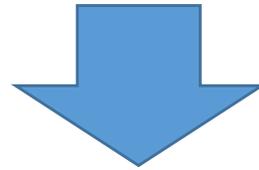


地域公共交通計画の基本方針、 基本目標について

前回の振り返りについて

○第1回練馬区地域公共交通活性化協議会（令和6年5月29日開催）

- ・交通空白地域ではなく、交通不便地域を解消することが必要。
- ・担い手不足が進むことを前提に、2040年代を考えることも必要。
- ・みどりバスは維持を前提にせず、見直しを含め検討したほうがよい。
- ・バス交通の充実には、道路整備が必要。
- ・計画作成にあたり、区民に示し意見を聴く機会を設けたほうがよい。



これまでの計画策定に向けた動き

第1回練馬区地域公共交通活性化協議会の内容を踏まえて、以下を実施

- ・練馬区の現状・交通の調査
- ・関連計画の整理
- ・2040年代の区の将来像の整理

【本日の議題】

練馬区地域公共交通計画の方向性の検討

1 練馬区の現況

1 練馬区の現況

(1) 区の現況

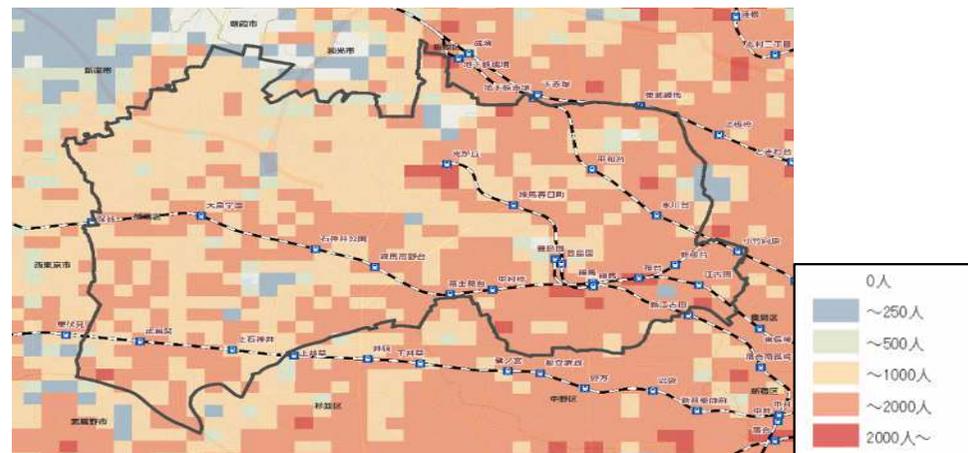
人口等

- 区の人口は約74万人で増加傾向にあり、居住地域は区全体に広がっている。
- 高齢化率（65歳以上）は約22%となっている。
- 一人暮らしの高齢者は増加傾向にある。

人口・世帯数の推移（練馬区）



人口の分布（練馬区）[250mメッシュ]

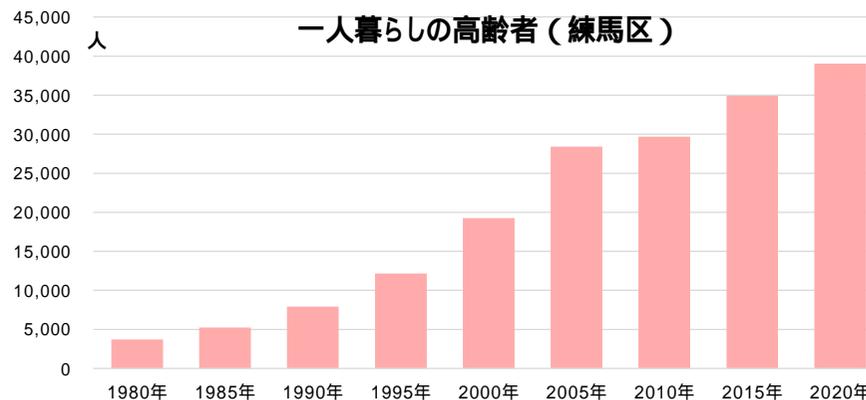


年代別人口と高齢化率（練馬区）



練馬区統計より

一人暮らしの高齢者（練馬区）



国勢調査（令和2年（2020年））より

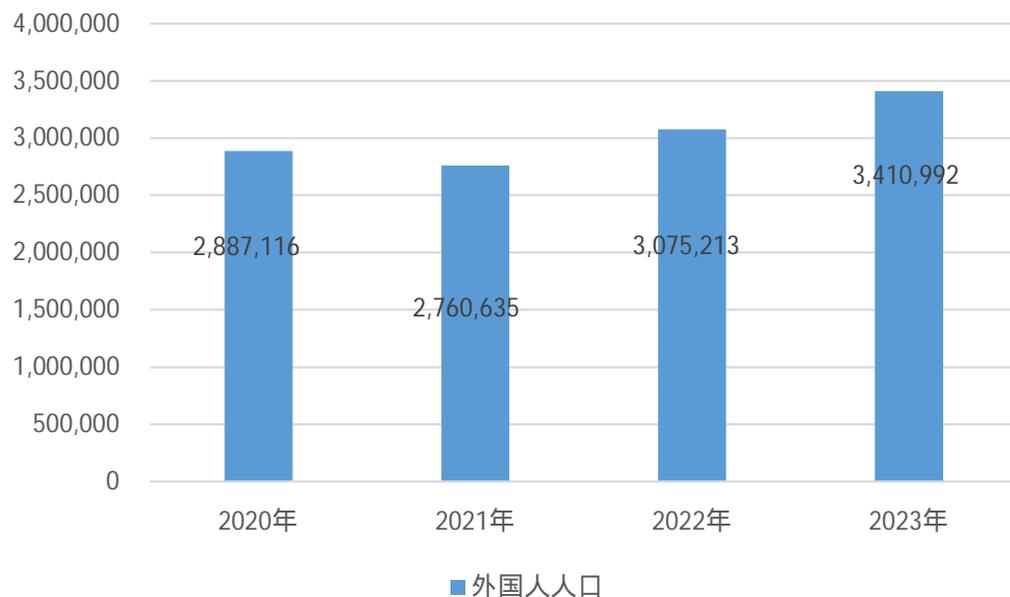
1 練馬区の現況

(1) 区の現況

人口等

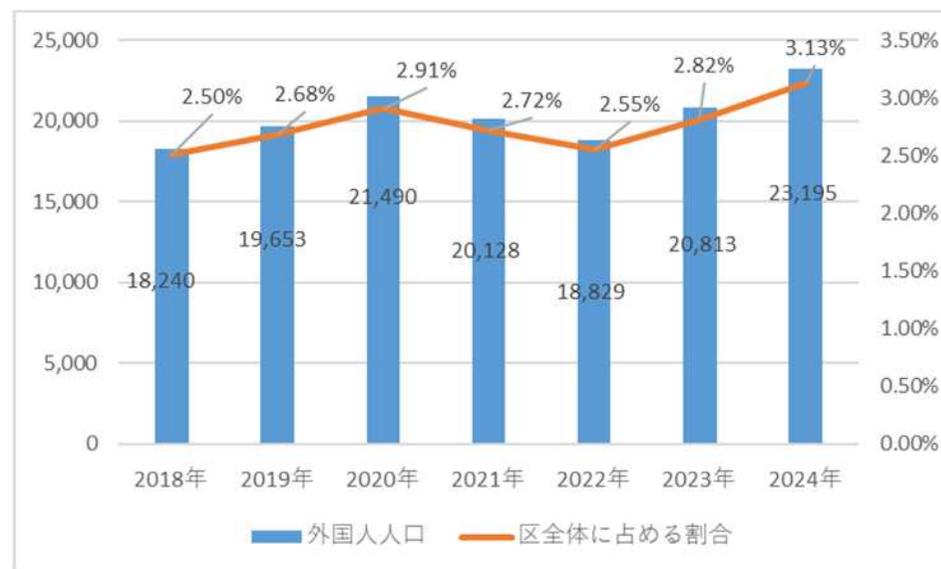
○外国人数は令和2・3年はコロナ禍の影響を受け減少し、令和4年度以降は再び増加に転じている。

全国の外国人の人口動向



法務省「令和5年末現在における在留外国人数について」より

区内の外国人の人口動向



第3次みどりの風吹くまちビジョンより

1 練馬区の現況

(1) 区の現況

人口等

○障害者数は増加傾向にあり、平成30年度から令和4年度までの5か年で7.4%増加している。

区内の障害者の人口動向

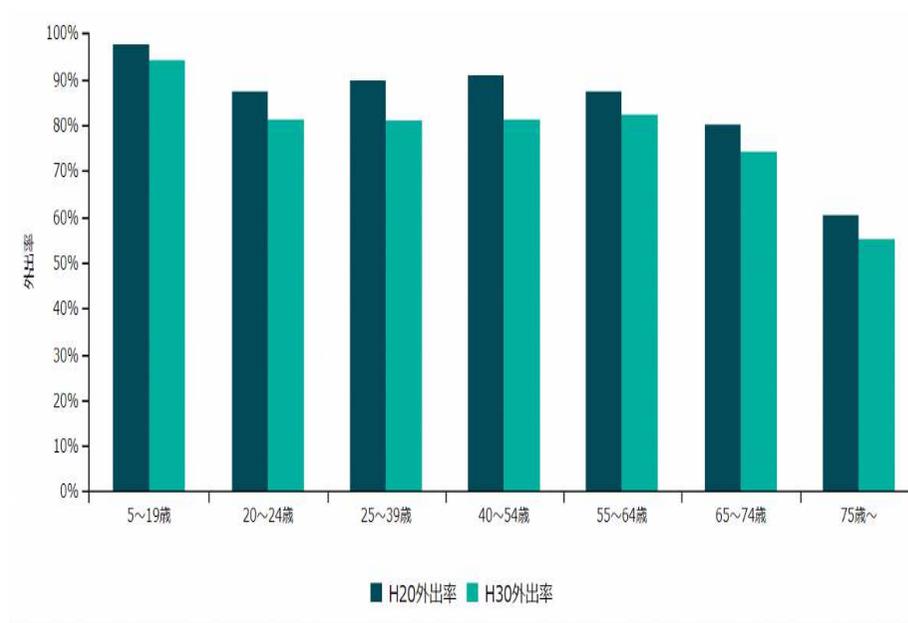


障害者計画（一部改定）・第七期障害福祉計画・第三期障害児福祉計画より

外出傾向

○区民の外出傾向について、どの年代をとっても減少傾向にある。

練馬区民の外出率



第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施）より

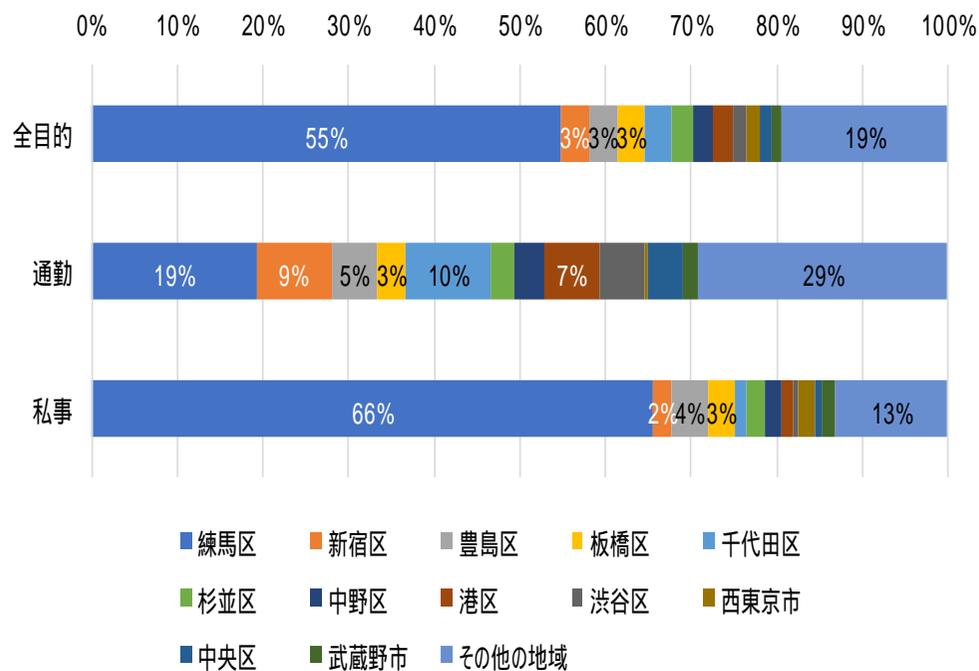
1 練馬区の現況

(1) 区の現況

区内間および区内外の移動状況

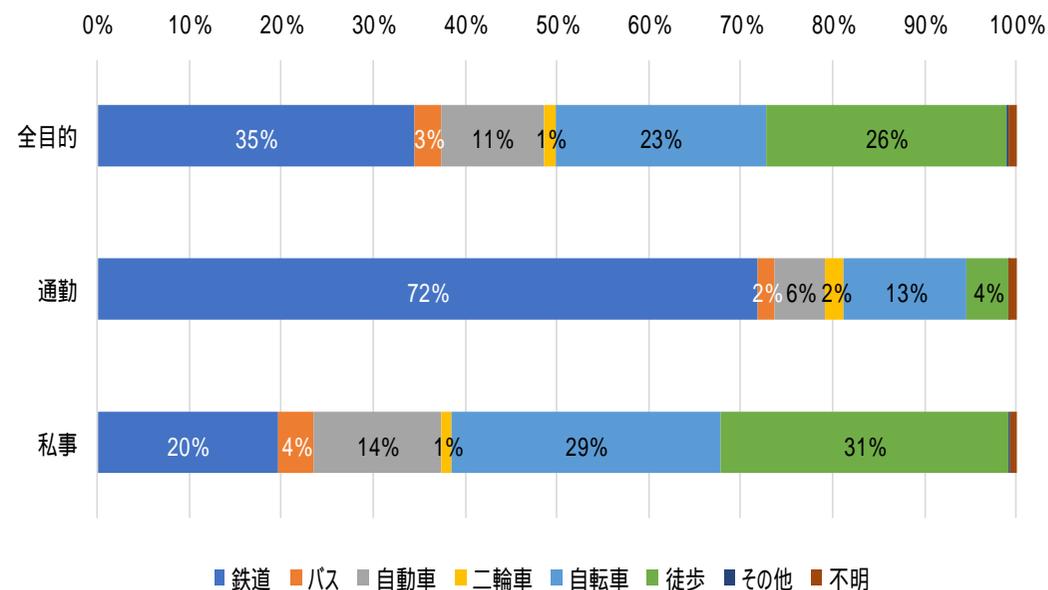
- 通勤では区外への移動が8割を占めており、私事では区内の移動が約3分の2を占めている。
- 通勤では鉄道利用が7割以上を占め、私事では様々な交通手段が利用されている。

区民の移動先



(全目的の移動先の上位12区市を記載)

