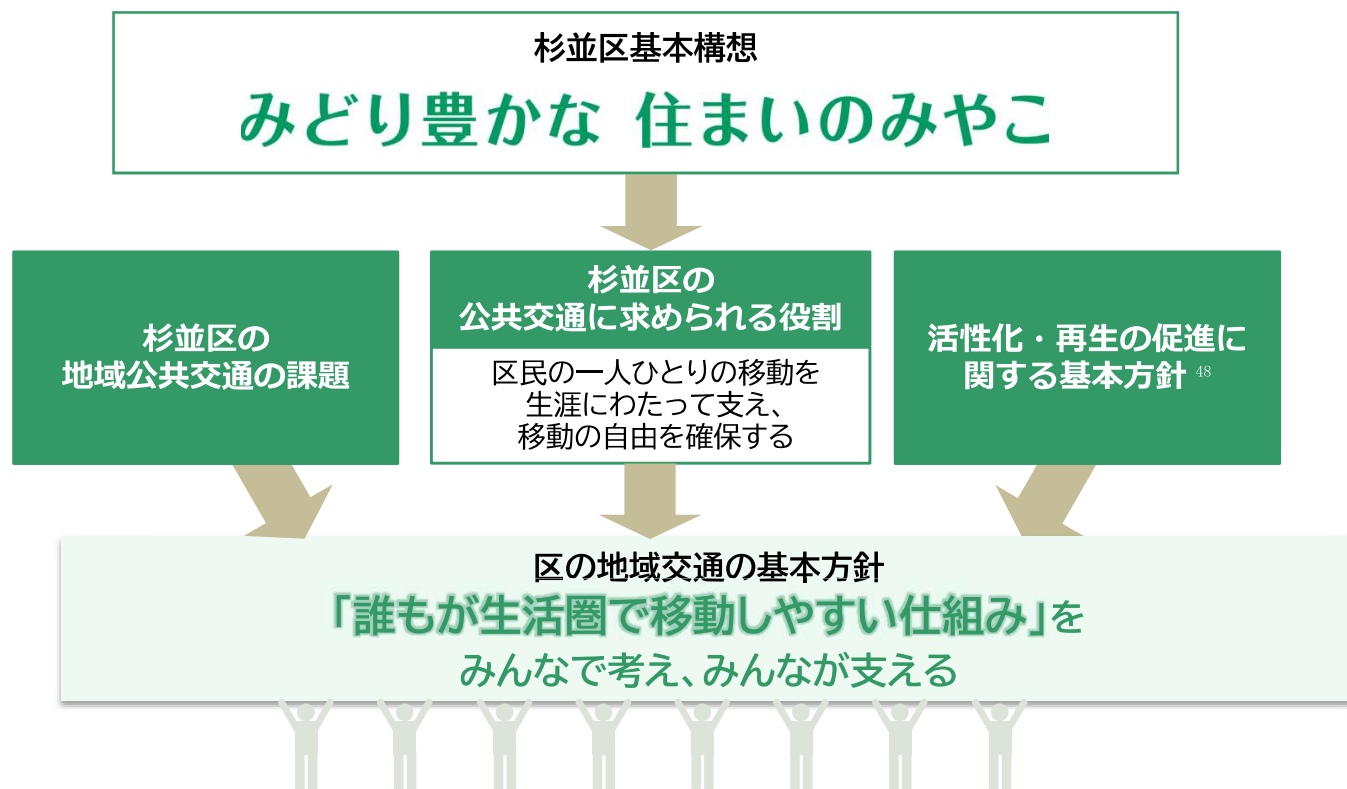


第 4 章 | 区の地域交通の基本方針と目標

1 計画の基本方針

第 3 章で挙げた区の地域公共交通の課題を解決し、杉並区基本構想で掲げる区が目指すまちの姿を実現するために、区における「地域交通の基本方針」を以下のように設定します。



図表 4-1 区の地域交通の基本方針

⁴⁸ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 3 条に基づく基本方針のこと。令和 2 年 11 月の改正では、課題の中心を「地域公共交通網の持続可能な形成」から「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」に変更し、地域交通の現状に①運転者不足の深刻化、②高齢者による運転免許証返納の進行、③インバウンドの増加、④AI・ICT等の新技術やMaaSの出現等に関する記載が追加されている。

2 計画の目標

区の地域交通の基本方針を踏まえ、ここでは、区が目指すべき地域公共交通として5つの目標を設定しました。

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る	
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になっている	
目標 5	脱炭素化に資するかしこ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こ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	

