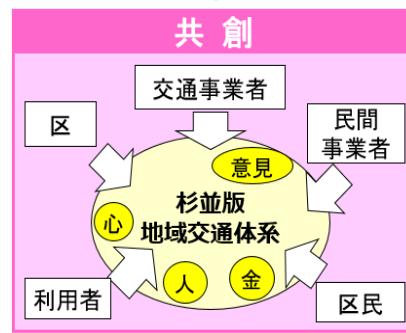
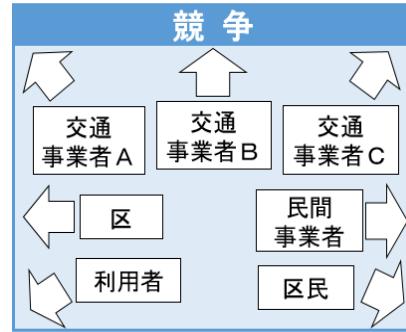


第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号、令和2年改正）に基づく計画で「地域にとって望ましい地域旅客運送サービス」の姿を明らかにする「地域交通のマスタープラン」。
- 国内では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律や交通政策基本法が施行され、地方自治体においても交通に関する政策の総合的かつ計画的な推進が求められる。
- 令和4（2022）年現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用を控える動向が続く。他方で、ICTを活用した新たなモビリティサービスが提供されると、シームレスな移動が脚光を浴びており、これまでの“クルマ中心”から“人中心”のまちづくりへの転換とともに、誰一人取り残すことなく“ウェルビーイング”を実現するため、移動サービスの拡充が図られている。
- こうした背景の下、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現等に向け、あらゆる関係者と「共創」(※)しながら、交通や移動から派生する課題解決に主体的に取り組むため、本計画を策定する。

※「共創」：多様な立場の利害関係者と対話しながら、ともに新しい価値を生み出していく考え方のこと。特に交通分野に関しては、新型コロナウイルス感染症を契機に、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠である地域交通を持続可能な形で刷新・再構築するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの「共創」が必要となっている。



競争関係から共創関係へ

2 計画の区域

区全域

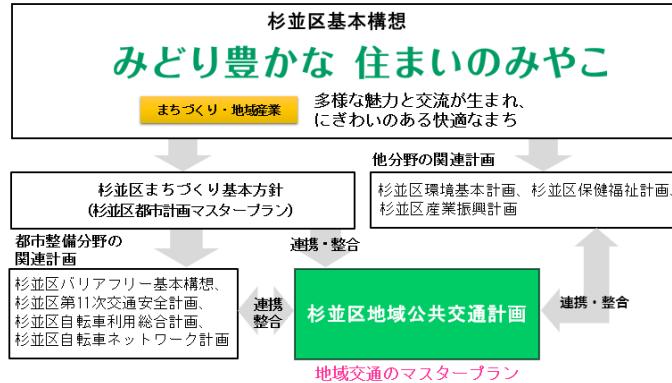
3 計画の期間

令和5（2023）年度
～令和12（2030）年度の8年間

5 計画の対象

既存の公共交通サービス＋地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等）
＋新技術（パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、MaaS、AIによる配車、自動運転など）

4 計画の位置づけ



第2章 区の実施の方向性

1 区の上位計画等との関連

- 杉並区基本構想…まちづくり・地域産業分野 「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち」
- 杉並区総合計画・杉並区実行計画…「誰にとっても移動しやすい地域交通環境の整備」「デジタル化」
- 杉並区まちづくり基本方針…「公共交通の利便性向上」「安全で快適な自転車利用の推進」「新たなモビリティサービスへの対応」

2 区の次世代型交通まちづくりの推進に向けて

- 交通分野におけるDX（デジタル化への変革）
 - ・GX（脱炭素化に向けた社会変革）の推進
- 二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合
- 災害時における移動の安全性の確保