目的別利用交通手段



東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)より

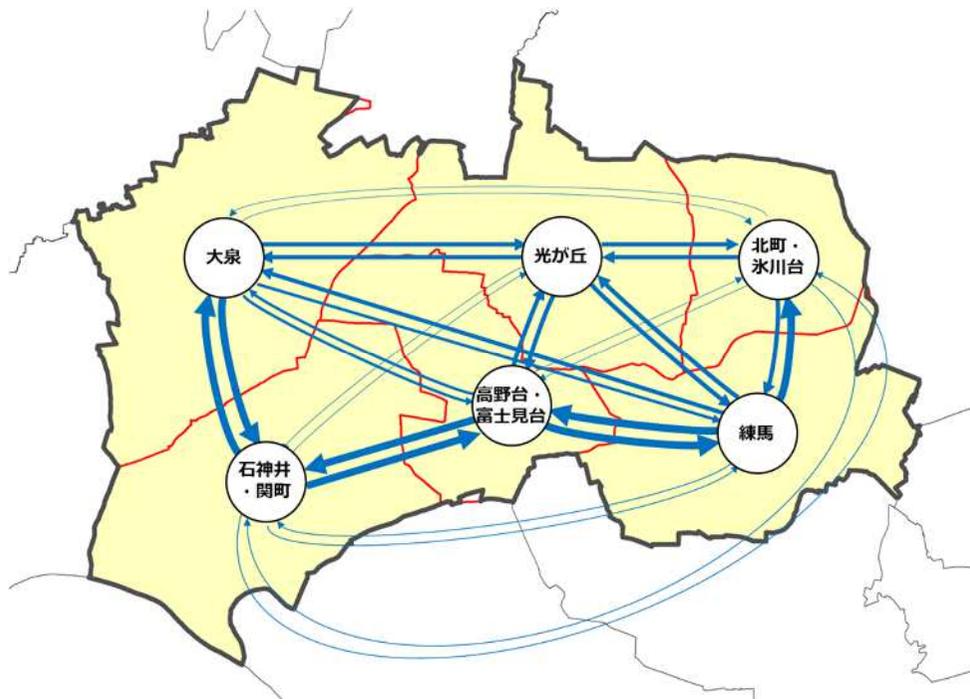
1 練馬区の現況

(1) 区の現況

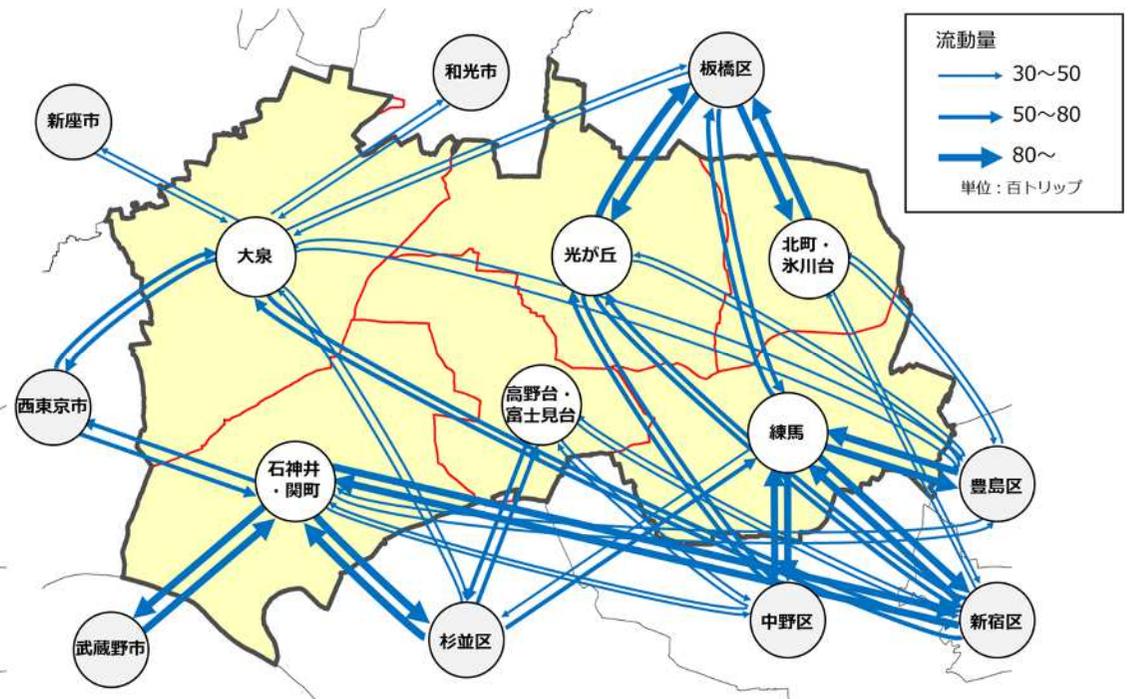
区内間および区内外の移動状況

- 区内では、西部地域の南北の移動や、鉄道があるエリアは東西の移動が多くなっている。
- 区内と周辺区市間の移動は、都心部への移動が多く、そのほかでは近隣自治体への移動が多くなっている。

(区内の移動)



(区内と周辺区市間の移動)



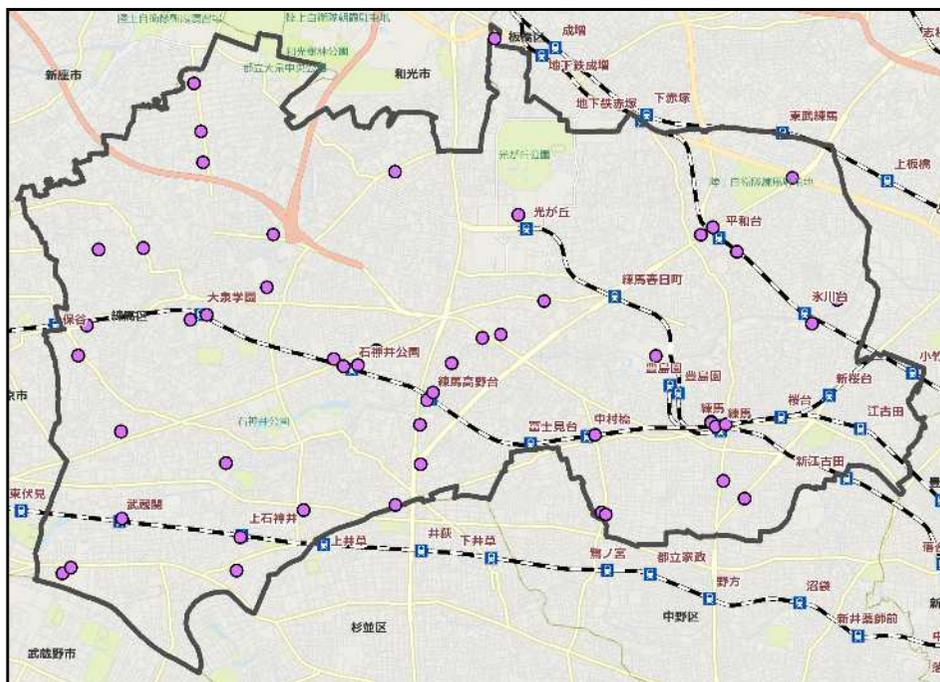
1 練馬区の現況

(1) 区の現況

施設の立地状況（主な店舗、医療施設）

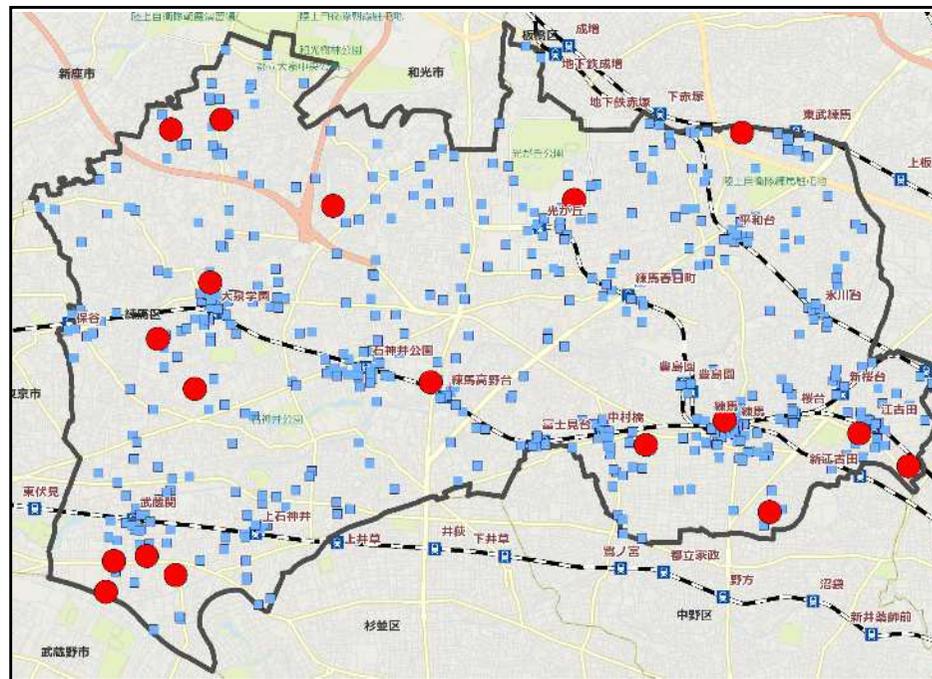
- 駅周辺に大規模小売店舗が集中している。
- 病院、診療所は駅周辺に集中して立地している。

大規模小売店舗の立地状況



東京都産業労働局の大規模小売店舗の
「届出状況一覧（平成12年度～）」をもとに作成

主な医療施設の立地状況



国土数値情報による「医療機関」を表示

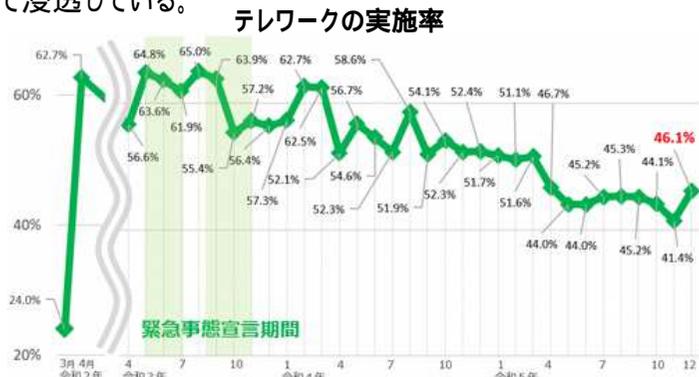
1 練馬区の現況

(1) 区の現況

ワークスタイル、働く環境等

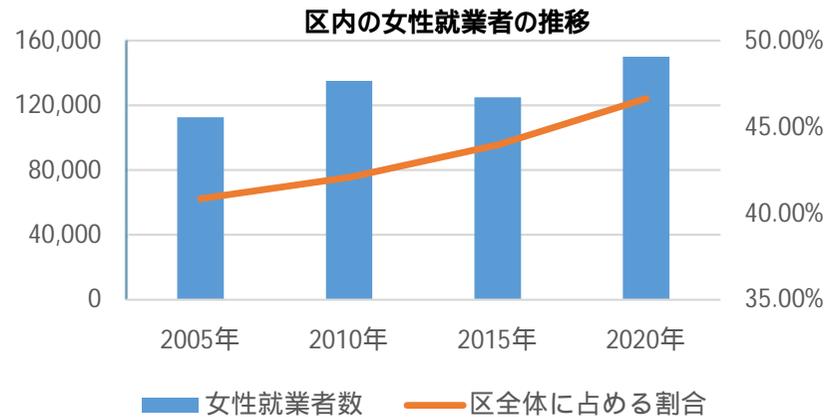
- コロナを契機にワークライフバランスを重視した働き方へと変化が生じている。
- 外国人の雇用数や、区内の女性就業者は増加しているものの、全国的には、女性の活躍が、限定的となっている。

コロナ前と比較すると高い水準となっており、テレワークが働き方の一つとして浸透している。



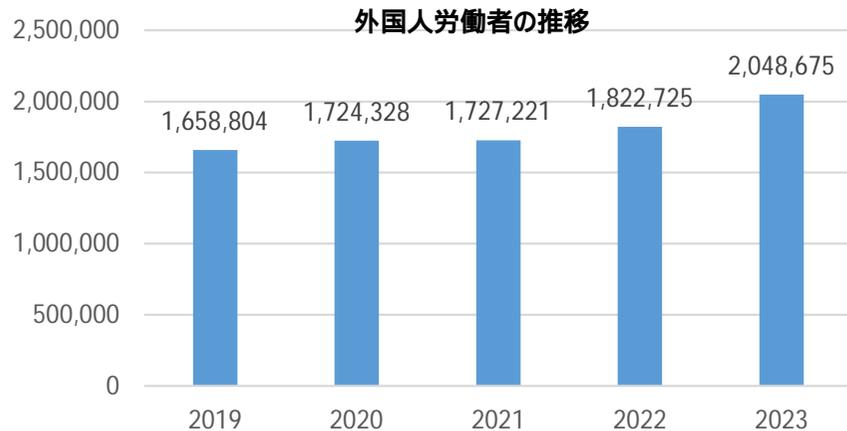
テレワーク実施率調査（東京都）より

女性の就業者数は増加傾向にある。

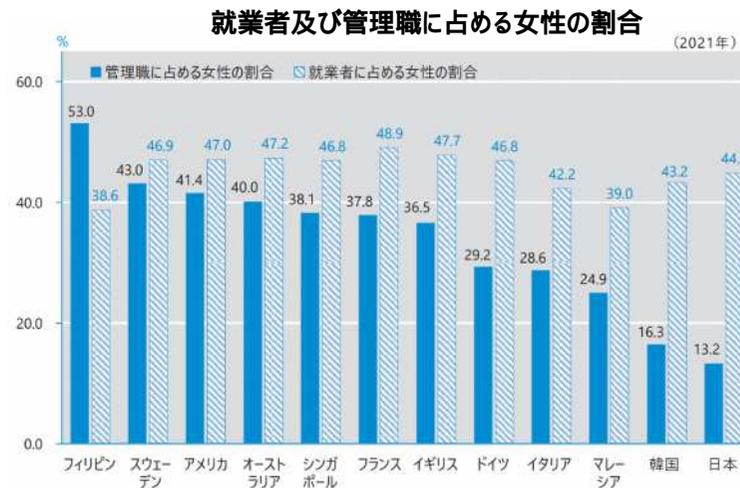


国勢調査 より

練馬区でも全国の傾向と同様に外国人労働者が増加していると考えられる。



厚生労働省「外国人雇用状況」の届出状況まとめ（令和5年10月末時点）より



他の国に比べて、女性の管理職に占める割合は低くなっている。

国際労働比較2023（労働政策研究・研修機構）より

1 練馬区の現況

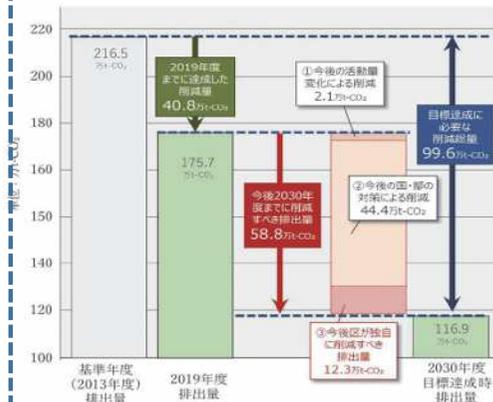
(1) 区の現況

地球環境に対する意識、取り組み等

○脱炭素社会の実現に向け取り組んでいる。

練馬区環境基本計画2023

2050年までに、CO₂排出実質ゼロとする脱炭素社会の実現に向け、区民・事業者と協働して総合的な環境施策を展開する。



2030年度までの削減目標

分野	施策
分野1 エネルギー	(1) 住宅等の消費エネルギー削減
	(2) モビリティのゼロエミッション化
	(3) 先端技術の導入
	(4) 災害時のエネルギーセキュリティ確保
	(5) 事業者としての区の取組
分野2 みどり	(1) みどりのネットワークの形成
	(2) みどりを育むムーブメントの輪を広げる
	(3) 事業者としての区の取組
分野3 清掃・リサイクル	(1) ごみの発生抑制・再利用の促進
	(2) 多様な資源循環の推進
	(3) 適正処理の推進
	(4) 事業者としての区の取組
分野4 地域環境	(1) 良好な生活環境を創出する機会
	(2) 良好な都市環境の整備
	(3) 事業者としての区の取組