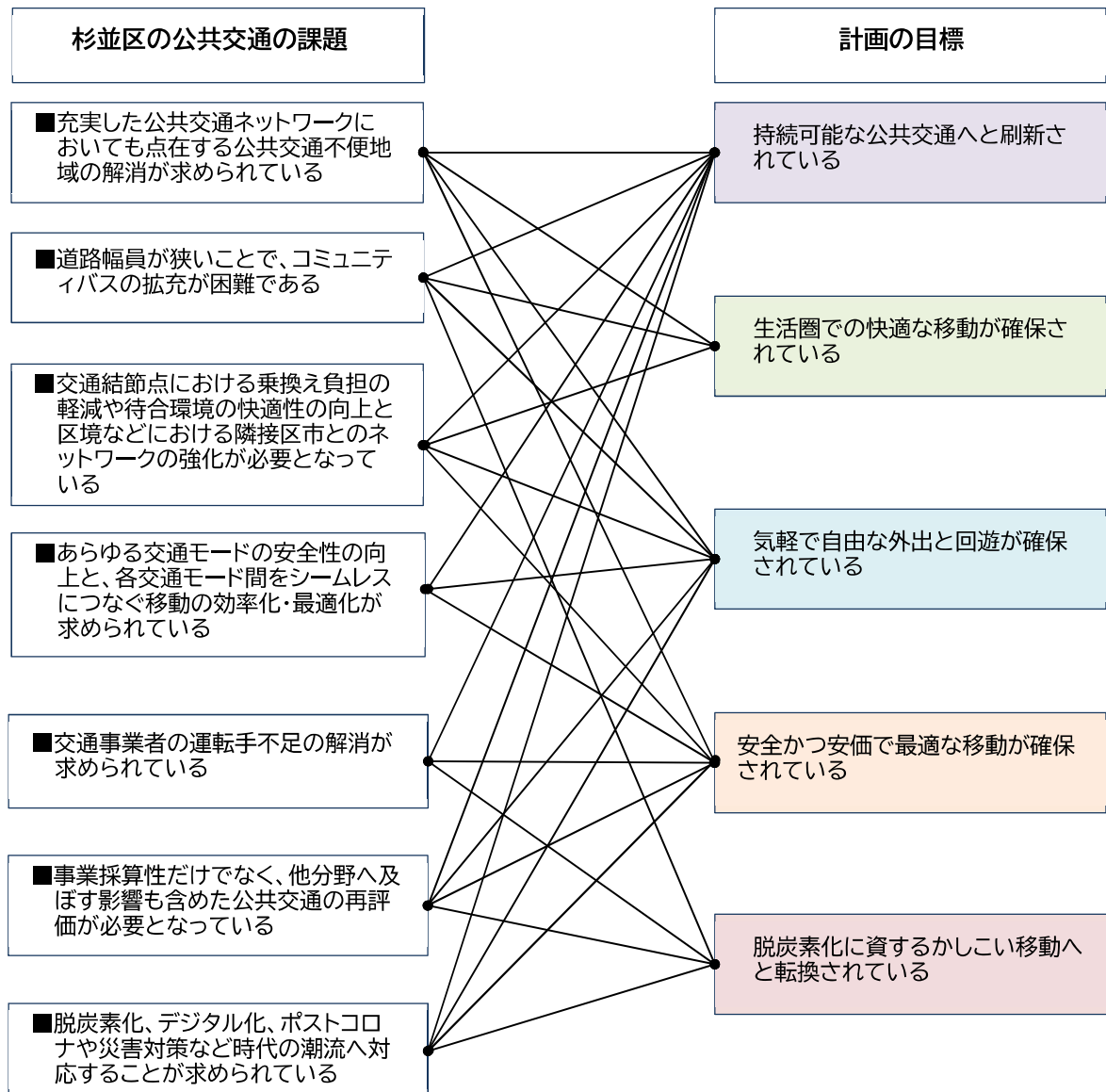
3 計画の体系

第3章までの現況を踏まえた7つの課題と5つの目標及び計画の基本方針との関係は以下のとおりです。

杉並区の地域交通の基本方針

「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



第 5 章 | 目標を達成するための施策

1 施策の体系

目標	施策と取組
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 取組 1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充 取組 2 各交通モードにおける運行等の最適化 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） 取組 1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発 取組 2 転入者を対象とする公共交通に関する分かりやすい情報提供 取組 3 小中学生を対象とする交通・環境学習の検討と推進 施策 1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計 取組 1 すぎ丸の運行による多面的な効果の検証 取組 2 ホームページや時刻表による分かりやすい情報提供 取組 3 運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討 取組 4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討
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 取組 1 公共交通のバリアフリー化の推進 取組 2 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 取組 1 エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進 取組 2 区境地域における新たな交通サービスの導入検討
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 取組 1 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 取組 2 地域の回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行 取組 3 公共交通と福祉交通との連携強化 取組 4 公民連携した新たな移動サービスの検討 施策 3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充 取組 1 生活圏域で利用できる小さな移動手段の提供 取組 2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進 取組 3 多様なモビリティの通行に対応した交通環境の整備 施策 3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進 取組 1 自転車の安全な利用の促進 取組 2 公民連携したシェアサイクル事業の推進
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 取組 1 時代に応じた交通安全教育の拡充 取組 2 バス停移設等の安全対策の実施 取組 3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化 施策 4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討 取組 1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装 取組 2 オープンデータの整備・活用 取組 3 都市OSを見据えた交通のデータ整備とその他各種データとの連携 取組 4 自動運転技術等の実証実験
目標 5 脱炭素化に資するかしこ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 取組 1 すぎ丸における電気バスの導入 取組 2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入 取組 3 庁有車の電気自動車への切替 施策 5-2 モビリティ・マネジメントの実施【施策 1-2 再掲】 施策 5-3 公共交通を補完する自転車利用の推進【施策 3-3 再掲】

2 施策・取組の内容

本計画における5つの目標を達成するため、13の施策とそれらの施策に紐づく32の取組を実施していきます。

(1) 施策

各目標を達成するために実施する「施策」が必要とされる背景や施策の内容を示すとともに、それらの施策を実施する地域を「実施地域」として記載しています。「実施地域」のうち、具体的な地域での実施が見込まれる施策については、その地域を記載しています。

(2) 取組

各目標を達成するために実施する「施策」のうち、具体的な内容をそれぞれ「取組」として記載し、あわせて取組の「実施主体」、「連携先」、「実施期間」を記載しています。

実施主体は、行政（区、都、国、警察）、交通事業者、民間事業者、区民などを想定して記載しています。

連携とは、実施主体が各取組を実施する際に、関係することや連携することが想定される協力先、取組の進捗状況などの情報共有が必要になると想定される協力先を記載しています。

実施期間は、令和5（2023）年度から令和8（2026）年度までを「短期」、令和9（2027）年度から令和12（2030）年度までを「中期」として位置づけ、令和12（2030）年度の計画期間を越えて令和13（2031）年度以降に実施する取組を「長期」として振り分けています。各施策・取組の実施スケジュールは、91頁以降の通りです。

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

区の公共交通ネットワークは、鉄道・バス・タクシーの運行によって支えられ、すでに高い水準で形成されています。

ポストコロナの社会においても、誰もが安全・安心かつ気軽に快適な移動ができるよう、これらの基幹的な公共交通ネットワークを維持しつつ、交通事業者間の連携や交通手段別の運行の最適化によって、公共交通ネットワークの更なる拡充を図ります。

世界中の都市でクルマ中心から人中心へとまちづくりが転換していく中で、区においても「歩行者にやさしい」交通環境の整備に向けて、特に徒歩や自転車とのつながりを高め、公共交通を基軸としたシームレスな移動が実現できるよう連携を図ります。

