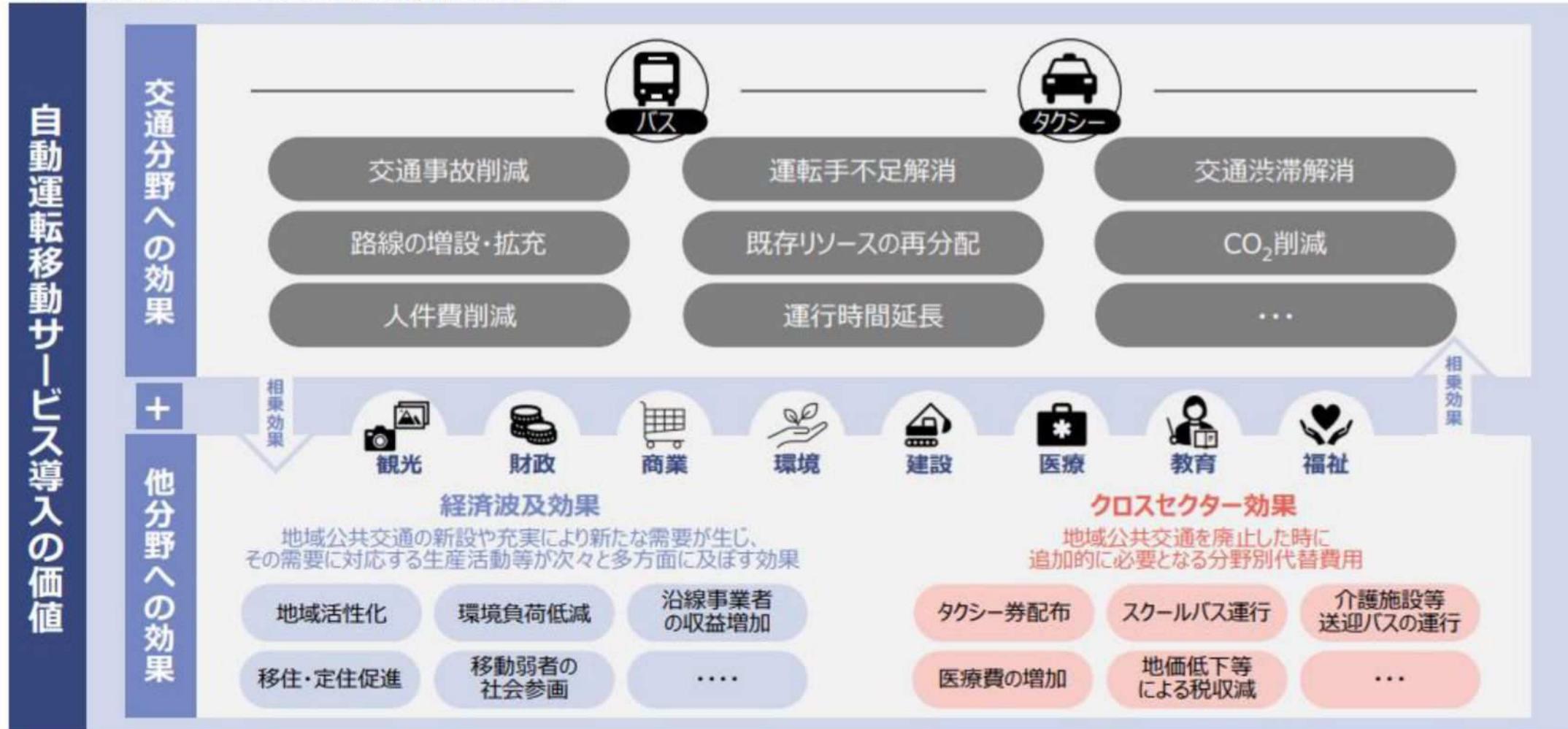
○区市町村や自動運転事業者と先進的取組の共有、課題解決に向けた意見交換等を実施し取組を促進