取組メニュー（抜粋）

分野1 エネルギー
モビリティのゼロエミッション化

- ・ゼロエミッション車の普及促進
- ・シェアリングサービスの利用促進

分野4 地域環境
良好な都市環境の整備

- ・都市計画道路の整備
- ・西武新宿線の連続立体交差化
- ・大江戸線の延伸
- ・公共交通空白地域の改善
- ・自転車利用環境の整備
- ・シェアリングサービスの利用促進（再掲）

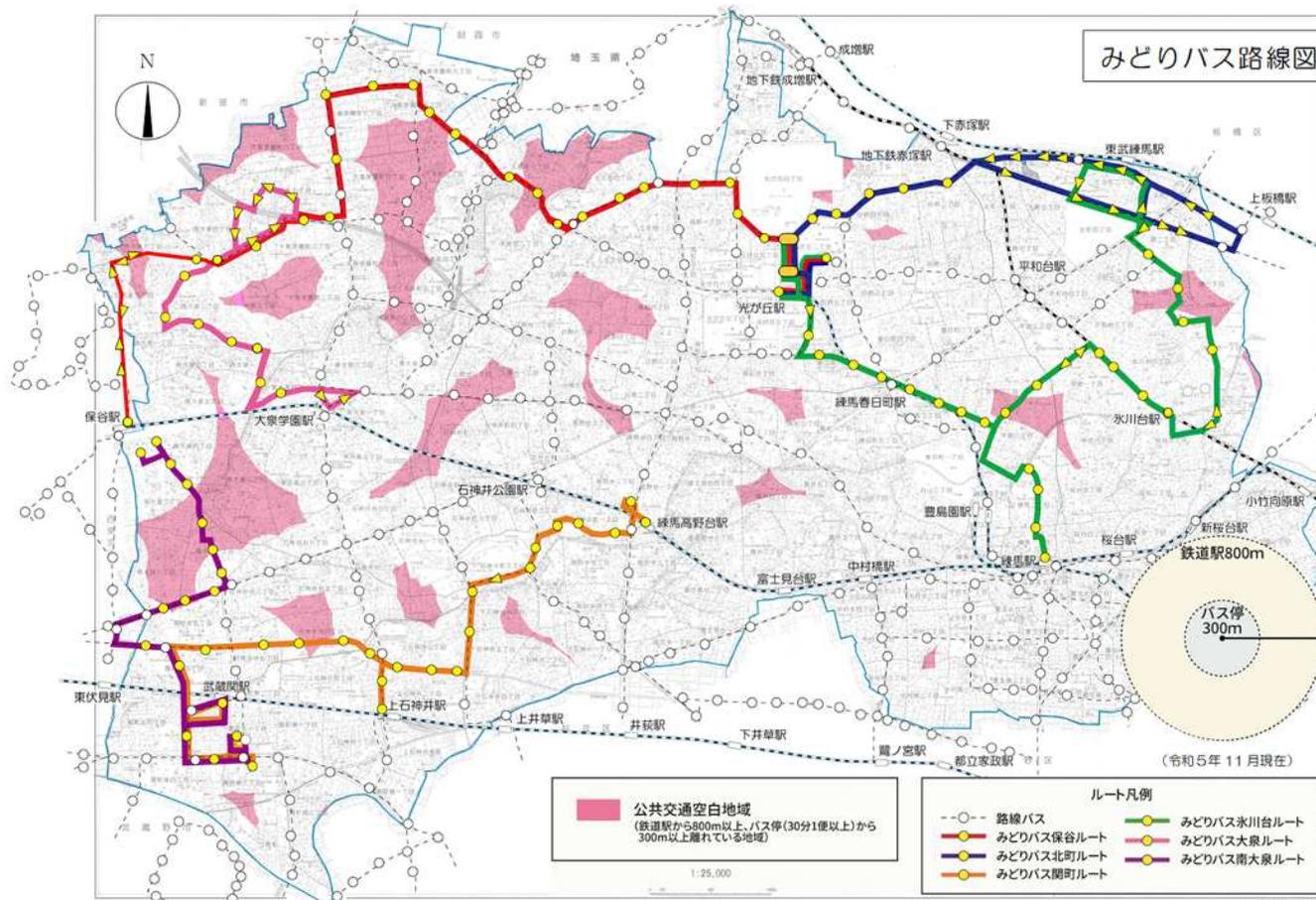
1 練馬区の現況

(2) 交通の現況

公共交通ネットワーク

- 公共交通のネットワークは鉄道、バス、タクシーで構成されており、概ね充実している。
- 複数路線の鉄道が運行しており、都心方面へのアクセスが便利になっている。
- 公共交通空白地域が残存している。
- 公共交通空白地域の改善について、交通の担い手不足等により困難になっている。

練馬区の公共交通ネットワークと公共交通空白地



公共交通空白地域改善計画
(改定)より

1 練馬区の現況

(2) 交通の現況

鉄道空白地域、都市計画道路について

- 区北西部に鉄道空白地域が広がっている。
- 都市計画道路の整備率は区全域では52%、特に西部地域は33%と、23区平均66%に比べ遅れている。

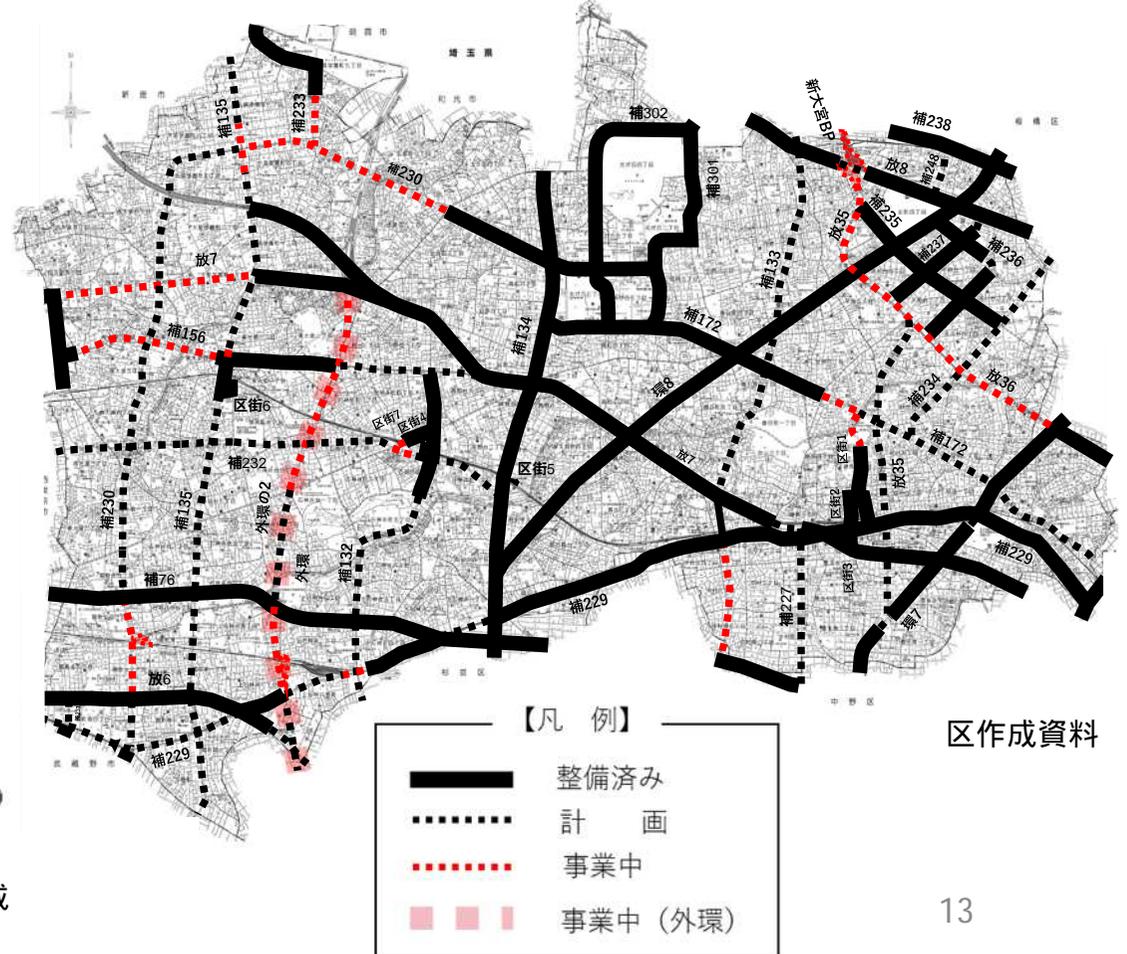
鉄道利用圏（駅から800メートル以内）



■ 鉄道駅800m圏(区内)
■ 駅

国土数値情報をもとに作成
(2024年3月時点)

都市計画道路の整備



【凡例】

- 整備済み
- 計画
- 事業中
- ■ ■ 事業中(外環)

区作成資料

1 練馬区の現況

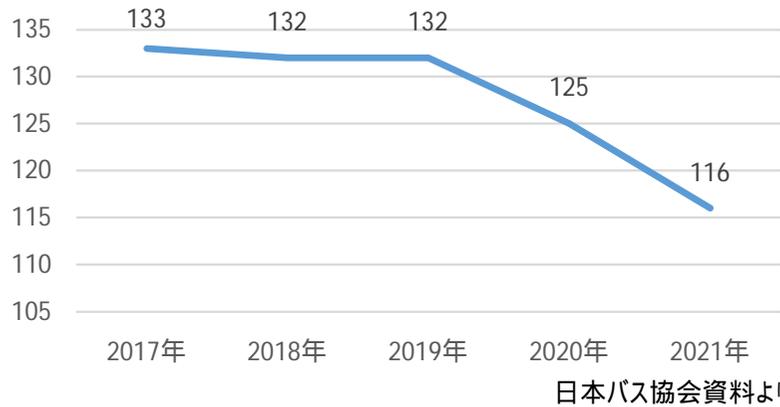
(2) 交通の現況

運行事業者の乗務員不足・高齢化

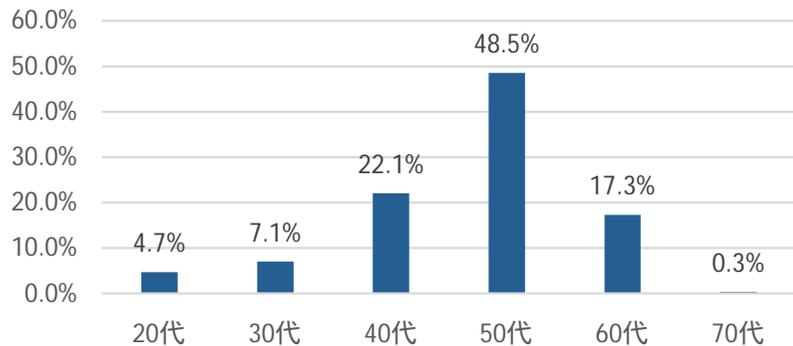
○交通の担い手の不足や高齢化が深刻となっている。

単位：千人

全国のバス運転者数の推移



練馬区内バス営業所における運転手の年齢構成
(令和6年4月1日時点)