【実施地域】区内全域

取組 1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充

実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、NPO法人	連携	民間事業者
実施内容	多様な交通（鉄道、路線バス、すぎ丸、タクシー、福祉交通、自転車、歩行者等）が相互に連携・補完し合うことで、区内の交通ネットワークを今後も高い水準で維持し、更なる拡充を図っていく。 交通ネットワークの拡充にあたっては、これまで以上に各交通モード間で連携を図り、徒歩や自転車も含めたシームレスな移動の実現を図る。 多心型まちづくりを進めている駅周辺は、交通結節点の機能に加えて、商業・業務、公共サービス、文化・教育、福祉などの都市機能を集積させ、さらに地域活性化やにぎわい創出に資する歩行者に優しいウォーカブルな都市空間として整備することを検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ	 図表 5-1 「誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ」を交通の軸に据える神戸市の事例 出典：神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕 （平成 27 年、神戸市）		

取組 2 各交通モードにおける運行等の最適化

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	区
実施内容	公共交通事業者ごとにダイヤの改正や運行本数の調整等を行い、杉並区地域公共交通活性化協議会で公共交通の利用実態や移動需要等を踏まえた協議をし、最適な運行ができるよう検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

目標 1 持続可能な公共交通へと刷新されている

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）

モビリティ・マネジメントとは、「過度な」自動車依存から、公共交通や徒歩などを含めた多様な移動手段を「適度に、かしこく」利用する状態へと少しずつ自発的な変容を促す一連の取組を言います。

区内の移動分担率に占める公共交通の割合は高くなっていますが、将来にわたって高水準の公共交通ネットワークを維持していくには、交通事業者の企業努力だけでは限界があり、公共交通を支えるのは自分たち利用者であるという意識の下で、区民による公共交通の利用が継続的に図られなければなりません。

これまでの利用の多寡に関わらず、区民が公共交通を最適な移動手段として選べるように、すべての区民を対象とする取組、新たに杉並区に引っ越ししてきた転入者を対象とする取組、次世代を担う小中学生を対象とする取組をモビリティ・マネジメントとして実施していきます。

【実施地域】区内全域

取組 1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発			
実施主体	区、区民	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	すぎなみフェスタ ⁴⁹ ・すぎ丸の日 ⁵⁰ のイベント、公式 SNS 等を利用して、すぎ丸を含め公共交通全体を P R して、公共交通の需要喚起を推進する。 なお、改定にあわせてすぎなみガイドマップへのバス路線図等の掲載を検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ			
図表 5-2 グッドデザイン賞及び JCOMM プロジェクト賞を受賞した栃木県小山市の事例 市内全戸に配布した生活情報誌「Bloom!」			
出典：栃木県小山市資料			

⁴⁹ 毎年 11 月上旬に開催され、杉並の新鮮野菜やおいしいもの、交流自治体等の物販・紹介等の催しをはじめ、杉並区民等の交流・つながりを通じて杉並の元気を生み出すイベント。

⁵⁰ 毎年 11 月の最終日曜日に京王バス・関東バスと区が共同で開催するお客様感謝イベント。令和 2～4 年度は感染症拡大の影響から中止している。

取組 2 転入者を対象とする公共交通に関する分かりやすい情報提供			
実施主体	区、区民	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	区の新規転入者対象の配布物に、区内の公共交通の案内をするなど、区民にとって分かりやすい公共交通の情報提供を行う。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 3 小中学生を対象とする交通・環境学習の検討と推進			
実施主体	区、区民	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	小学生や中学生を対象に、「交通と環境問題に関する学習（交通・環境学習）」を学校教育で実施できる体制を整備するため、交通事業者と連携しながら検討を進める。 ＜検討例＞ ・学校への出前授業の内容検討 ・副読本「わたしたちの杉並区」の見直し（交通に関する内容） ・学校で配布する地域交通の利用に関するチラシの作成検討 等		
実施期間	短期 令和 7（2025）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	長期 令和 13（2031）年度～

取組の
イメージ



図表 5-3 モビリティ・マネジメント教育を小学校で実施する京都市の事例

出典：京都市におけるモビリティ・マネジメント教育推進業務報告書
（平成 30 年 3 月、都市計画局歩くまち京都推進室・一般社団法人システム科学研究所）

目標 1 持続可能な公共交通へと刷新されている

施策 1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計

南北バスすぎ丸は、住宅地における日中の交通需要、特に高齢者や主婦層への日常的な外出・近距離移動に対応することをコンセプトとして、従来の公共交通ではカバーしきれない部分を担うと同時に、既存の交通サービスと連携し、補完し合う公共交通として、これまで区民の南北方向の移動を支えてきました。

各路線において、通勤・通学に利用できる朝夜の運行時間帯の拡大、運行本数の増加、路線の延伸、回送区間の営業化などの様々な区民ニーズがありますが、運行を担うバス事業者とともに検証しながら実現可能性が高いところから対応を考えていきます。

地域の共有財産として地域が育てるバスとして運行してきた経緯を踏まえ、すぎ丸が持続可能に運行していくには、今後は福祉・環境・商業・防災などの様々な分野への波及効果についても検証していく必要があります。

【実施地域】主に、すぎ丸沿線地域を中心に区内全域

取組 1 すぎ丸の運行による多面的な効果の検証

実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	すぎ丸の運行を維持していくことが、福祉・環境・商業・防災などの様々な分野に波及効果があることを明示するクロスセクター効果 ⁵¹ を検証する。具体的には、すぎ丸を廃止した場合にかかる分野別代替費用（医療費の増加、タクシー券の配布、土地価値低下による税收減少等）を算定し、運行経費と比較するなど、財政面からすぎ丸の他分野にわたる多面的な効果を確認する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ	 図表 5-4 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？」 （平成 29 年度、国土交通省近畿運輸局）		

⁵¹ 地域公共交通を廃止としたときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。

取組 2 ホームページや時刻表による分かりやすい情報提供			
実施主体	区、バス事業者	連携	民間事業者
実施内容	現在、すぎ丸の運行情報については、路線ごとに運行時刻や路線図が印刷されたポケット時刻表を配布しているほか、バス停・区ホームページで運行時刻や路線図を周知し、京王バス株式会社・関東バス株式会社各社のバスナビにおいてバス位置情報を含めた運行情報を提供している。 すぎ丸の乗車ルートは、複数の乗換案内アプリで検索することはできるものの、ルートの検索で一般的に使われる Google マップへの情報が掲載されていないため、バス情報のオープンデータ化「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を早期に進める等、区民目線で見やすく分かりやすい情報提供のあり方を検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ	  図表 5-5 各社ホームページによるすぎ丸の運行情報 出典：京王バス、関東バスの各社ホームページ  図表 5-6 GTFS-JP をオープンデータとして活用している事例「とやまロケーションシステム」バスロケ画面 出典：GTFS-JP 講習会資料【入門編】（国土交通省）		