① 自動運転車（想定車種と国内活用事例）

車種	大型・中型・小型バス	ロボットタクシー	グリーンスローモビリティ	
車両例 出典： 一般公表資料	   	 	 	
	いすゞ エルガミオ いすゞ エルガ	トヨタ e-Palette Minibus2.0	トヨタ シエナ 日産 セレナ ヤマハ発動機 AR-07 タジマ TAJIMA-NAO	
実証例	<p>茨城県日立市 車両：いすゞ エルガミオ（28席、最高40km/h） -バス専用道区間約6.1kmにわたるレベル4自動運転は国内最長 -中型バスのレベル4自動運転の営業運行は国内初</p> <p>神奈川県川崎市 車両：いすゞ エルガ（21席） -大師橋駅～天空橋駅間を往復する体験乗車を実施</p>	<p>東京都新宿区 車両：Tier IV MiniBus2.0（BYD J6）（16席、最高35km/h） -新宿駅～都庁間、約2kmを走行 -路上駐車、信号交差点、歩行者の横断等、都心部特有の走行環境での取組</p>	<p>東京都有明台場、豊洲地区等 車両：トヨタ シエナ（5席、最高48km/h） -エリア内11か所の乗降場所をオンデマンド運行でつなぐ。</p> <p>神奈川県横浜市 車両：日産 セレナ（3席） -エリア内26か所の乗降場所をオンデマンド運行でつなぐ。 -約300名のモニターを対象に実施</p>	<p>福井県永平寺町 車両：ヤマハ発動機 AR-07（7席、最高12km/h） -自動運転レベル4を実装した日本初事例 -廃線跡地の自転車歩行者専用道を用いた新たな移動手段創出を目指した取組</p> <p>神奈川県相模原市 車両：タジマ TAJIMA-NAO（6席、最高19km/h） -低速走行で安全性が高く、高齢者や地域住民の身近な移動を支援</p>

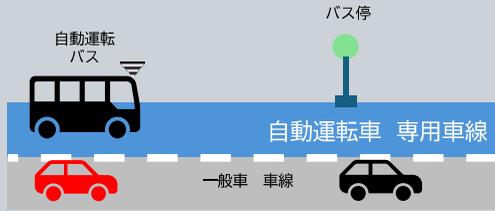
②自動運転車（自動運転普及によるメリット）

▼自動運転移動サービス導入による価値のイメージ



出典：自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き 第2版（2025年7月）国土交通省、経済産業省、警察庁

③自動運転を導入しやすい環境

要件・特徴	想定される場所	導入区間・エリア例
<p>環境が限定・管理されている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行ルートや範囲が限定 ・ 不測の事態が起こりにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路（歩行者や信号が少ない） ・ 専用道又は専用車線 ・ 大規模な商業施設や空港の敷地内 ・ 大学のキャンパス内 ・ 工業団地や大規模な公園 等 	
<p>道路インフラが整備されている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両センサーが周囲を認識しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道と車道間でガードレールが整備されている ・ 白線や道路標識が明確で統一されている ・ 交差点で歩車分離信号や右折専用信号等により分離されている ・ 高精度な3次元地図データが整備されている 等 	
<p>交通状況が単純</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 複雑な交通参加者が少ない（歩行者の飛び出しや対向車等） ・ 動きが予測しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民以外の車両進入が少ないニュータウン ・ 低速走行が基本のエリア（時速20km未満など） 	
<p>社会的ニーズ及び受容性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の理解や協力が得やすい（「なぜ自動運転が必要か」という目的が明確） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通が衰退した中山間地域での高齢者の移動手段 ・ 特定の施設（駅、商業施設、病院など）を結ぶシャトルサービス ・ 利用者及び利用場所が点在するデマンド交通 	