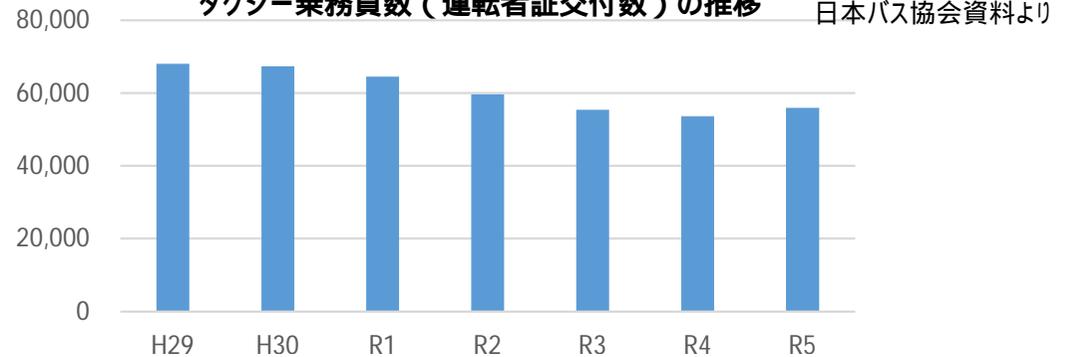
40代以上が9割、20代、30代は全体の1割

出典：バス事業者提供資料を参考に作成

年齢別大型二種免許保有者数の推移

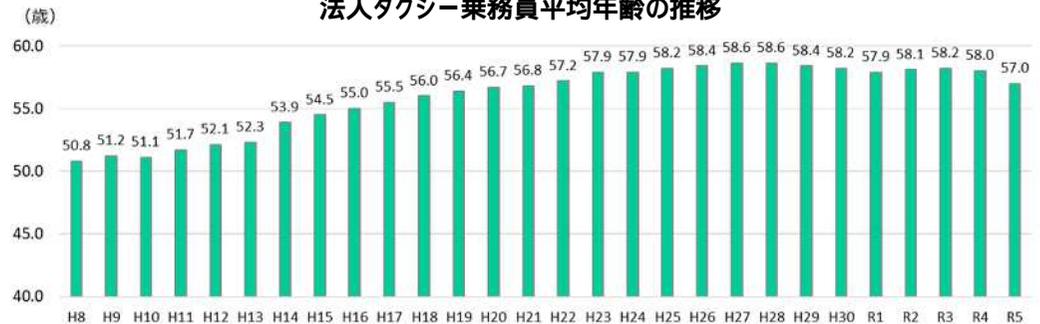


タクシー乗務員数（運転者証交付数）の推移



一般社団法人 東京ハイヤータクシー協会（令和5年度）より

法人タクシー乗務員平均年齢の推移



一般社団法人 東京ハイヤータクシー協会（令和5年度）より

1 練馬区の現況

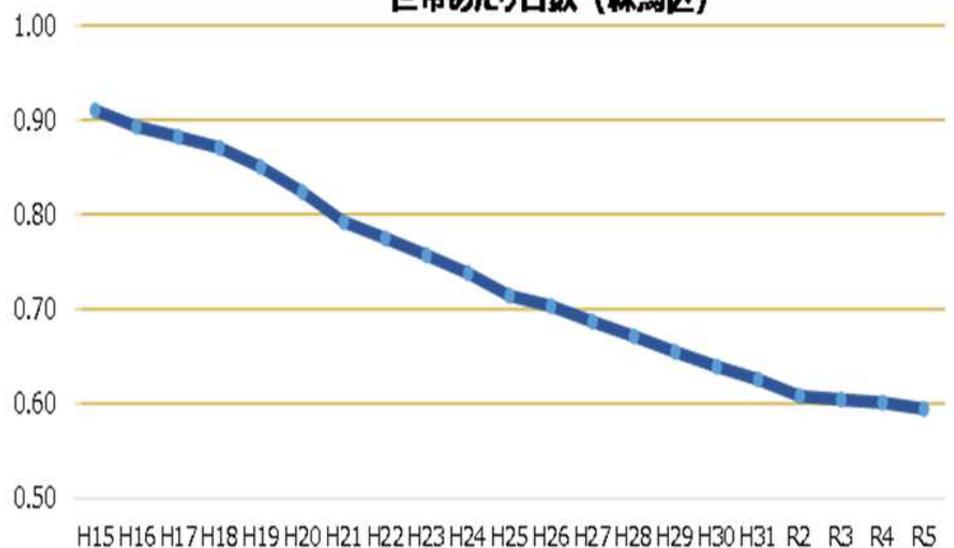
(2) 交通の現況

利用交通手段の状況

○自動車保有台数は0.6台/世帯で減少傾向にあり、カーシェアリングは増加傾向にある。

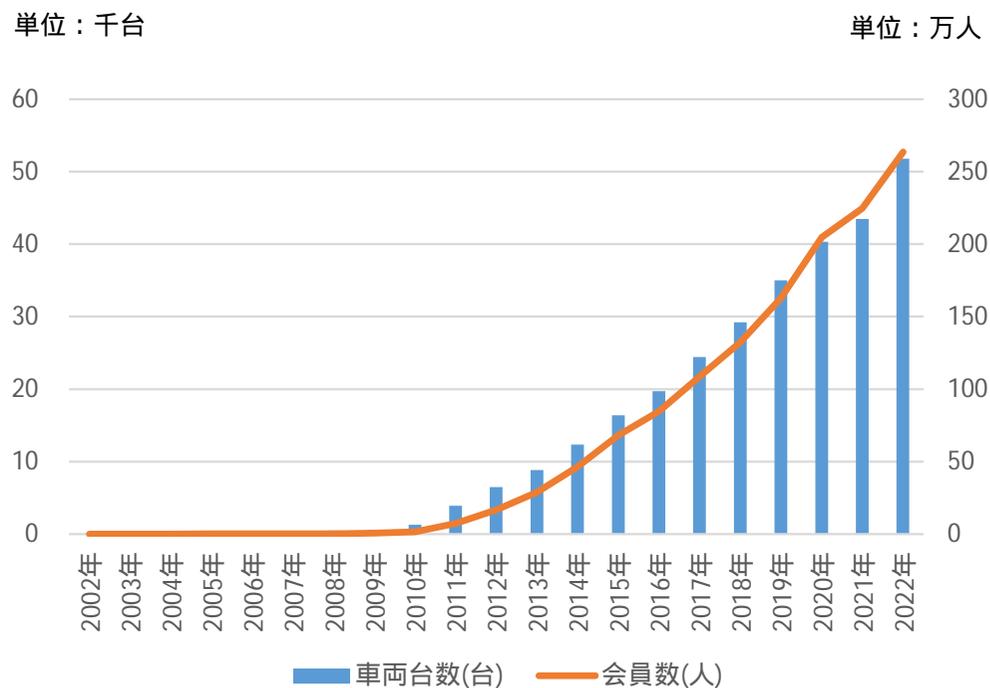
カーシェアの利用が増加しており、区内でも同様の傾向にあると考えられる。

世帯あたり台数 (練馬区)



区の統計情報をもとに整理

全国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団資料より

1 練馬区の現況

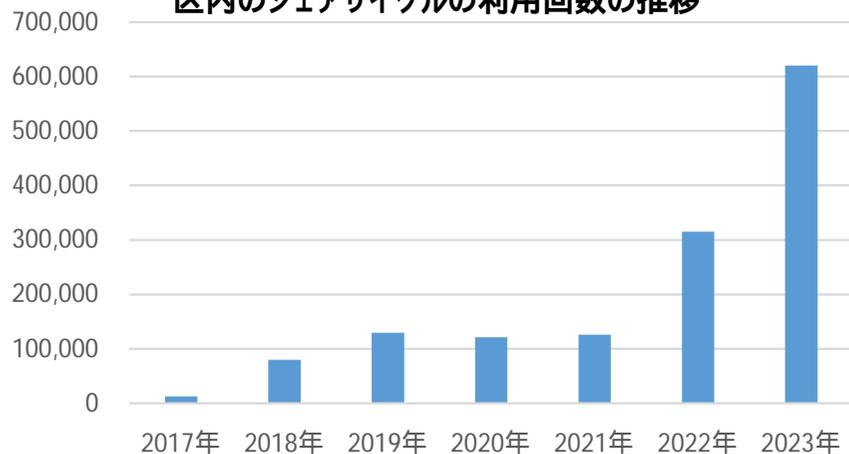
(2) 交通の現況

利用交通手段の状況

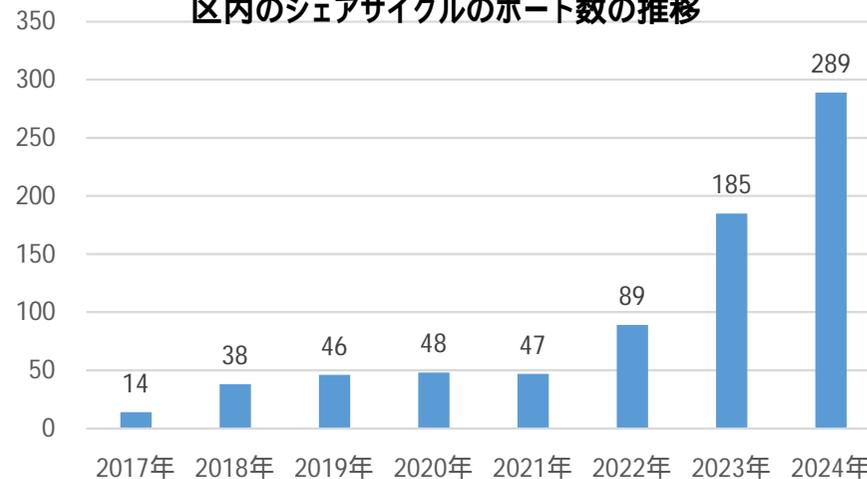
○シェアサイクルの利用が進んできている。

シェアサイクルの利用が急激に増加してきている。

区内のシェアサイクルの利用回数の推移

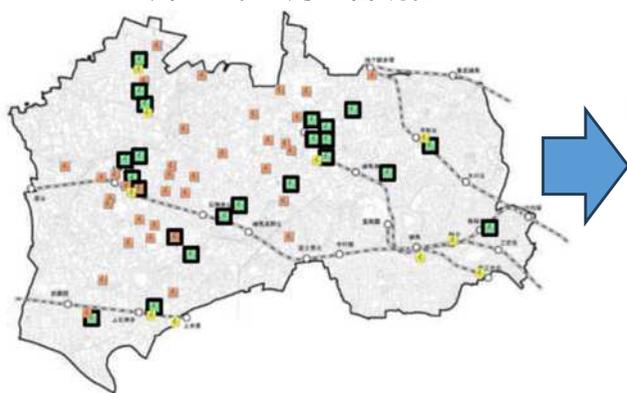


区内のシェアサイクルのポート数の推移

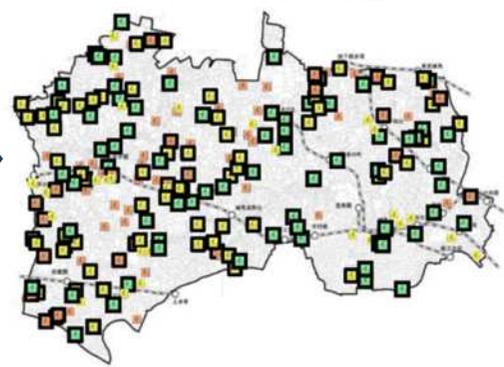


区内のシェアサイクルのポート配置図

令和4年4月1日現在



令和6年3月末現在



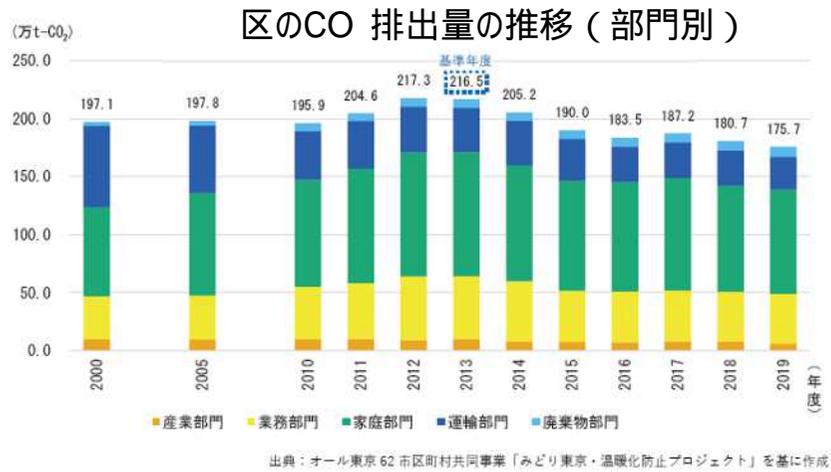
- 公共ポート（2事業者共用）
- 公共ポート（ドコモバイクシェア）
- 公共ポート（オープン・ストリート）
- 民有地ポート（ドコモバイクシェア）
- 民有地ポート（オープン・ストリート）

1 練馬区の現況

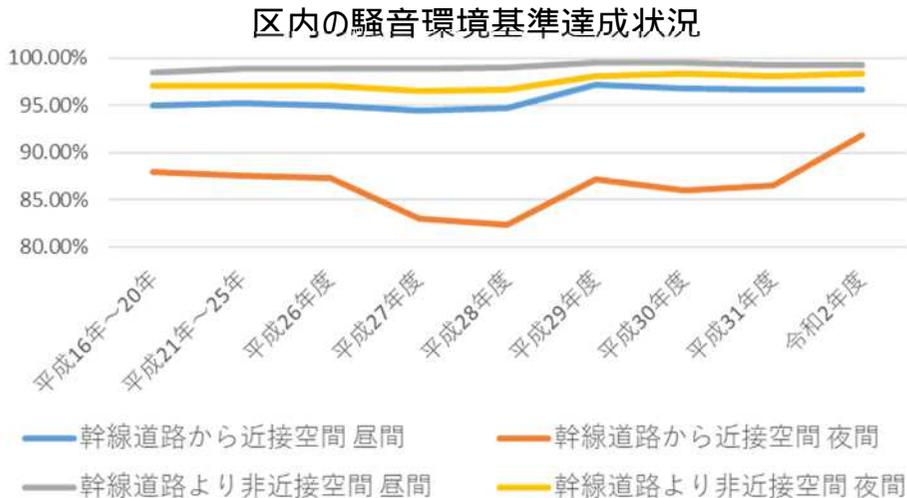
(2) 交通の現況

交通手段における環境への影響

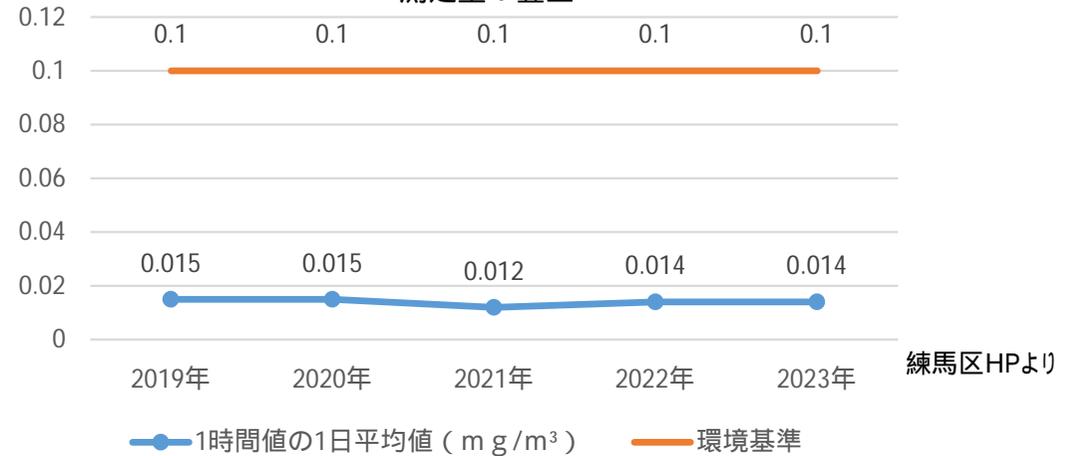
○CO2排出量は低下傾向であるものの、運輸部門は2割を占めている。
 ○大気・騒音は環境基準を概ね達成している。