取組 3 運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討			
実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	すぎ丸3路線の利用状況や区民の移動需要を踏まえて、通勤・通学に利用できる朝夜の運行時間帯の拡大、運行本数の増加、路線の延伸、回送区間の営業化など、検証しながら柔軟に見直しを検討する。 そのうち、甲州街道沿いに立地するさくら路線の「下高井戸駅入口」のバス停については、鉄道立体交差事業を契機とする駅前空間の整備にあわせ、下高井戸駅との接続も考慮して、移設等の具体的な検討を進める。		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～

取組 4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討			
実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	区民の移動を支える公共交通の一つとして、今後もすぎ丸が持続可能な運行ができるよう、運行のあり方を決める運行計画や運行協定の見直しを検討する。 昨今の利用状況や他の公共交通への影響等を踏まえて、一律100円で乗車できる運賃が妥当であるかの見直しについて検討する。加えて、定額運賃及び利用者属性（高齢者や障害者など）に応じた運賃設定の検討や無料キャンペーン等の実施検討など、サービスの拡充もあわせて検討する。		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～

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

駅周辺は、鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者等の多様な交通手段が相互に接続し、乗り継ぎの拠点になっていることから、交通結節点と呼ばれています。

区内最大の交通結節点である荻窪駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺にはすでに多数の都市機能が集積していますが、将来的には住宅都市ならではの交通結節機能をさらに充実していくことが期待されます。

高齢者や障害者、子育て世代など誰もが公共交通を利用して快適な移動ができるように、公共交通のバリアフリー化、駅周辺やバス停の利用環境の改善を検討・実施していきます。

【実施地域】区内全域

取組 1 公共交通のバリアフリー化の推進

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	区、NPO法人
実施内容	区のバリアフリー基本構想において、各交通事業者が作成する特定事業計画に基づき、鉄道駅へのホームドア設置、ノンステップバス車両への代替、車いす利用者や視覚障害者が利用しやすい降車ボタンの設置、バスロケーションシステムの導入・維持改善等を実施することで、公共交通のバリアフリー化を推進する。 ホームドアの設置については、京王井の頭線久我山駅及びJR中央線各駅において計画期間内に実施する。誰もが安全に安心して区内の鉄道駅を利用することができるよう、鉄道事業者によるホームドア設置に向けて、区は財政的な支援を行う。 タクシー車両については、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入を促進する。 公共交通を利用しにくい立場にある障害者をはじめ、これまで以上に区民の公共交通の利用が図られるように、バリアフリー情報を発信する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

Column ふらり赤い椅子プロジェクトによる地域の外出支援

- 現在、ケア 24 阿佐ヶ谷（地域包括支援センター）を中心に活動が進められている「ふらり赤い椅子プロジェクト」では、ご家庭などで不要になった椅子を寄付してもらい、赤い椅子として、まちなかに設置することで、高齢者がひと休みできる空間を作り出すという活動です。
- こうした活動は、交通事業者だけではバス停へのベンチの新設が難しいという実情を、地域の主体的な取組から補完することになり、加えて高齢者の安心な外出支援にもつながります。

ふらりとでかけたくなる街 <阿佐谷>



体力が落ちてくると、外出が減ってしまう方が多いようです。



街なかに、ひと休みできる椅子があると、心配せずに外出できます。

赤い椅子をご存知ですか？

ふらり赤い椅子プロジェクト

2020年6月20日

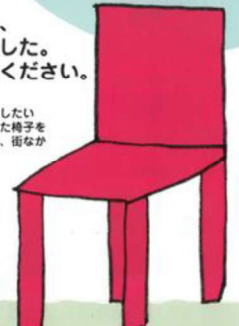
阿佐谷の街なかに、赤い椅子を置きました。どうぞ一休みしてください。

年齢を重ねても自分らしく暮らしたいという思いから、使わなくなった椅子を譲り受けみんなでベンチを造り、街なかに置かせていただきました。

「椅子があるので、足が痛くても一人でも通院できるよ。」という声を耳にするようになりました。

この活動を地域の皆様と一緒に継続していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

心より感謝申し上げます



「赤い椅子をご存知ですか？」のチラシ

出典：ふらり赤い椅子プロジェクト

取組 2 駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討			
実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	鉄道やバス等の公共交通と徒歩・自転車とのつながりを高め、シームレスな移動を実現するため、拠点となる駅周辺やバス停での乗り継ぎ環境の改善につながる取組に関して協議・検討を行う。 具体的には、バスの待合環境を改善するための上屋やベンチ等の設置、バス路線ごとに複数の停留所が設置されている箇所での共同バス停の整備、モビリティ・ハブ⁵²の整備などを検討する。 区は、駅周辺の安全性や交通結節点の機能向上のため、鉄道の連続立体交差化等に合わせて、駅前広場や周辺道路整備の検討等を進めるとともに、交通事業者の取組に関しては、バスの改良等への補助金活用について検討を行うなど、積極的に支援を行う。		
実施期間	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度		長期 令和 13（2031）年度～
取組のイメージ	 図表 5-7 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）		

Column	モビリティ・ハブについて（武蔵野市の事例）	
	- 令和 3（2021）年 10 月に武蔵野市内の桜堤折返場に、“暮らしの「町あい所」”をコンセプトとする新たな複合施設「hocco（ホッコ）」が開業し、バスを「待つ」「降りる」だけの場所から、人々が出会い、つながり、分かち合う場所として生まれ変わりました。 「hocco」は、店舗兼賃貸住宅を核に、カーシェアやシェアサイクルを有する地域コミュニティとモビリティの拠点としてバス沿線地域の活性化を目指しています。	
	 出典：小田急バスホームページ	

⁵² シェアリング型の移動サービス（カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等）をはじめとしたグリーンな移動手段を統合した交通の拠点であり、環境にやさしい移動機会や社会参加の機会等を創出していく都市の装置。

目標 2 生活圏での快適な移動が確保されている

施策 2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上

区民の生活圏域は区内に留まらないため、移動の利便性向上には、隣接区市との公共交通ネットワークの強化は欠かすことができません。

区を越えた南北移動が円滑になることが期待されるエイトライナー構想の早期実現に向けては、環状八号線沿線の関係区である大田区・世田谷区・練馬区・板橋区・北区とともに取り組んでいきます。