④実装に向けた主な課題

通信不安定

立体構造、沿道高層建物等区間



- 通信環境の改善
- 磁気マーカ一等の位置補完システムによる支援

沿道視認環境の可変及び揺動

道路に張り出す街路樹、沿道植物等や揺動



- 街路樹及び路上清掃管理の徹底
- 特定区間の街路樹マネジメントの強化
- 植栽の変更や更新

乗降場所への障害多発

路上駐停車車両等による定位置停車への障害



- 駐停車抑制対策の徹底
- バスベイの設置等による乗降停車空間の確保
- 路外駐車場への一般車誘導

右折時対向車の頻発交差点

対向車が多い右直分離信号の無い交差点



- 右直分離信号への変更
- Vtol等補完システムによる通過支援

高速の実勢速度区間

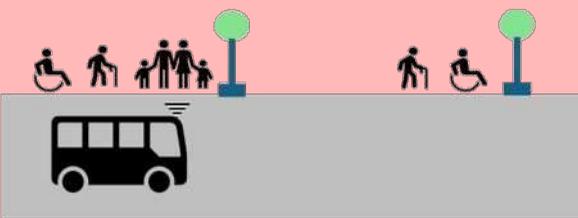
規制速度より実勢速度が高い区間



- 自動運転車専用又は優先車線の設置
- 速度監視設備等による遵法速度誘導

乗降支援必要者の一定発生

乗降支援必要な利用者が一定発生区間

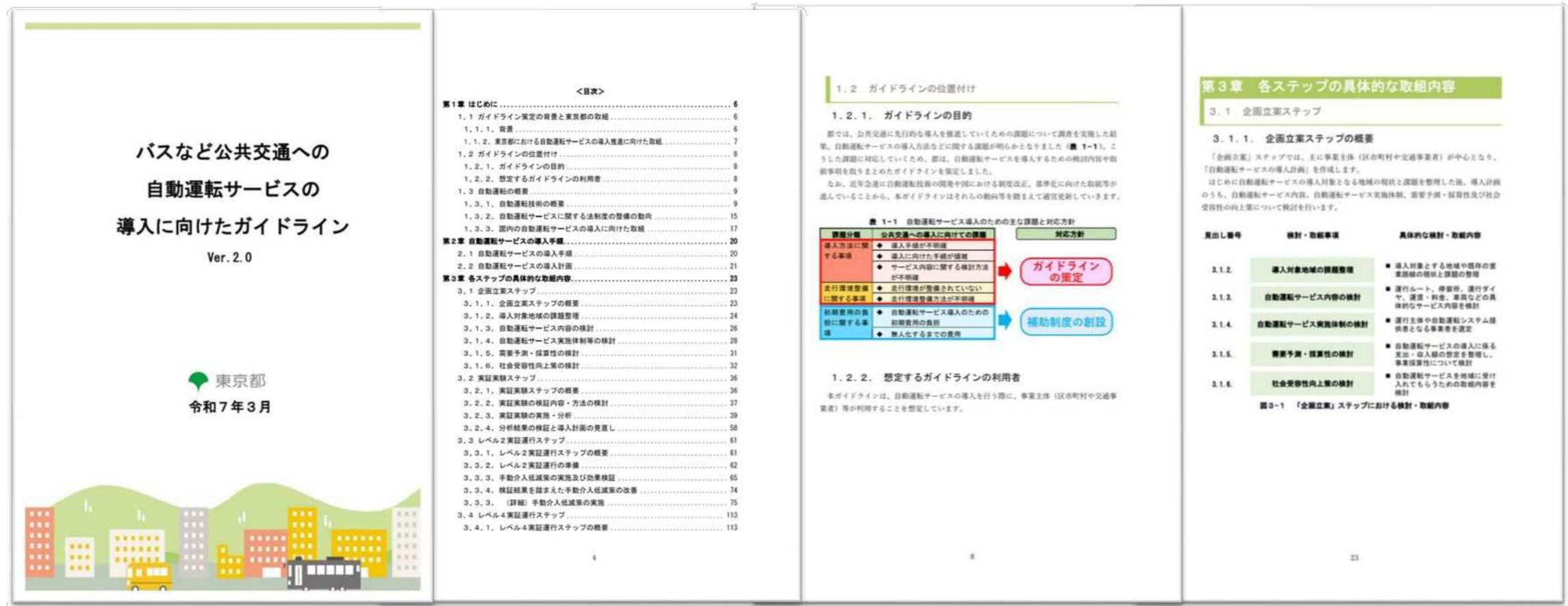


- 乗降支援者の車内配置
- 段差解消乗降バス停等の整備
- 自動収納スロープ設備等の実装

⑤地域における具体化・導入に向けたガイドライン等

URL

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/kotsu_seisaku/kotsu_suishin/jido_uten_torikumi/jido_uten_bas



(6) データを活用した取組の促進**取組9****○データ整備に係る取組**

- ・車両更新、システム更新の機会等を捉え、運行データの整備・オープン化等を促進し区市町村のデータ整備の取組を促す。
- ・デジタル技術等を活用した公共交通の利便性向上、運転手の負担軽減などの取組を検討

(7) 交通結節点における利便性の向上**取組10****○主要駅等の交通結節機能の向上**

- ・デジタル技術などを活用し、駅における鉄道からバス等の端末交通への**分かりやすいスムーズな乗換えの確保**
- ・鉄道等の広域交通の整備や駅周辺の再構築などの機会を捉えた、地域公共交通ネットワークの見直し等に合わせ、新たな交通モードの導入やモビリティポートの設置等を促進

(8) 区市町村や事業者の取組促進策の充実**取組11****○社会経済情勢の変化に応じた取組促進**

- ・区市町村によるコミュニティバス、デマンド交通等の導入を促すため、物価高騰等に伴う支援を拡充