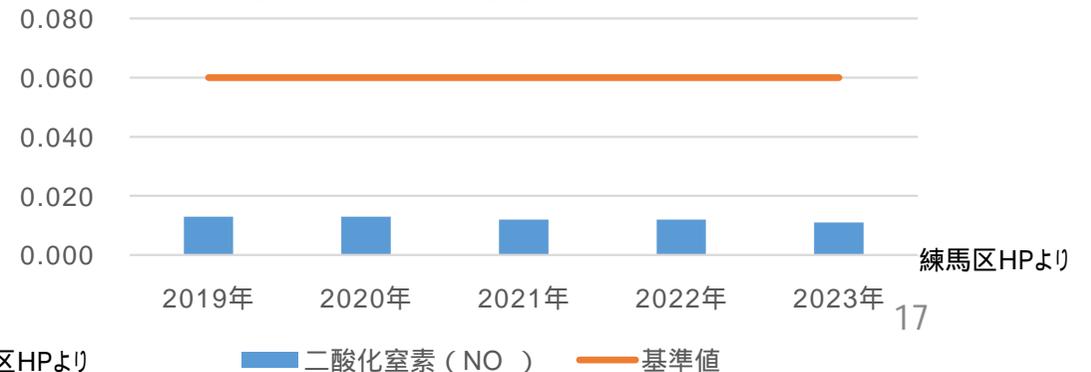
練馬区環境基本計画2023より



浮遊粒子状物質 (SPM) 測定状況
測定室：豊玉



区内の二酸化窒素 (NO₂) 測定状況
測定室：豊玉 1時間値の1日平均値



2 2040年代の区の姿

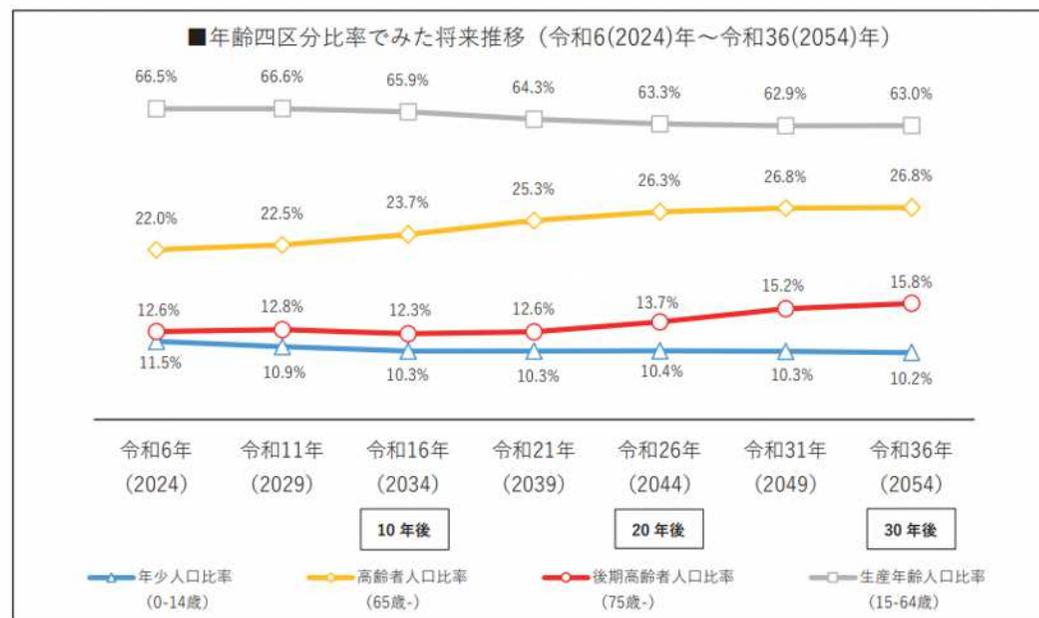
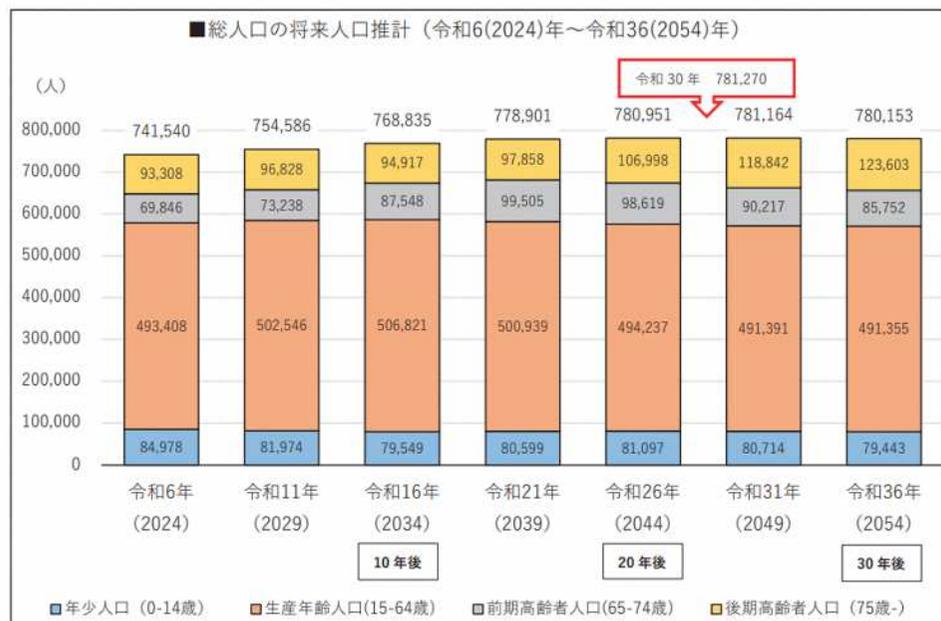
2 2040年代の区の姿

(1) 区の姿

人口等の見通し

- 大江戸線が延伸され、区の人口は約78万人でピーク（2048年）を迎える。
- 高齢化率が約26%となり、現在より約4%増加している。

大江戸線延伸を考慮した人口推計



第3次みどりの風吹くまちビジョンより

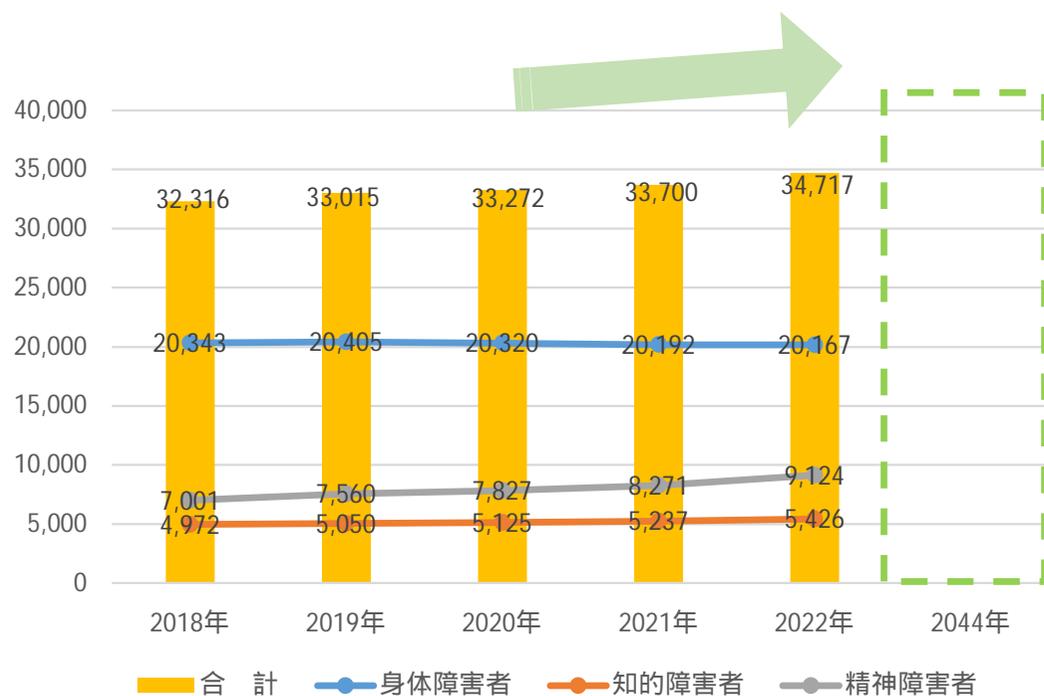
2 2040年代の区の姿

(1) 区の姿

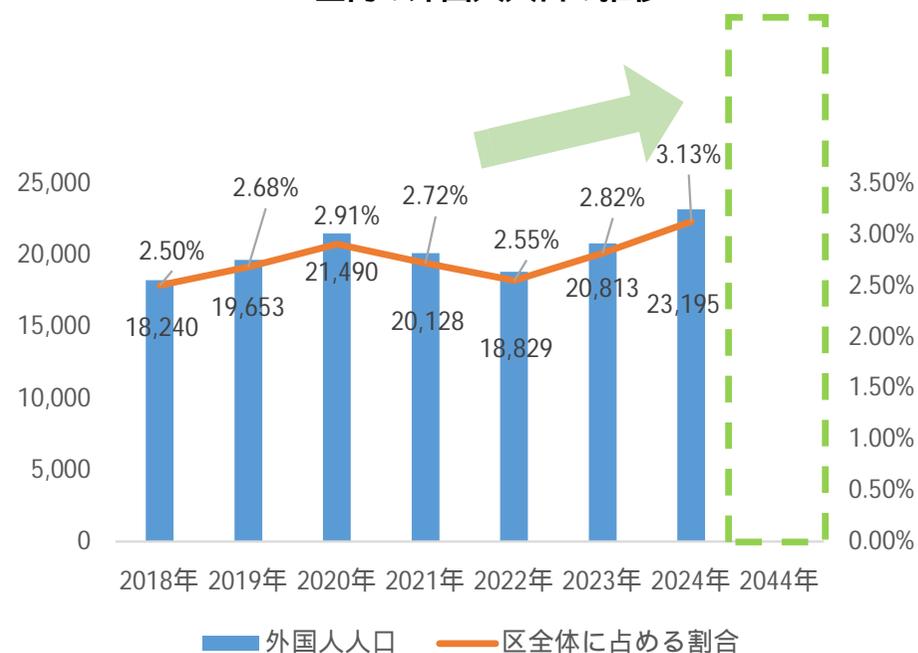
人口等の見通し

- 障害者数は増加傾向にある。
- 外国人人口が増加している。

区内の障害者数の推移



区内の外国人人口の推移



障害者計画（一部改定）・第七期障害福祉計画・第三期障害児福祉計画をもとに推定
2022年の割合と同水準の割合の場合

第3次みどりの風吹くまちビジョンより推定

2 2040年代の区の姿

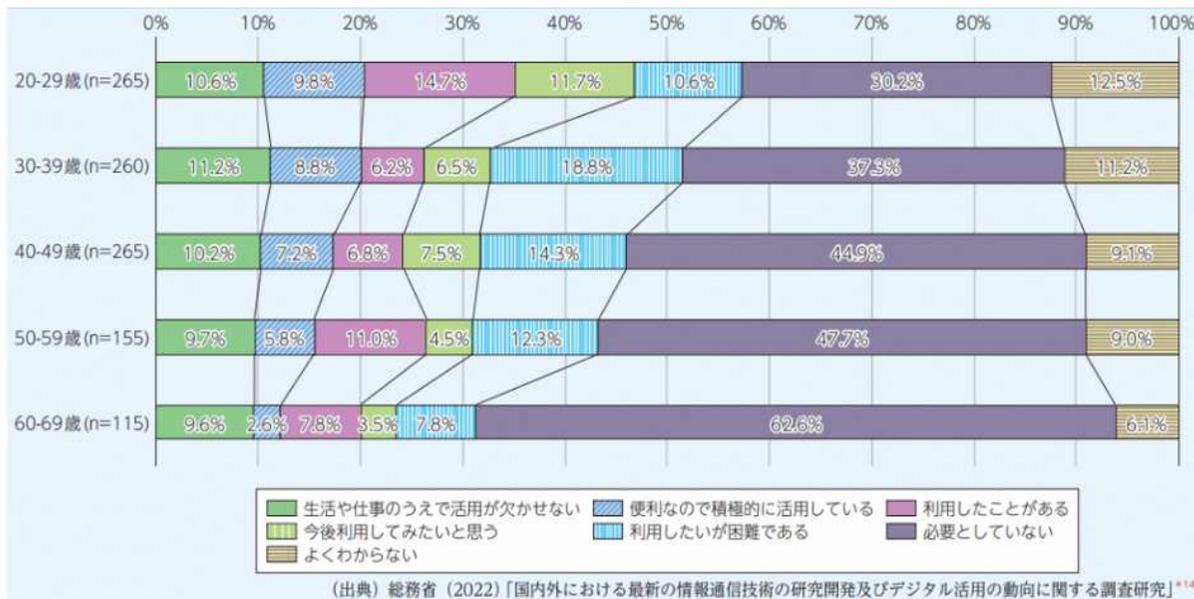
(1) 区の姿

ライフスタイル、ワークスタイル等

- テレワークやコワーキングスペースの活用などにより、職住近接が進んでいる。
- 移動時間が減少し、余暇を団らんや趣味にあてる、ゆとりや質を重視する人が増えている。

テレワークの今後新しく利用を希望する意見が各年代で約10~20%程度あり、今後もテレワークが進んでいくことが想定される。

テレワークの利用状況と今後の意向



令和4年版情報通信白書（総務省）より

通勤や仕事、学業に関する時間減少し、余暇の時間が増加している。

行動の種類別生活時間（2016年、2021年） - 週全体

	総数		
	2016年	2021年	増減
1次活動	10.41	10.57	0.16
睡眠	7.40	7.54	0.14
身の回りの用事	1.22	1.24	0.02
食事	1.40	1.39	-0.01
2次活動	6.57	6.47	-0.10
仕事等	4.49	4.37	-0.12
通勤・通学	0.34	0.31	-0.03
仕事	3.33	3.28	-0.05
学業	0.42	0.38	-0.04
家事関連	2.08	2.10	0.02
家事	1.23	1.27	0.04
介護・看護	0.04	0.03	-0.01
育児	0.15	0.14	-0.01
買い物	0.26	0.26	0.00
3次活動	6.22	6.16	-0.06
移動（通勤・通学を除く）	0.29	0.22	-0.07
テレビ・ラジオ・新聞・雑誌	2.15	2.08	-0.07
休養・くつろぎ	1.37	1.57	0.20
学習・自己啓発・訓練（学業以外）	0.13	0.13	0.00
趣味・娯楽	0.47	0.48	0.01
スポーツ	0.14	0.13	-0.01
ボランティア活動・社会参加活動	0.04	0.02	-0.02
交際・付き合い	0.17	0.10	-0.07
受診・療養	0.08	0.07	-0.01
その他	0.19	0.16	-0.03