3 区の実施に求められる役割

区民一人ひとりの移動を生涯にわたって支え、移動の自由を確保する

4 区の実施までの取組

- 南北バス「すぎ丸」の運行開始とその後の検討経緯
- 超小型モビリティの試行導入
- 自動運転車の走行実験
- グリーンスローモビリティの実証運行
- MaaSに関する取組
- 自転車に関する取組
- 交通安全に関する取組

第3章 区の現状と課題

(1) 区の現状

- ・総人口は当面増加すると予測され、令和22（2040）年頃には高齢者世帯の6割近くが単身世帯になる見込み
- ・公共交通ネットワークが充実している
- ・区の東部地域を中心に幅員4m未満の狭い道路が多く、歩道が設置された区道は全体の約1割

(2) 区民の移動実態

- ・外出先は区内が約7割と高いが、通勤目的に限ると約8割が区外へ移動している
- ・鉄道に次いで、徒歩や自転車の移動割合が高い
- ・区内から区外への移動は隣接するエリア間での移動が多い

(3) 区民の移動に対するニーズ

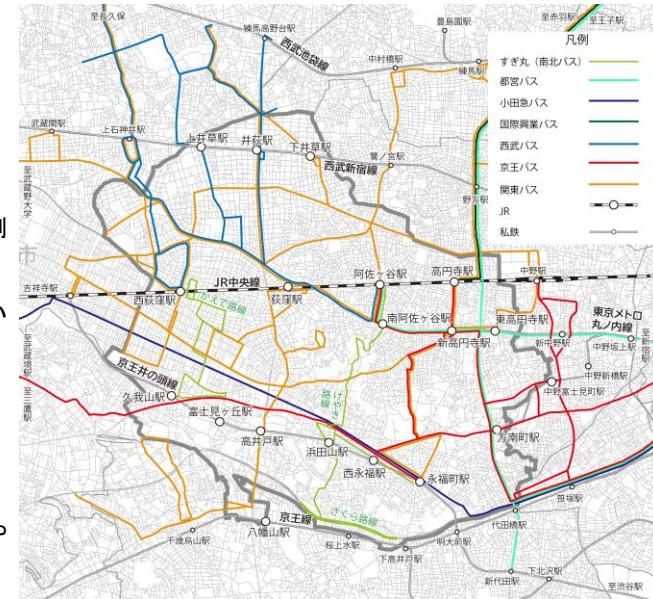
- ・区の公共交通に求められる取組として「公共交通機関のバリアフリー化」「環境負荷の少ない移動手段の導入」「乗り換え・乗り継ぎの利便性の向上」を必要とする区民が多い
- ・移動に関する新たな仕組みが導入された際に、MaaSやデマンド交通を利用する可能性が高い
- ・自身で自動車を運転できなくなった時、公共交通の利用、近場で移動を済ませると考える区民が多い

(4) 区の実施を取り巻く環境

- ・感染症の拡大以降、鉄道やバスなどの利用者数の減少が続く中で、更なる安全性の確保や利便性の向上が必要となる
- ・バスやタクシーをはじめ自動車運送事業における運転手不足が深刻で、都市部でも運転手の確保がより難しくなる
- ・公共交通の維持・向上は、防災・観光・環境・福祉等の分野横断した様々な波及効果が見込まれる

(5) 区の実施の課題

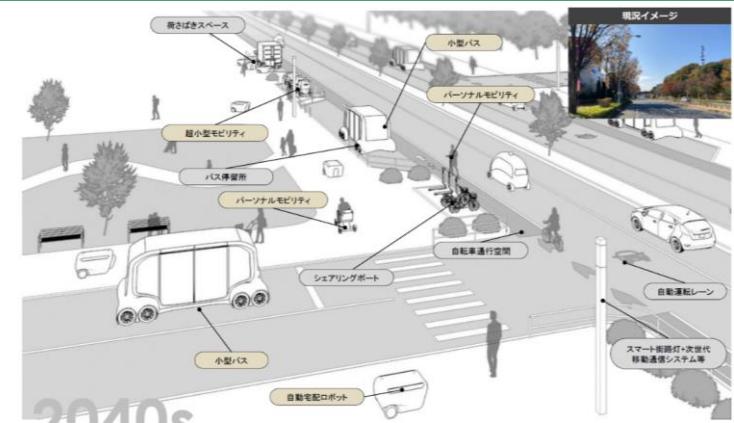
- 課題1** 充実した公共交通ネットワークにおいても点在する公共交通不便地域の解消が求められている
- 課題2** 道路の幅員が狭いことで、コミュニティバスの拡充が困難である
- 課題3** 交通結節点における乗換え負担の軽減や乗合環境の快適性の向上と、区境などにおける隣接区市とのネットワークの強化が必要となっている
- 課題4** あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められている
- 課題5** 交通事業者の運転手不足の解消が求められている
- 課題6** 事業採算性だけでなく、他分野へ及ぼす影響も含めた公共交通の再評価が必要となっている
- 課題7** 脱炭素化、デジタル化、ポストコロナや災害対策など時代の潮流へ対応することが求められている