また、区境地域を中心に、区と隣接区市を結ぶ新しい公共交通サービスを検討していきます。

【実施地域】環状八号線の沿道地域（取組 1）、区境地域を中心に区内全域（取組 2）

取組 1 エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進

実施主体	区（エイトライナー促進協議会）	連携	関係自治体
実施内容	エイトライナー促進協議会において、関係自治体（環状七号線を基軸とするメトロセブン促進協議会と東京都）とともに、エイトライナーを含めた区部周辺部環状公共交通の整備について検討を進める。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 2 区境地域における新たな交通サービスの導入検討

実施主体	区	連携	隣接区市、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	区と隣接区市を結ぶ区境地域をはじめとした区内の移動の利便性を向上させるため、新たな交通サービスの導入について、隣接区市との連携やバス事業者・タクシー事業者の協力のもとで検討する。 具体的には、コミュニティバスすぎ丸の隣接駅への乗り入れ、道路運送法第 21 条の規定による実証運行等の実施を検討するほか、区を越えた移動に自転車を活用できるシェアサイクル事業等を拡充する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

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

区内における公共交通不便地域は、すぎ丸の運行等によって概ね解消されましたが、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けては、区内に住む区民一人ひとりに対して移動の選択肢を拡充していくことが求められます。

とりわけ、自宅から鉄道駅やバス停まで遠くてアクセスしづらい等の要因によって、潜在的な公共交通の利用意向があるにも関わらず、移動をためらう方々の移動の選択肢を拡充することを検討していきます。既存の公共交通体系の維持に加え、新たな公共交通サービスの活用も検討・実施していきます。

なお、新たな公共交通サービスは、鉄道やバスといった幹線道路の運行を担う既存の公共交通を補完して区内の支線的な道路を走行する、もしくは区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用することを検討します。運行にあたっては、既存の路線と競合しないように調整を図るものとします。

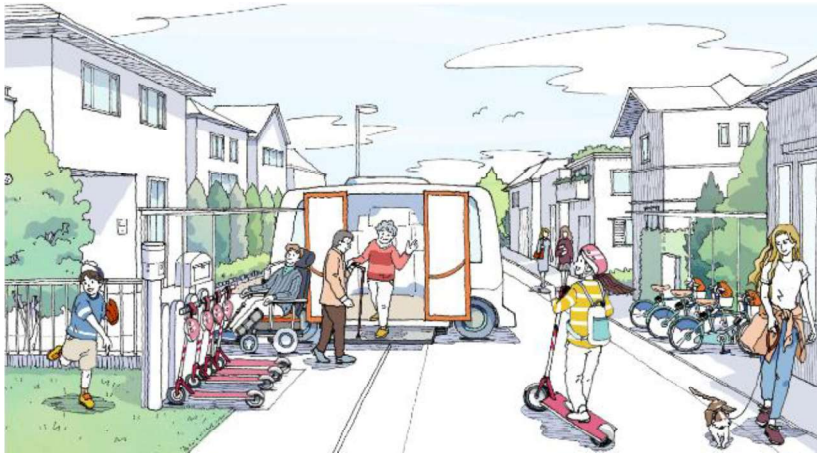
また、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センター等とともに、公共交通と福祉交通との連携を十分に図っていきます。

【実施地域】主に、公共交通不便地域を中心に区内全域（取組 1、取組 3、取組 4）
荻窪地域（取組 2）

取組 1 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			
実施主体	区、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	自宅と、鉄道駅やバス停の交通結節点を結ぶ、区域を限定したデマンド交通をタクシー事業者等と連携して、主に公共交通不便地域において実施する。 例えば、本取組におけるデマンド交通は、既存のバス・タクシーとは異なる「急がない乗合交通」としてサービスを提供し、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すことを目的とする。 実証運行を通じて、その導入効果を検証しながら進めることとする。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 2 地域の回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行			
実施主体	区、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	令和 6（2024）年 12 月の（仮称）荻外荘公園の開園にあわせて、モデルケースとして荻窪駅南側エリアにおける区民や来街者の回遊性を向上させるため、グリーンスローモビリティの運行を開始する。運行にあたっては、将来的な地域住民との連携を視野に入れ、まずは区が主導し、地元の交通事業者とともに検討を進める。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 3 公共交通と福祉交通との連携強化			
実施主体	区、NPO法人	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	区内の移動は、鉄道やバス等の公共交通と、福祉タクシーや介護タクシー等の福祉交通という2つの大きな受け皿で支えられている。 外出したいにも関わらず移動に困っている区民（移動をためらう方）には「公共交通」を、公共交通での移動が困難な方には「福祉交通」をスムーズに案内・利用できるよう、区の交通部門と福祉部門が連携した取組を検討する。公共交通と福祉交通との連携を図るため、地域公共交通活性化協議会は、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センターと地域の移動課題や移動需要を共有するとともに、課題解決のため施策を共に検討する。 また、区内における福祉車両等の空き時間帯の活用についても検討する。		
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

取組 4 公民連携した新たな移動サービスの検討			
実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	鉄道、バス、タクシー等既存の公共交通を活用した新たな移動サービス（一定期間もしくは定額乗り放題等）の導入について、区内の主要な施設への移動手段としての活用も視野に、区と交通事業者が連携をしながら検討する。 令和3（2021）年11月から全国で運用が開始されたタクシーの相乗りサービス⁵³をはじめ、新たな移動需要の喚起が見込まれる移動サービスに関する最新の動向を注視しつつ、区における導入の必要性・可能性を検討する。		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ	 図表 5-8 マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス 出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）		

⁵³ 配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスのこと。

目標 3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策 3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

区内にはバスの運行ができない狭い道路が多数あり、すぎ丸の路線を新たに開設することは極めて困難な状況となっています。

そうした状況の中、鉄道やバスといった既存の公共交通を補完し、区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして、新たなモビリティを活用することを検討します。

区内の狭い道路環境であっても、誰もが移動の利便性を享受できるように、歩行を支援する小型で低速な「電動車いす」や短中距離の移動に利用できる小回りの利く「電動マイクロモビリティ」等の新たなモビリティの活用を安全面に留意しながら検討していきます。