令和3年社会生活基本調査（総務省）より

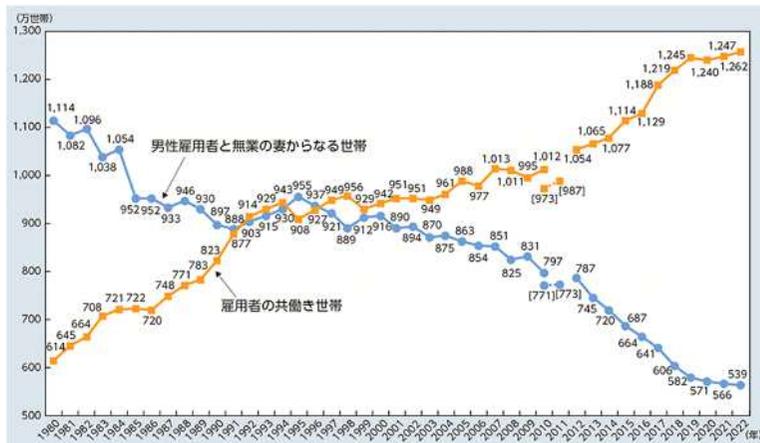
2 2040年代の区の姿

(1) 区の姿

ライフスタイル、ワークスタイル等

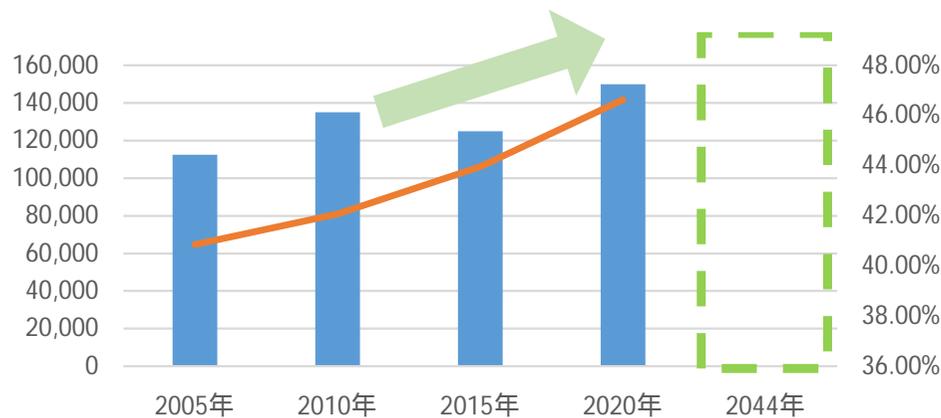
○共働きが一般的となり、女性や外国人の労働者が増加している。

共働き世帯数の推移



令和5年厚生労働白書より

区内の女性就業者の推移



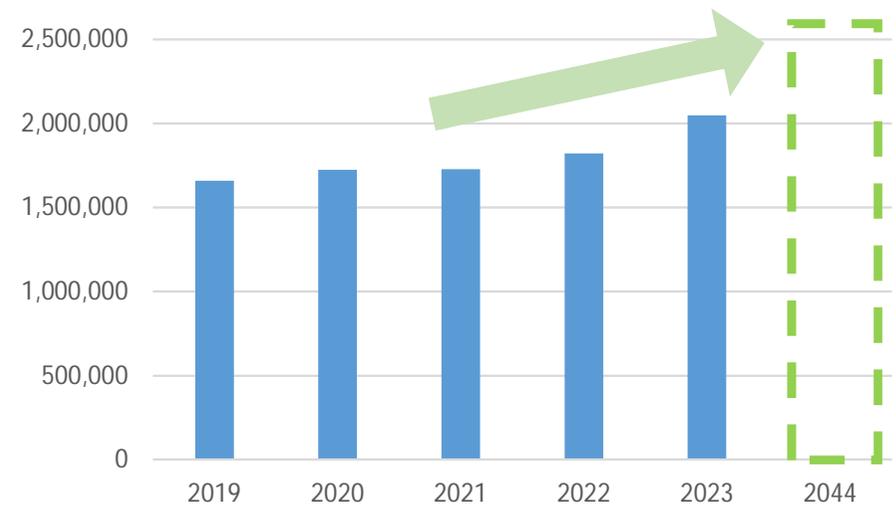
■ 女性就業者数

— 区全体に占める割合

国勢調査を参考に作成

練馬区においても、外国人労働者が全国と同様に増加していく傾向にあると考えられる

外国人労働者の推移



厚生労働省「外国人雇用状況」の届出状況まとめ
(令和5年10月末時点)を参考に作成

女性の就業者が増加し、
就業率も上昇していくことが見込まれる。

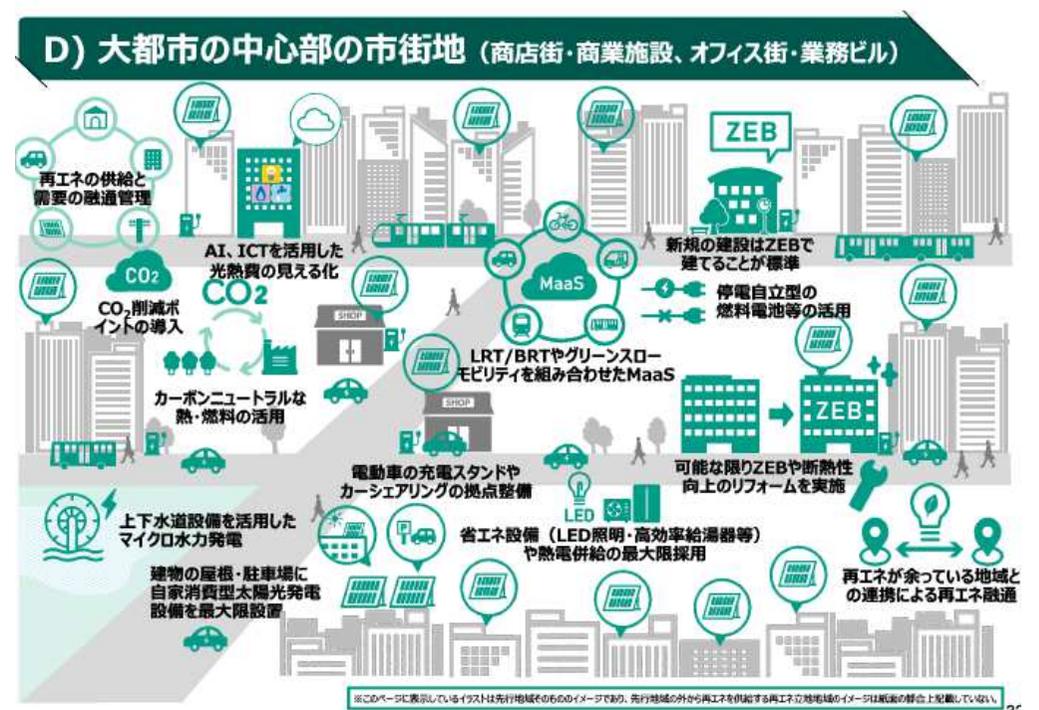
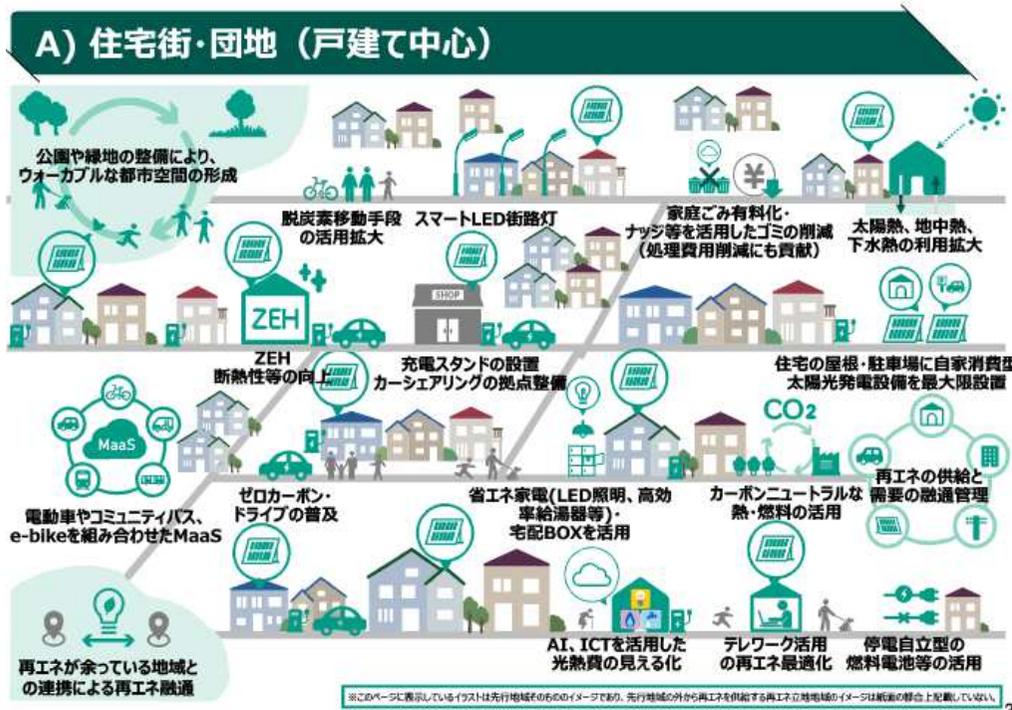
2 2040年代の区の姿

(1) 区の姿

ゼロカーボンシティ

○2050年ゼロカーボンシティの実現に向けて脱炭素化が進んでいる。

脱炭素地域 イメージ



(出典 国・地方脱炭素実現会議)

2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

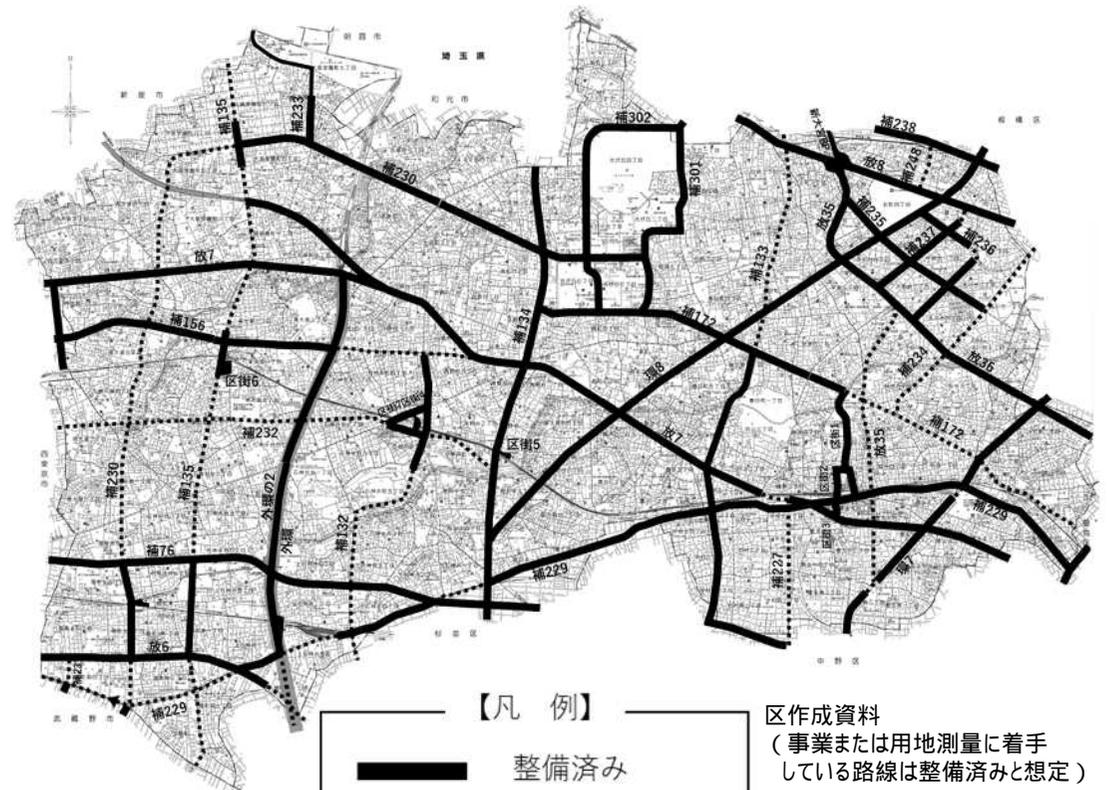
公共交通のインフラ整備

○鉄道の延伸や幹線道路の整備が進み、都心や周辺地域へのアクセスがさらに向上している。

鉄道の延伸



都市計画道路の整備



区作成資料
(事業または用地測量に着手している路線は整備済みと想定)

2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

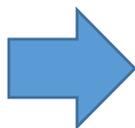
道路のインフラ整備

○道路が再編により人中心の空間になり、歩行者の安全な移動の他、オープンカフェや地域のイベントなど、住民の賑わいが創出されている。



中杉通（補助第133号線 整備前）

補助133号線に交通が転換し、
中杉通りの安全な通行が可能に



中村橋駅北口地区のまちづくり懇談会
の中間報告より



中杉通（補助第133号線 整備後）

中村橋駅周辺まちづくり検討会
基礎資料より



補助第133号線
グーグルマップより

オープンカフェとして利用



（千代田区・丸の内仲通り）

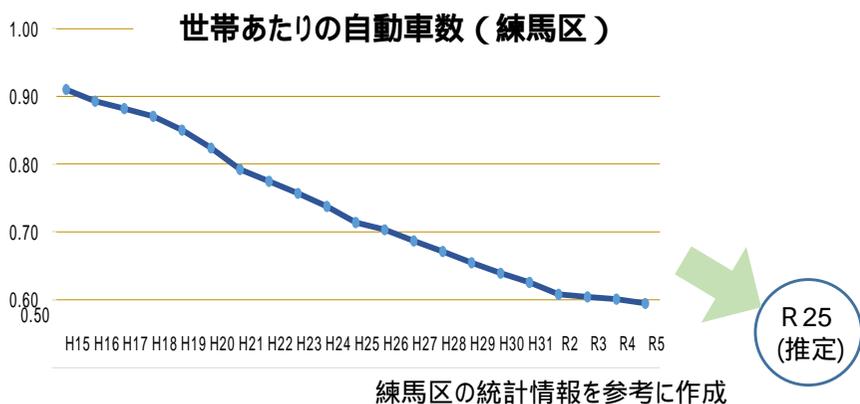
2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