区内の公共交通ネットワーク図（主にバス路線）

5 国内の動向

- 国の動き（アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会、デジタルを活用した交通社会の未来2022）
- 東京都の動き（東京における地域公共交通の基本方針など）
- 区を含む広域圏での動き（エイトライナー構想）



2040s 自動運転車の普及により見込まれる道路空間の将来イメージ（2040年代）
出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）

杉並区地域公共交通計画 概要版

第4章 区の地域交通の基本方針と目標

1 計画の基本方針

「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」を
みんなで考え、みんなが支える

2 計画の目標

目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

まちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす公共交通の多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している

目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

複数の交通モードが高度に連続する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能となっている

目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができています

目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能となっている

目標5 脱炭素化に資するかしい移動へと転換されている

区民一人ひとりが公共交通をかしく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が図られている

第5章 目標を達成するための施策…13の施策と32の取組から構成

第6章 計画の推進

目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている

施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充

・多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充 など

施策1-2 モビリティ・マネジメントの実施（公共交通の利用促進）

・全区民を対象とする公共交通の広報啓発 など

施策1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計

・すぎ丸の運行による多面的な効果の検証 など



地域公共交通が日常生活の様々な場面を支えているイメージ

出典：地域公共交通赤字＝廃止でいいの？（国土交通省近畿運輸局）

【主な成果指標】

○公共交通利用者数
（鉄道・路線バス・すぎ丸）

令和元（2019）年度 1,146千人／日
→令和12（2030）年度 1,243千人／日

目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

施策2-1 交通結節機能の強化

・公共交通のバリアフリー化の推進
・駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討

施策2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上

・エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進
・区境地域における新たな交通サービスの導入検討



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

【主な成果指標】

○交通機関の乗換えがしやすいと思う
区民の割合

令和2（2020）年度 35.1%
→令和12（2030）年度 45.0%

目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充

・自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施 など

施策3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

・電動マイクロモビリティの安全な利用の促進 など

施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

・自転車の安全な利用の促進 など



荻窪駅南側エリアを実証運行する
グリーンスローモビリティの様子（令和4年11月）

【主な成果指標】

○新モビリティの実証実験の回数

令和2～4（2020～2022）年度 3回
→令和12（2030）年度まで 累計7回

目標4 安全かつ安価で最適な移動が確保されている

施策4-1 安全・安心な交通環境の整備

・時代に応じた交通安全教育の拡充 など

施策4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討

・交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装 など



区で実施している交通安全教育
（区立小学校における自転車安全利用実技講習会）

【主な成果指標】

○区内における自転車関与事故件数
（1～12月）

令和2（2020）年中 367件
→令和12（2030）年中 297件

目標5 脱炭素化に資するかしい移動へと転換されている

施策5-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入

・すぎ丸における電気バスの導入 など

施策5-2 【施策1-2再掲】モビリティ・マネジメントの実施

施策5-3 【施策3-3再掲】公共交通を補完する自転車利用の推進



電気バスの車両イメージ

出典：BYD（ビーワイディー）ジャパンホームページ

【主な成果指標】

○すぎ丸のEV化

令和2（2020）年度 0台
→令和12（2030）年度 5台