【実施地域】主に、狭い道路が密集している地域を中心に区内全域
(高円寺地域、阿佐谷地域、方南・和泉地域)

取組 1 生活圏域で利用できる小さな移動手段の提供			
実施主体	区、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	駅周辺の道路空間において、居心地が良く歩きたくなる（ウォーカブルな）まちなかを形成するため、歩行空間に適した新モビリティサービス、例えば、歩行を支援する小型で低速な電動車いす等のシェアリングサービスの導入等を検討する。		
実施期間		中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	長期 令和 13（2031）年度～
取組のイメージ	  図表 5-9 従来型の電動車いすと比べて軽量でコンパクトな乗り物として注目されている近距離モビリティ WHILL（ウィル）Model C2（モデルシーツ） 出典：WHILL 株式会社		

取組 2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進			
実施主体	区、警察、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	警察と連携して安全利用講習会を開催し、交通ルールの周知を図るほか、事故の危険がある地域での交通規制や通行禁止区域の指定を検討した上で、必要に応じて警察に要請するなど、交通事故の防止に主体的に取り組む。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 3 多様なモビリティの通行に対応した交通環境の整備			
実施主体	区	連携	
実施内容	区は、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づき、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる「安全性」及びバス車両が円滑に走行できる「円滑性」を今後の道づくりの方向性として掲げ、道路の整備を進めている。 今後は、歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティをはじめとした多様なモビリティが、地域内の移動手段として同じ交通空間を通行する新たな状況が生じることから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、歩道の整備や自転車走行空間を分離して歩行者空間を確保するなど歩行者優先の道づくりを進める。		
実施期間		中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	長期 令和 13（2031）年度～
取組のイメージ	Walkable Eye Level Diversity Open 歩きたくなる まちに開かれた1階 多様な人の多様な用途、使い方 開かれた空間が心地良い 【イメージ例】 図表 5-10 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成“WEDO” 出典：国土交通省ホームページ		

目標 3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策 3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

区内の移動は、鉄道に次いで、徒歩と自転車の利用が多く、特に自転車は通勤・通学、買い物等の移動で世代を問わず利用できることから、区民にとって最も身近な移動手段のひとつとなっています。

区は、新たに策定を予定している「自転車活用推進計画」に基づき、自転車活用の幅を広げていくこととし、その中で有用性が見込まれるシェアサイクル事業を民間事業者と連携して実施します。区立公園や区立自転車駐車場等の公有地を活用したシェアサイクルの取組については、実証実験での効果等を検証した上で、令和5年度から事業を実施していきます。

さらに、区内の自転車に関与する事故の割合が都内平均よりも高いことから、自転車利用の推進にあたっては、自転車事故を防止するための取組は必要不可欠で、ハード・ソフト両面から対策を講じていきます。

区は、区内外の移動の利便性や回遊性の向上、環境負荷の低減、健康増進等に寄与する自転車の利用を安全面に留意しながら推進していきます。

【実施地域】 区内全域

取組 1 自転車の安全な利用の促進

実施主体	区、警察	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	自転車移動の利便性向上を図るため、自転車駐車場や自転車ナビラインの整備、シェアサイクル等の取組を継続して実施する。 一方で、区内の自転車関与事故が多いことから、自転車利用を促進するにあたっては、安全対策もあわせて強化する。 ハード面では、安全で快適な自転車走行環境を確保するため、自転車通行空間の整備や、地域ごとに異なる駐輪需要に応じた自転車駐車場の適正化、子ども乗せ自転車等の多様化する自転車への対応を図っていく。 ソフト面では、自転車の交通ルール遵守、マナー向上を図るため、自転車安全利用講習会や街頭での啓発活動を警察とともに推進する。令和5（2023）年4月から、すべての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務化されることを踏まえ、ヘルメット着用を促す取組もあわせて実施する。		
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	
取組のイメージ	  図表 5-1 1 既存道路空間の再配分により自転車通行空間を確保する名古屋市の事例 図表 5-1 2 区内で整備されている自転車ナビライン 出典：道路空間の再配分（一般社団法人日本みち研究所）		

取組 2 公民連携したシェアサイクル事業の推進			
実施主体	区、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	区が策定を予定している「自転車活用推進計画」に基づき、区内外の移動や回遊に資するシェアサイクル事業を継続し、区民の自転車利用を推進する。 シェアサイクルポートは、鉄道駅やバス停周辺の交通結節点をはじめ、区内の主要公共施設等の既存の公共交通との乗り継ぎがしやすい場所への設置を検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ	 図表 5-13 杉並区内で利用できる主な電動アシスト自転車		

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

近年の自転車利用者による交通マナーの問題や高齢ドライバー等による交通事故の発生などを受けて、区内において安全・安心な交通環境を整備することが求められています。

今後は、地域内を歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティ等の多様なモビリティが日常的に通行することから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、ハード・ソフト両面から対応をしていきます。

また、平成 30（2018）年 8 月に横浜市内で発生したバス停付近での事故を受けて、全国的にバス停留所の安全確保対策が進められており、区内 6 箇所のバス停においても、適切な地点への移設を視野に、安全対策を実施していきます。

さらに、大規模地震等発災時に備えて、行政と交通事業者との連携強化を図っていきます。

【実施地域】 区内全域

取組 1 時代に応じた交通安全教育の拡充

実施主体	区、警察	連携	
実施内容	区立小・中学校をはじめとした自転車安全利用講習会を継続的に実施するとともに、街頭でのマナーアップキャンペーン等の啓発活動の実施や公式 SNS を活用して自転車の交通ルールやマナーを周知する。 また、今後普及が見込まれる、新たな電動マイクロモビリティの交通ルール遵守やマナー向上についても、警察と連携しながら交通安全の啓発活動を実施する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組の
イメージ