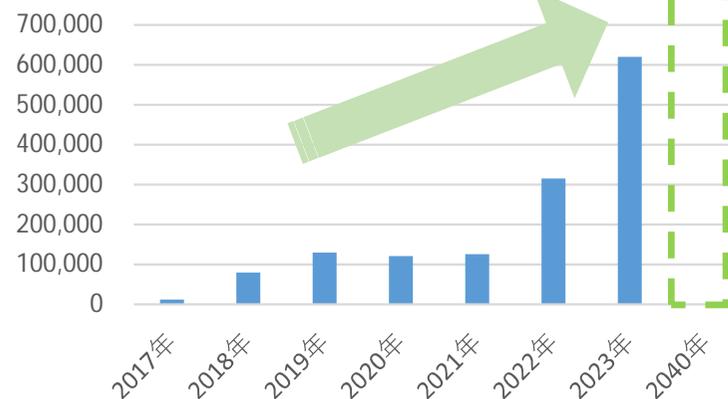
自動車、自転車の利用

- 自動車の保有が減少し、カーシェアが進んでいる。
- シェアサイクルが充実し、自転車の利用が更に進んでいる。

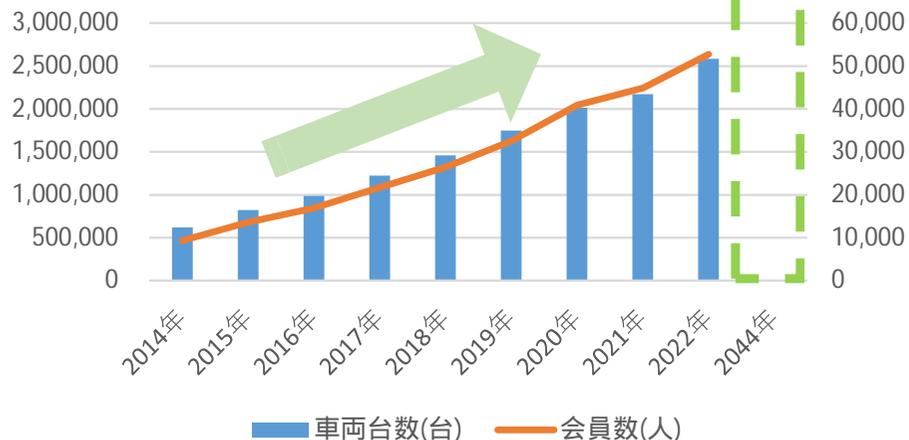
コロナ以前の傾向が続くと、さらに減少傾向が続いていく



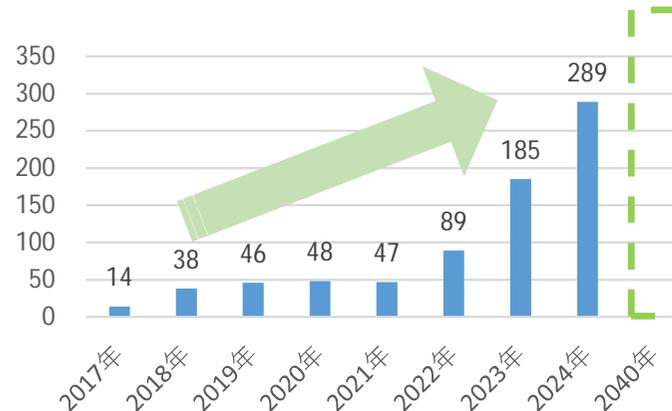
区内のシェアサイクルの利用回数の推移



全国カーシェアの車両台数と会員数の推移



区内のシェアサイクルのポート数の推移

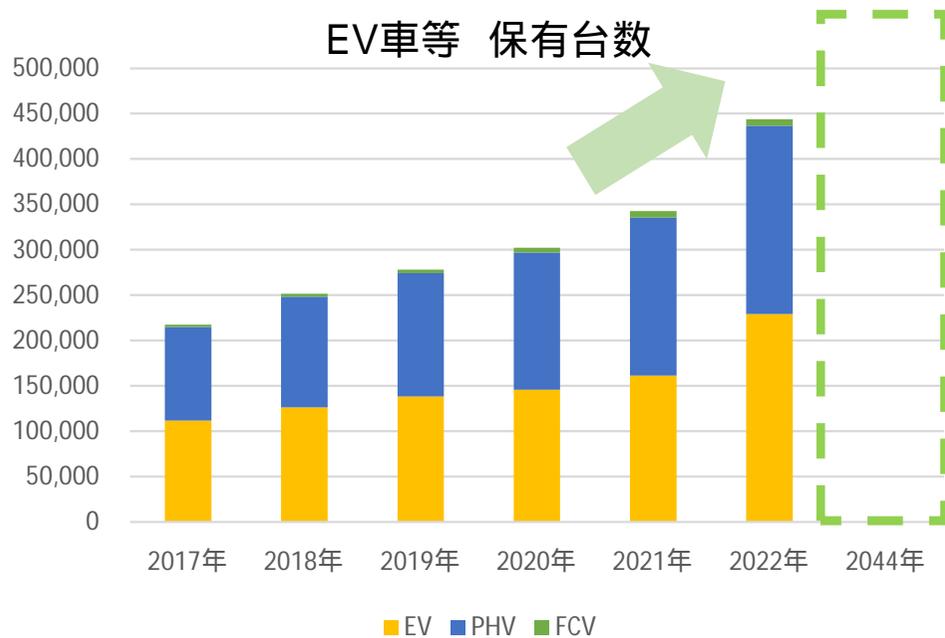


2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

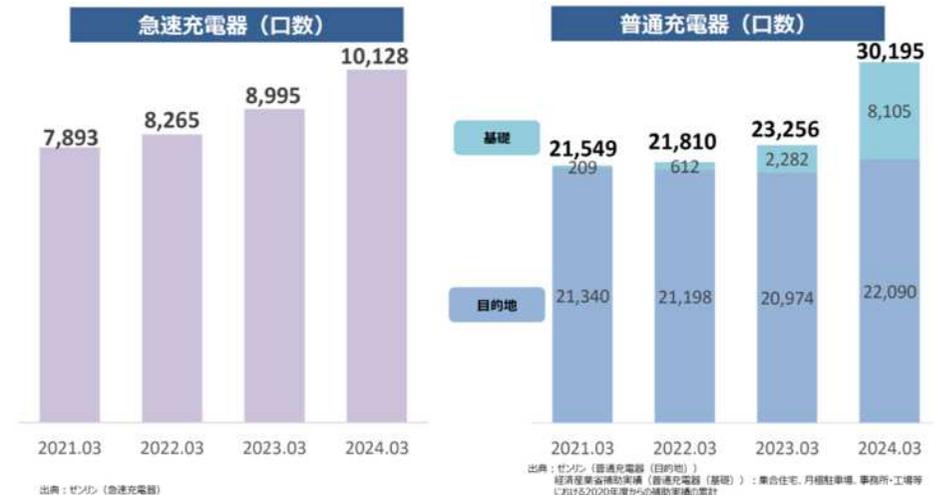
自動車の脱炭素化

〇ゼロエミッション車（ZEV）の普及や充電インフラ等の設置拡大により、脱炭素化が進んでいる。



全国的に設置が進んでおり、区でも同様の傾向になることが見込まれる。

急速充電器・普通充電器の普及状況



経済産業省 第7回充電インフラ整備促進に関する検討会事務局資料より

年度		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
EV	乗用車	91,357	105,919	117,315	123,706	138,325	162,387
	その他	1,514	1,512	1,563	1,871	1,877	2,403
	軽自動車	18,808	18,858	19,242	20,186	21,161	64,187
	EV 小計	111,679	126,289	138,120	145,763	161,363	228,977
PHV	乗用車	103,211	122,008	136,208	151,241	174,231	207,578
FCV	乗用車	2,440	3,009	3,695	5,170	6,981	7,310
合計		217,330	251,306	278,023	302,174	342,575	443,865

一般社団法人次世代自動車振興センターHPをもとに作成

FCバス



東京都交通局HPより

EVタクシー



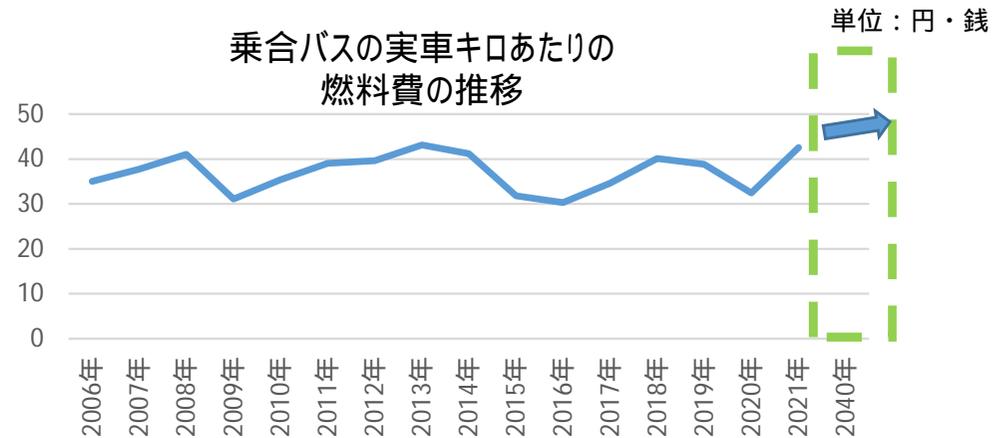
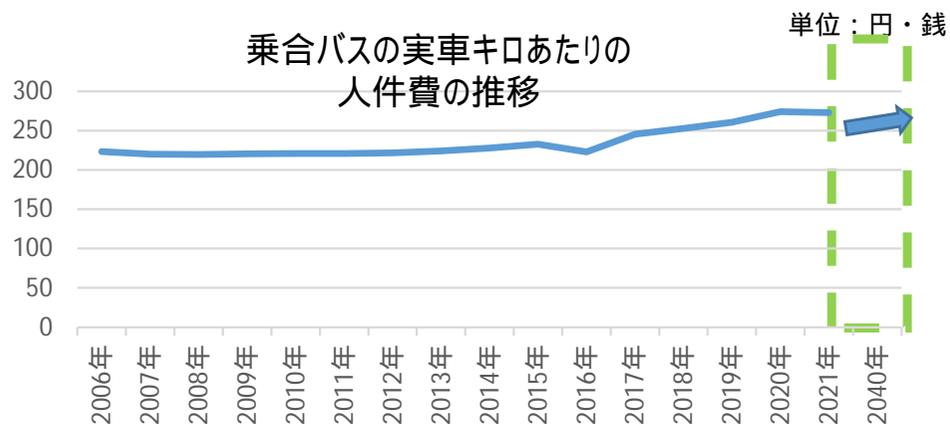
山陽タクシーHPより

2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

担い手不足等

○公共交通は、人件費・燃料費の変動や担い手不足の進展への対応が必要となっている。



「2022年度版（令和4年度）日本のバス事業」を参考に作成

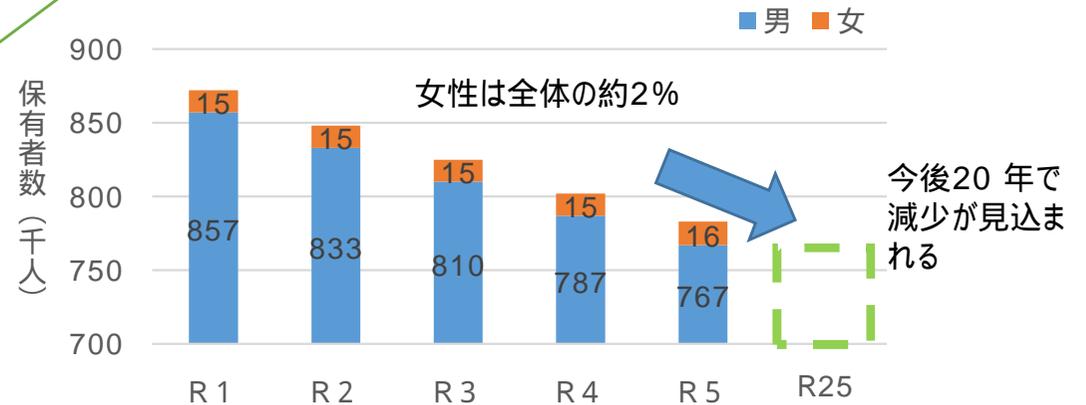
「2022年度版（令和4年度）日本のバス事業」を参考に作成

バス運転者（2030年試算）



日本バス協会より

大型二種免許保有者数



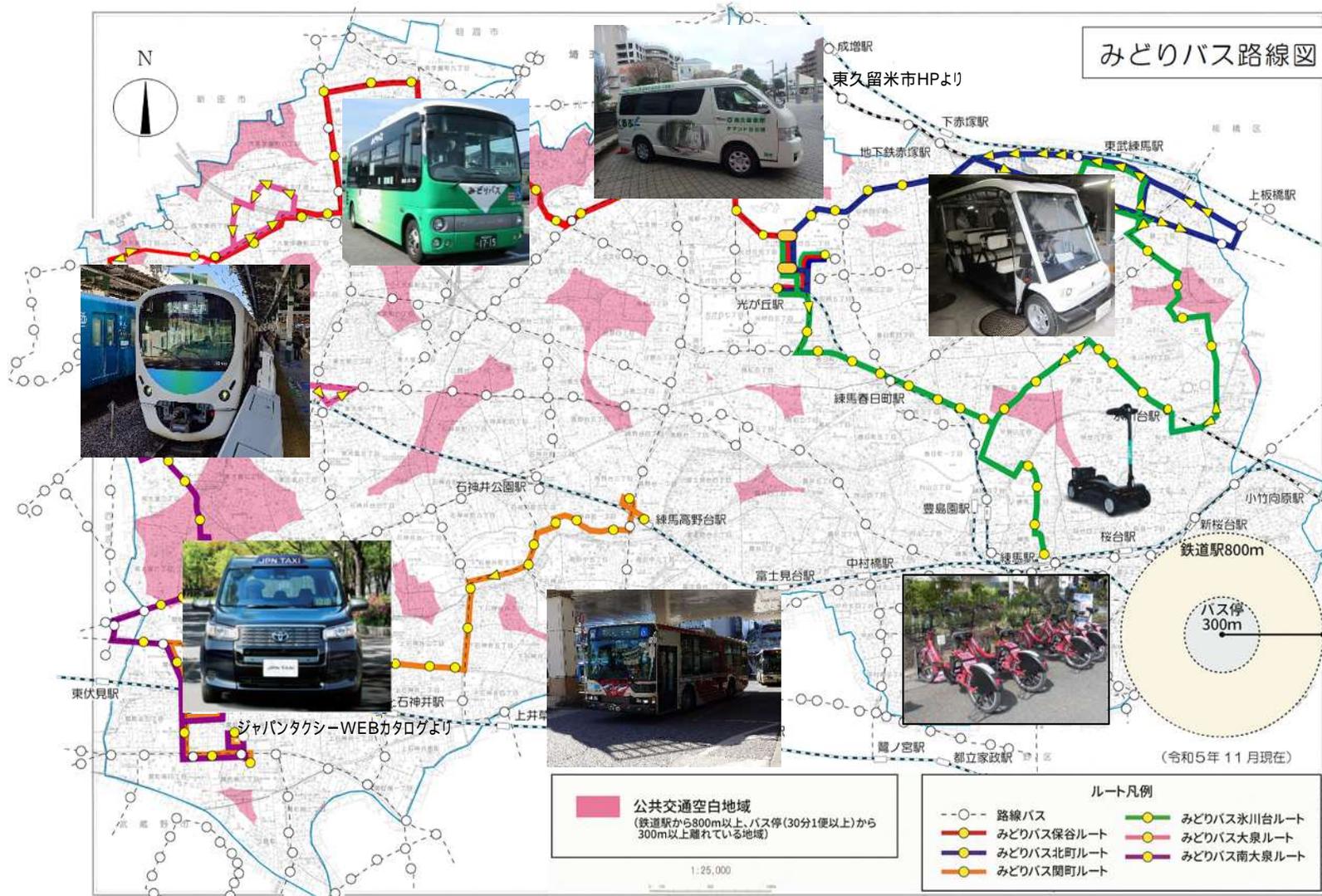
警察庁運転免許統計を参考に作成

2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

公共交通の取り組み

○デマンド交通、マイクロモビリティ、シェアリングサービスなどが普及し、鉄道や路線バスを含めた多様な手段での区内や身近な自由な移動が可能になっている。

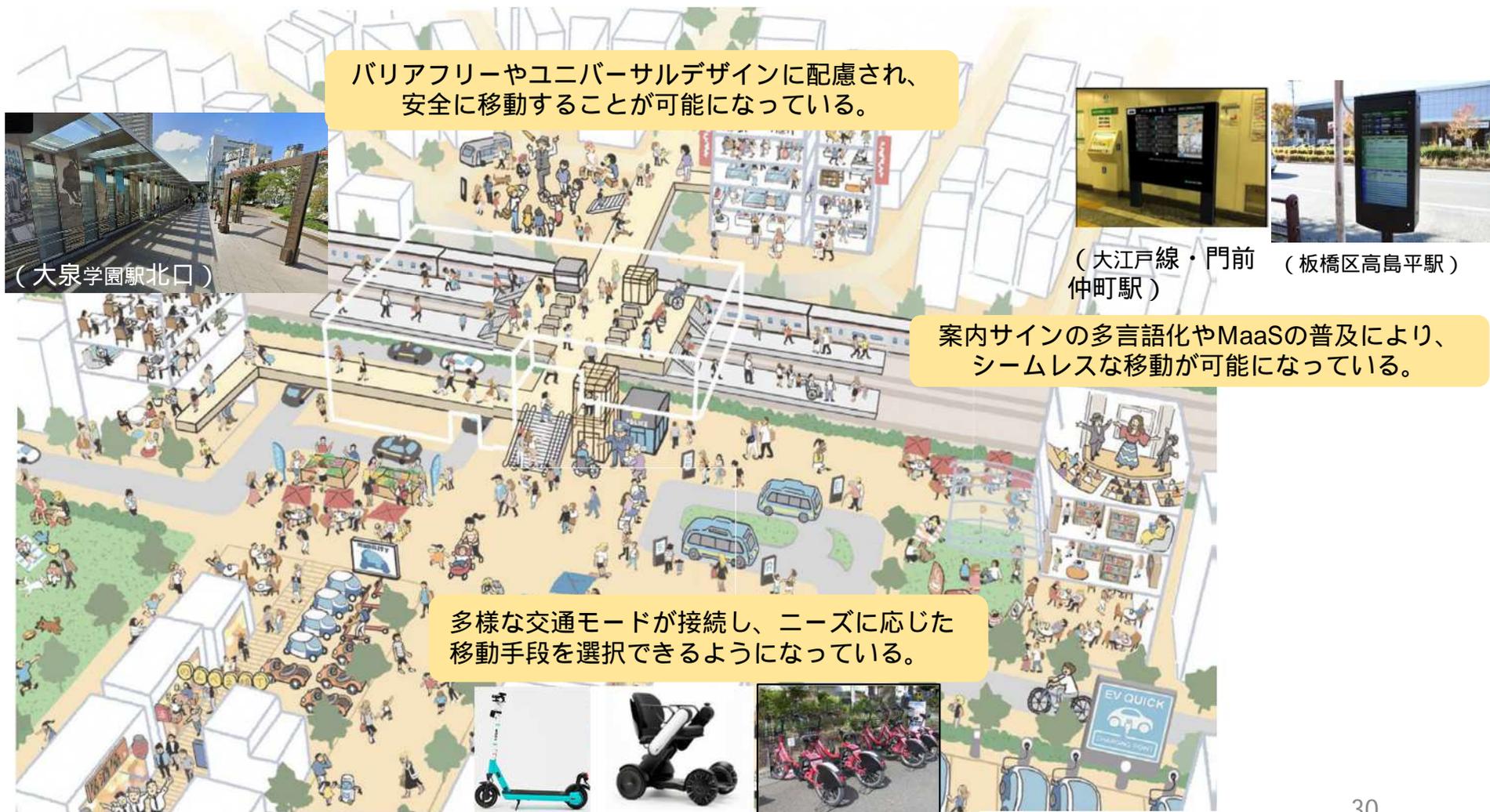


2 2040年代の区の姿

(2) 交通の姿

駅周辺のまちづくり

○多様な交通が駅でつながり、バリアフリーやユニバーサルデザインにも配慮されたシームレスな乗継が可能となるとともに、駅周辺が人が集い憩う空間になっている。



(出典：国土交通省、経済産業省)

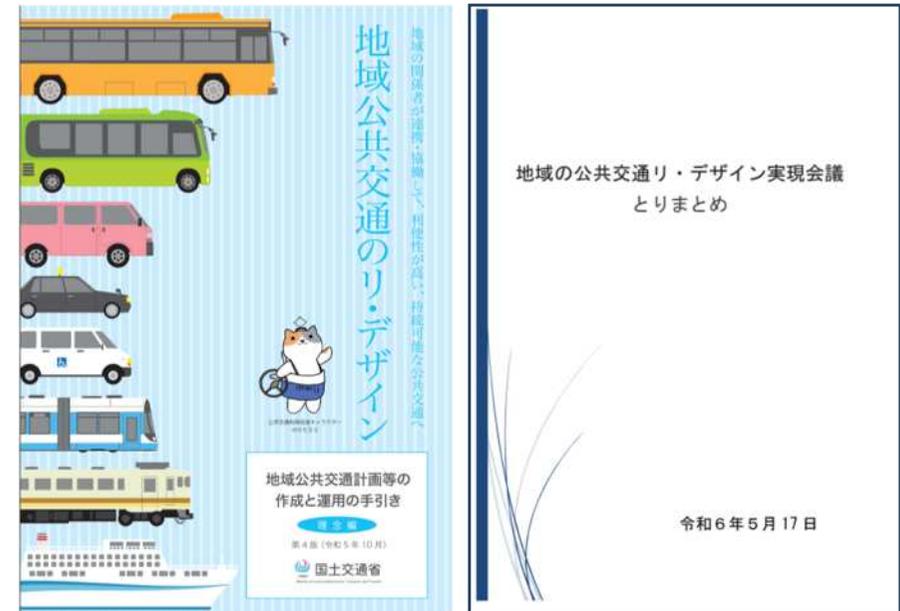
国土交通省・駅まちデザイン検討会資料を参考に作成

3 将来像・基本方針

国における地域公共交通の将来像と課題

人口の急激な減少や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化、ライフスタイルの変化等に伴い、民間事業者による運送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加している。

交通DX・GX、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化などを通じ、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることが喫緊の課題**となっている。



複数の公共交通事業者によりサービスが提供されているものの、郊外では赤字路線が存在しており、公共交通事業の持続可能性が課題となっている。

一部の地域 や時間帯 では利用者が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。

地域公共交通を再評価し、徹底活用することで、地域公共交通を維持・確保していく必要がある。取組を推進するために、特に交通分野と他分野の連携・協働を図る必要がある。

MaaS等の **デジタルの活用**を一層推し進め、**様々な利用者ニーズに対応し、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**する。

出典：地域公共交通のリ・デザイン
地域公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ

東京都における地域公共交通の将来像と課題

(地域公共交通の理念)

多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現

短期的な課題

- ・運転免許返納に対する不安の解消
- ・交通不便地域への対応
- ・行政界を越える移動需要への対応
- ・交通サービスの担い手不足への対応
- ・財政負担の増加への対応
- ・新型コロナ危機を契機とした新しい日常への対応、**移動需要の創造**
- ・データ等を活用したサービスの適正化・質向上への対応 など

新都市生活創造域（練馬区を含むエリア）の目指すべき2040年代の将来像



身近な中心地となる、主要なバス停と末端交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。

交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。

域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然地や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。



東京における地域公共交通における基本方針より抜粋

中・長期的な課題

- ・中・長期的な公共交通機関の利用者の減少への対応
- ・脱炭素社会の実現に向けた対策の加速
- ・都市の競争力を高めるイノベーション創出
- ・公共交通を地域が自ら守り育てる意識の醸成 など

将来像

2040年代の練馬区では、大江戸線の延伸や、都市計画道路の整備に伴う、バスの再編、デマンドタクシー・自動運転の導入、EV・FCVの導入等により、需要に応じた環境負荷の少ない**持続可能な交通**が構築され、**高齢者や障害者、子供など、すべての人にとって目的にかなう移動手段が確保され、自由な移動を実現**しています。

幹線道路の整備が進み、自動車は幹線道路に誘導され、交通量が減少した道路では、再編により**人中心の空間**になり、歩行者の安全な移動の他、オープンカフェや地域のイベントなど、住民の**賑わいの中心地**になっています。また、自転車、自動運転車の専用レーンができるなど、**みどりを楽しみながら、安全快適に移動**しています。

駅周辺では、バスやタクシー、シェアサイクル、マイクロモビリティなどの多様な交通モードがつながり、多言語に対応したわかりやすい案内サインに従って、円滑に移動しています。段差のない広場や通路など、バリアフリーや、**ユニバーサルデザインに配慮**した駅周辺空間が形成され、オープンスペースを活用したイベントの開催や休憩施設の提供などにより、**誰もが安心して快適に過ごせる**ようになっています。

2040年代の練馬区の交通は、**高齢者や障害者を含めたすべての人にとって利便性と居心地のよさ、賑わいを兼ね備え**ており、**快適で暮らしやすいまちの実現**に貢献しています。

基本方針

誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通を構築します。

4 課題・基本目標

将来に向けた課題・着眼点

課題

交通の利便性を高めることが必要。

そのためには・・・

- ・ 区北西部の鉄道空白地域や未整備の都市計画道路があることを踏まえ、交通インフラの整備等により、区内や近隣区市、都心方面などへのアクセスを向上させることが必要。
- ・ 外国人の人口増加を踏まえ、外国人にもわかりやすいように多言語に対応した案内サインなどが必要。
- ・ 複雑な乗換ルートで段差があるなど、交通相互の乗継がしづらいため、駅周辺の交通結節機能を強化することが必要。
- ・ 大規模小売店舗や病院等が駅施設に集中していることを踏まえ、近距離の移動を便利にすることが必要。
- ・ 高齢化率の増加や働き方の変化を踏まえ、多様な交通手段を選べることが必要。
- ・ 案内サインが分かりにくい、バス停にベンチがないことなどを踏まえ、乗換のわかりやすさ、移動手段の情報提供、バス、タクシー待ち環境等を充実することが必要。
- ・ 高齢者や障害者が増加することを踏まえ、ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した環境整備を進めていくことが必要。

課題

需要に応じた効率の良い交通にしていくことが必要。

そのためには・・・

- ・交通の状況や区民のニーズに合わせ、公共交通空白地域に代わる移動の不便な地域の検討が必要。
- ・少子高齢化や、外出人口の減少などの社会情勢の変化を踏まえ、需要に応じた公共交通体系の見直し・検討が必要。
- ・需要の変化、物価や人件費の高騰を背景とした運行経費の増加などを踏まえ、新技術・デジタル技術の活用により生産性を高めることが必要。
- ・障害者が外出する際の移動手段の確保が必要。

課題

担い手不足に対応した交通にしていくことが必要。

そのためには・・・

- ・交通の担い手不足や利用者の減少が進む中、可能な限り公共交通網を維持していくために、既存交通の再編が必要。
- ・バスやタクシー運転手の減少など、交通の担い手不足が、今後さらに深刻になっていくことを踏まえ、公共交通の担い手確保に取り組んでいくことが必要。
- ・担い手不足などによる既存交通のサービス低下を補完するため、既存交通と共存する新たな交通手段を導入することが必要。
- ・女性や外国人の労働者が増加傾向にあるため、交通の担い手として、検討していくことが必要。
- ・利用者の減少、担い手の不足、運行経費の増加などに対応して交通を維持していくため、行政、交通事業者、地域、企業との連携が必要。

課題

環境負荷の少ない交通にしていくことが必要。

そのためには・・・

- ・ゼロカーボンシティを実現するため、公共交通が貢献していくことが必要。
- ・CO₂排出量を削減するため、環境負荷の少ないモビリティやシェアサイクルなどの利用促進を進めていくことが必要。
- ・区民の意識を引き続き、車の利用から公共交通の利用に転換していくことが必要。

課題

まちの賑わいに貢献する交通にしていくことが必要。

そのためには・・・

- ・一人暮らしの高齢者人口が増加していくことを踏まえ、日常的に利用する公共施設・商業施設・診療所等が集積する、駅周辺に交流し憩える空間を創出していくことが必要。
- ・複数の観光・集客施設を回る観光客が少ないことを踏まえ、他業種（産業・観光）と連携して、観光資源をつなぎ回遊性を高める取組が必要。

誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通を構築します。

2040年代の目指すべき姿とのギャップ

課題
交通の利便性を高めることが必要。

課題
需要に応じた効率の良い交通にしていくことが必要。

課題
担い手不足に対応した交通にしていくことが必要。

課題
環境負荷の少ない交通にしていくことが必要。

課題
まちの賑わいに貢献する交通にしていくことが必要。

基本目標

1 . 移動を便利にし、より暮らしやすくします。

2 . 移動が不便な地域の外出手段を確保し、日々の暮らしを支えます。

3 . 将来にわたって公共交通を、確保・持続できるようにします。

4 . 地球にもやさしい外出スタイルを、さらにひろげます。

5 . 集客・交流を創出し、まちなかの賑わいに貢献します。

1 . 移動を便利にし、より暮らしやすさに貢献します。

取組施策 (取組の一例)

1 - 1	交通結節機能の向上 駅まち空間の整備、わかりやすい案内サインの整備 など
1 - 2	交通インフラの整備 大江戸線の延伸、都市計画道路の整備、西武新宿線連続立体交差化 など
1 - 3	乗継利用の利便性向上 乗継運賃割引等の検討 など
1 - 4	回遊手段の確保 シェアサイクル等の利用促進、小型モビリティの普及促進 など
1 - 5	公共交通の利用促進 MaaS の普及促進、エリア限定の1日フリーパス等の検討 など
1 - 6	移動手段の情報提供 区全体の公共交通マップ など
1 - 7	バス等の待ち環境の改善 バス停の上屋、ベンチの整備促進 など
1 8	バリアフリー・ユニバーサルデザイン 駅のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン駅の整備促進 など

2 . 移動が不便な地域の外出手段を確保し、日々の暮らしを支えます。

取組施策 (取組の一例)

2 - 1	(仮称)移動不便地域の検討 (仮称)移動不便地域の基準の検討 など
2 - 2	みどりバスの持続的な運行 みどりバスの再編 など
2 - 3	地域特性を踏まえた新しい交通の導入 デマンド型乗合タクシー等の実証運行 など
2 - 4	地域主体の取組の支援 区民が主体となり運行する交通の検討 など
2 - 5	福祉との連携 外出支援策のあり方検討 など

3 . 将来にわたって公共交通を、確保・持続できるようにします。

取組施策 (取組の一例)

3 - 1

鉄道・路線バス・タクシーの持続的な運行

交通体系のあり方見直し など

3 - 2

交通の担い手不足への対応

官民連携した取組の検討、自動運転の導入検討 など

3 - 3

区内の運行事業者間の連携・調整

多様な業種の運行事業者による定期的な意見交換 など

4 . 地球にもやさしい外出スタイルを、さらにひろげます。

取組施策 (取組の一例)

4 - 1

ZEV (ゼロエミッション車) の普及

バス、タクシー車両の更新時の対応 など

4 - 2

充電インフラ等の普及

急速充電器、水素ステーションの整備 など

4 - 3

区民等へのモビリティ・マネジメント

小学生等の乗り方教室・出前講座 など

4 - 4

運転免許返納の動機づけ

返納を考えている人向けの説明会やイベントの実施 など

5 . 集客・交流を創出し、まちなかの賑わいに貢献します。

取組施策 (取組の一例)

5 - 1	交通インフラの利活用による賑わいの創出 道路空間・高架下の利活用 など
5 - 2	イベントや観光施設との連携 イベントや観光施設とコラボした企画切符 など
5 - 3	(再掲) 交通結節機能の向上
5 - 4	(再掲) 移動手段の情報提供
5 - 5	(再掲) 回遊手段の確保