図表 5-14 区で実施している交通安全教育

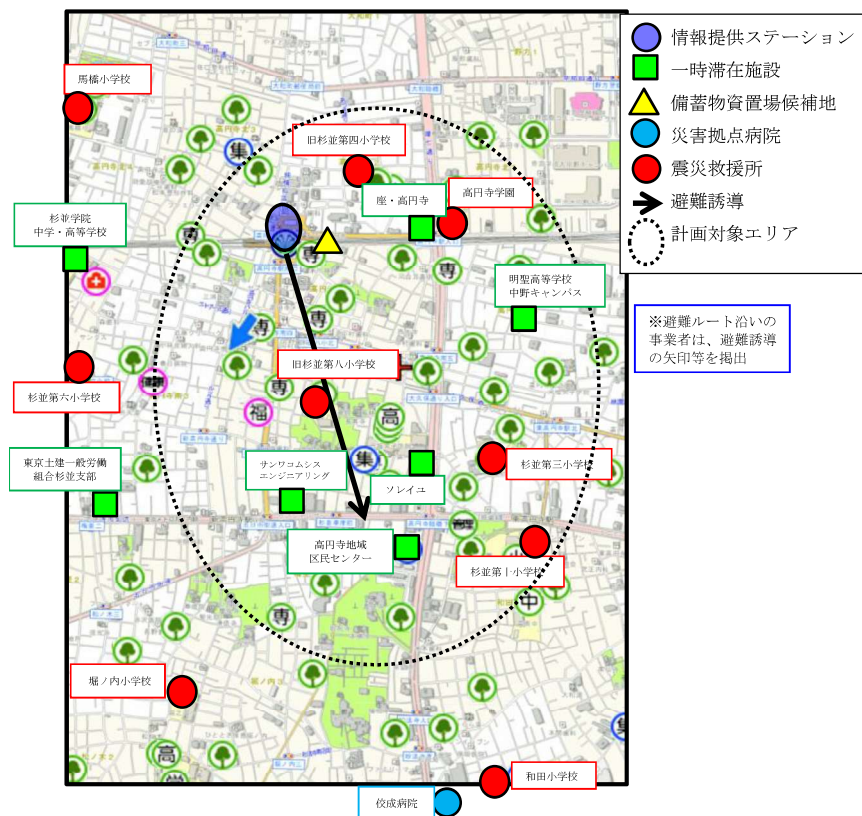
取組 2 バス停移設等の安全対策の実施

実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容	区とバス事業者で十分に連携を図りながら、区内で安全性確保対策を検討すべき6箇所のバス停について、看板の設置や車内放送による注意喚起を含めたソフト対策を継続的に実施するとともに、適切な地点への移設等を検討する。 区は、バス停移設等のため補助金活用の検討を行い、バス事業者による取組を積極的に支援する。		
実施期間	<u>短期</u> 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	<u>中期</u> 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	

取組 3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化

実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	区はこれまで、大規模地震等発生時で想定される滞留者や帰宅困難者の発生による混乱を防止するため、区内ＪＲ４駅における駅前滞留者対策連絡会の設置や駅周辺エリア防災計画の策定によって、その対策を具体化・推進してきた。 今後も、鉄道事業者やバス事業者なども含め関係機関と連携を図りながら、災害時における代替輸送等について、行政と事業者間での連携した取組を検討する。 発災時の非常用電源として、電気自動車やシェアサイクル等のバッテリーの利活用等、民間事業者とともに検討する。		
実施期間	<u>短期</u> 令和５（２０２３）年度 ～令和８（２０２６）年度	<u>中期</u> 令和９（２０２７）年度 ～令和１２（２０３０）年度	

取組の
イメージ



図表 5-15 高円寺駅周辺の帰宅困難者対策のイメージ

出典：高円寺駅周辺エリア防災計画

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 4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討

ICTの進展に伴い経路検索や運行状況等のリアルタイム情報提供等が進められ、区においてもすぎ丸や路線バスといった既存公共交通と新たなモビリティなどの地域公共交通への活用が求められています。さらに、各種データと連携し、地域公共交通に関連するサービスの予約、決済を一括で実現するなど、区民や来街者の移動に対する満足度の向上も求められています。

区としては、ICTを活用してサービスを統合するというコンセプトのMaaSへの取組を契機として多様な主体を巻き込む役割を担い、事業者間等の「共創」とともに、今後も住宅都市としての魅力を一層高めるよう努めていきます。

【実施地域】 区内全域

取組 1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装			
実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者	連携	
実施内容	様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービスである杉並版MaaSを導入・実装することにより、区民の移動利便性の更なる向上とともに、移動と移動の先にある活動が組み合うことで新たな価値の創出が見込まれるため、既存の交通事業者等のMaaSプラットフォームの活用検討を進める。実証実験という体験を通じて、区民等の潜在的な活動意欲を喚起するとともに、地域への波及効果のあるビジネスモデルの構築などのため、創意工夫に富んだ民間事業者の取組に対して、コミュニケーション・制度の面から支援を行う。 ＜活用を検討するMaaSプラットフォームの例＞ Ringo Pass（JR東日本）、TAMa-GO（京王電鉄）、my route（トヨタファイナンシャルサービス） 等		
実施期間	短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	
取組のイメージ	公共交通のデータ利用 乗り換え情報等のデータがより容易に取得でき、シームレスな移動が可能になる 統合型アプリ等（プラットフォーム）の利用 複数の交通モードの「検索・予約・決済」が一つのサービスとして利用でき、さらにシームレスな移動が実現する 政策への展開 多様な交通サービスの利用状況が把握・分析され、地域公共交通計画のモニタリングなど今後の施策推進にも寄与する 段階① データ整備・提供 → 段階② データ共有 → 段階③ データ活用 移動の選択肢の拡大・移動の効率化 移動時間の短縮、混雑緩和 区内の移動需要の喚起 あらゆる世代に対する移動手段の確保、安全性の確保や利便性の向上等による外出機会の創出 移動の先にある新たな需要の創出 観光・商業、医療・福祉、教育などの交通以外の他分野との連携による移動の高付加価値化 他分野（例） 観光・商業、医療・福祉、教育 GTFSデータ（バス）、GBFSデータ（シェアサイクル）、その他交通データ、都市データ 杉並版MaaS 都市OS		

図表 5-16 杉並版MaaSのイメージ

取組 2 オープンデータの整備・活用			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	区が主導となって、既存の鉄道やバスだけでなく、新規に参入する民間事業者（シェアサイクル・電動キックボード等）に対しても移動データの提供を促し、地域交通に係るデータを誰もが収集・分析できるような体制を構築する。地域課題を定量化・可視化することで、主体間での共通認識を形成することが容易になるというメリットを享受するためにも、データ活用を推進する。 また、データフォーマットの標準化とAPI⁵⁴との連携を促し、移動データを基に、交通分野におけるEBPMの推進を図る。さらに、継続性を担保するため、各種データが自動的に更新されるよう、業務データとオープンデータの一体化もあわせて検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 3 都市OSを見据えた交通のデータ整備とその他各種データとの連携			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	サイバー空間とフィジカル空間が高度に融合したデジタルツイン⁵⁵の活用を含め、交通分野のデータ整備をはじめ、将来的に他分野（防災、観光、福祉、環境等）のデータとの連携基盤となる都市OSについても、国や東京都の動向を注視しつつ検討を進める。活用するデータに関しては、リアルタイムデータやバリアフリーデータを含め、各種オープンデータをMaasシステム等へ情報提供するとともにワンソース・マルチユース⁵⁶の実現を目指す。また、他のモビリティサービスが保有するデータに対し、必要に応じてアクセスできるような環境の構築もあわせて検討する。		
実施期間		中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	長期 令和 13（2031）年度～
取組のイメージ	 図表 5-17 自動運転車両への3D都市モデルを活用した自己位置等の情報支援 出典：PLATEAU by MLIT（国土交通省）		

⁵⁴ 【Application Programming Interface】の略。ソフトウェアやアプリケーションなどの一部を外部に向けて公開することで、第三者が開発したソフトウェアと機能を拡張させ、共有できるようにすること。

⁵⁵ 現実世界から収集した様々なデータをコンピュータ上で仮想的に再現する技術のこと。コンピュータ上で限りなく現実に近いシミュレーションが可能となり、さらにリアルタイムでデータが更新されることから機械学習、推論を利用してサービス改善やコスト削減、将来予測などに用いられる。

⁵⁶ 1つの素材で複数の用途に用いられること。

取組 4 自動運転技術等の実証実験			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	交通事故の削減や運転手の負担軽減が期待されることから、今後実用化が見込まれる自動運転技術による公共交通サービスへの活用を視野に、道路運送法等法令上の対応措置を含め国や東京都の動向を注視しながら、自動運転技術の実証実験を検討する。 将来的な自動運転社会の到来に向けて、歩車共存空間の拡大や路肩におけるシェアリング車両用の留置、停車スペースの確保、スマートな交差点の運用などもあわせて検討する。		
実施期間		中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	長期 令和 13（2031）年度～
取組のイメージ	  図表 5-18 自動運転技術の実証実験 出典：東京都デジタルサービス局、千葉市		

目標 5 脱炭素化に資するかしこ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

区が目指すゼロカーボンシティの実現に向けて、区民が日頃から利用するバスや区職員が業務で利用する庁有車について、電気等を利用した環境負荷の小さい低炭素な車両へ転換するよう、交通事業者とともに取組を進めていきます。

【実施地域】区内全域

取組 1 すぎ丸における電気バスの導入

実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容	すぎ丸の車両の買い替え時期にあわせて、バス事業者とともに、環境にやさしい電気バス（EV）の導入に向けた検討を行い、導入を進める。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	
取組のイメージ	 図表 5-19 電気バス車両のイメージ 出典：BYD（ビーワイディー）ジャパンホームページ		

取組 2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入

実施主体	バス事業者	連携	区
実施内容	民間路線バスの車両更新にあわせて、電気バス（EV）や充電設備の導入を図ることとし、燃料電池バス（FCV）の導入については水素ステーションの設置場所の確保も含めて検討する。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

取組 3 庁有車の電気自動車への切替

実施主体	区	連携	
実施内容	区役所の庁有車を電気自動車等の低炭素な車両へ順次切り替えていく。		
実施期間	短期 令和 5（2023）年度 ～令和 8（2026）年度	中期 令和 9（2027）年度 ～令和 12（2030）年度	

施策 5-2 モビリティ・マネジメントの実施【再掲】

施策 5-3 公共交通を補完する自転車利用の推進【再掲】

3 施策・取組の実施スケジュール

図表 5-19 計画のスケジュール

		短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031） 年度～
施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充				
	取組1 多様な交通の連携によるシームレスな移動の拡充	検討	実施	
	取組2 各交通モードにおける運行等の最適化	検討	実施	
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）				
	取組1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発		実施	
	取組2 転入者を対象とする公共交通に関する分かりやすい情報提供	検討	実施	
	取組3 小中学生を対象とする交通・環境学習の検討と推進		検討	実施
施策1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計				
	取組1 すぎ丸の運行による多面的な効果の検証	検討	実施	
	取組2 ホームページや時刻表による分かりやすい情報提供	検討	実施	
	取組3 運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討		検討	実施
	取組4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討		検討	実施
施策2-1 交通結節機能の強化				
	取組1 公共交通のバリアフリー化の推進		実施	
	取組2 駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討		検討	実施
施策2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上				
	取組1 エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進		検討	
	取組2 区境地域における新たな交通サービスの導入検討	検討	実施	
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				
	取組1 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	検討(実証運行など)	実施	
	取組2 地域の回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行	検討	実施	
	取組3 公共交通と福祉交通との連携強化		実施	
	取組4 公民連携した新たな移動サービスの検討		検討	実施

		短期 令和5（2023）年度 ～令和8（2026）年度	中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13(2031) 年度～
施策3－2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充				
	取組1 生活圏域で利用できる小さな移動手段の提供		検討	実施
	取組2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進	実施		
	取組3 多様なモビリティの通行に対応した交通環境の整備		検討	実施
施策3－3 公共交通を補完する自転車利用の推進				
	取組1 自転車の安全な利用の促進	実施		
	取組2 公民連携したシェアサイクル事業の推進	実施		
施策4－1 安全・安心な交通環境の整備				
	取組1 時代に応じた交通安全教育の拡充	実施		
	取組2 バス停移設等の安全対策の実施	検討	実施	
	取組3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化	検討	実施	
施策4－2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討				
	取組1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装	検討	実施	
	取組2 オープンデータの整備・活用	検討	実施	
	取組3 都市OSを見据えた交通のデータ整備とその他各種データとの連携		検討	実施
	取組4 自動運転技術等の実証実験		検討	実施
施策5－1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入				
	取組1 すぎ丸における電気バスの導入	検討	実施	
	取組2 路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両や充電設備の導入	検討	実施	
	取組3 庁有車の電気自動車への切替	実施		
施策5－2 モビリティ・マネジメントの実施【施策1－2再掲】				
施策5－3 公共交通を補完する自転車利用の推進【施策3－3再掲】				