

## 「(仮称) 墨田区地域公共交通計画」策定に係る基礎調査結果について

### 1 はじめに

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(2020(令和2)年6月)により、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、本区においても、令和5年度区議会定例会6月議会に報告したとおり、本計画を策定することとした。

このたび、令和5年度の基礎調査を実施したので、その結果を報告する。

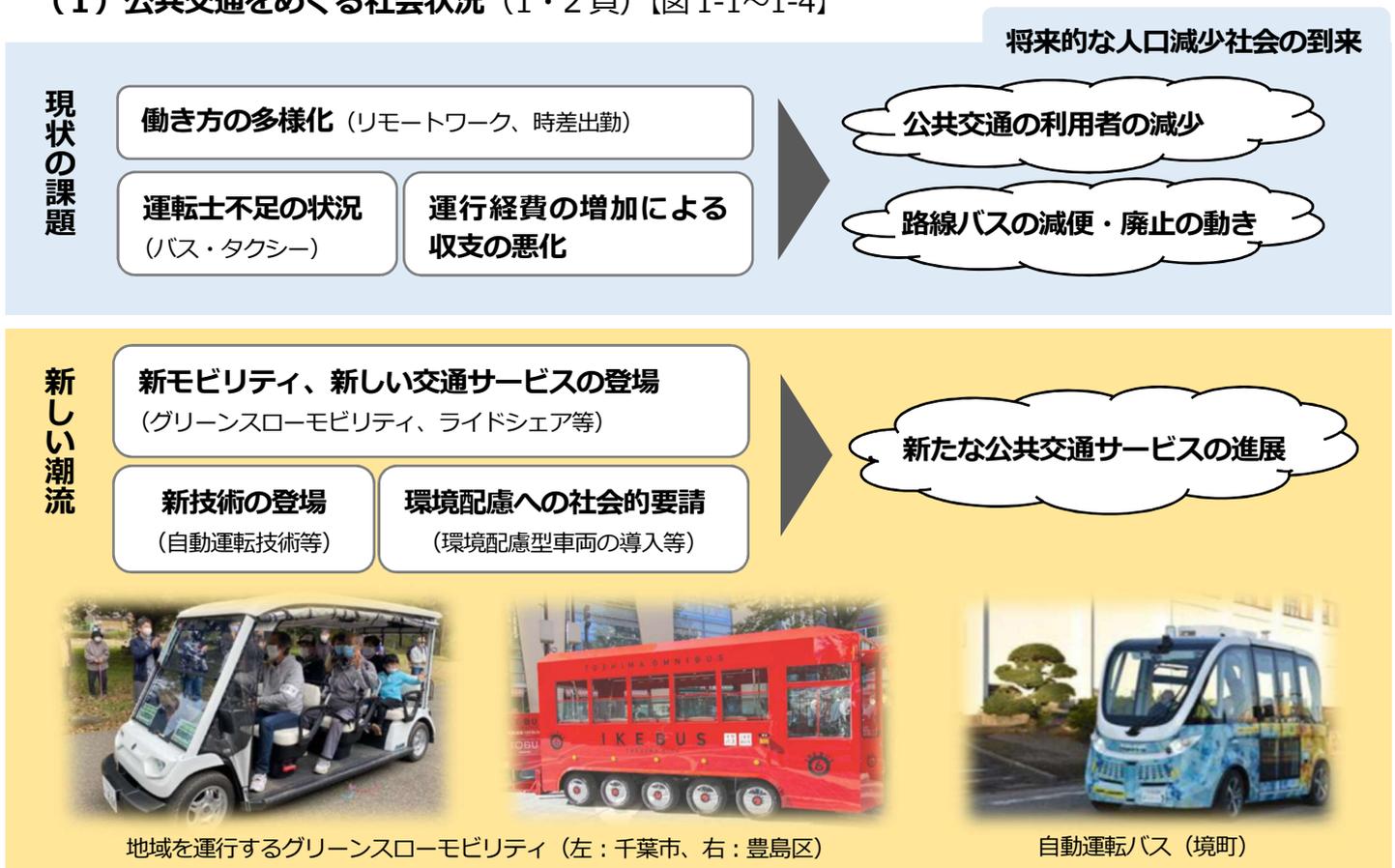
### 2 基礎調査の結果

#### <主な調査内容>

- 公共交通をめぐる社会状況、地域特性、人口の推移
- 公共交通網の現状、公共交通の利用状況
- パーソントリップ調査分析
- 区民アンケート調査
- 交通事業者へのヒアリング

#### <調査結果概要> ※関連図表は別添資料に掲載している。( )内は別添資料の頁番号

##### (1) 公共交通をめぐる社会状況(1・2頁)【図1-1~1-4】



## (2) 地域特性 (3 頁)

地形…区内の大部分は標高 2m未満の低地であり、移動に対する負荷は比較的小さい。【図 2-1】

道路…区の北部地域では、4m未満の狭い道路が多く見られる。【図 2-2】

一方で、区内各所では大規模なまちづくりが検討されているほか、都市計画道路等の拡幅が計画的に進められている。

## (3) 人口の推移 (4 頁)

➤ 区の総人口は、2023 (令和 5) 年 1 月 1 日において 279,985 人であり、高齢化率は 21.5%となっている。【図 3-1】

➤ 人口推計によると、総人口は 2030 (令和 12) 年にピークを迎え、その後減少していく予測となっているが、高齢化率は右肩上がりとなっており、2040 (令和 22) 年に 25.5%、2050 (令和 32) 年には、30.2%となる見込みである。【図 3-2】

※ 現在、基本構想の策定に向けて人口推計の見直しが行われているため、今後整合性を図る予定である。

## (4) 公共交通網の現状 (5・6 頁)

➤ 鉄道 5 社 8 路線、路線バス 3 社 29 系統、区内循環バス 3 ルートが運行されている。【図 4-1,4-2】

➤ 国土交通省の例示する都市部の交通空白地域の定義 (駅から半径 500m 以上、バス停から半径 300m 以上) に基づき本区の交通空白地域を図示すると、交通空白地域はほとんどない。【図 4-3】

## (5) 公共交通の利用状況 (7・8 頁)

➤ 2020 (令和 2) 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道、バスともに利用者が大きく減少したが、2022 (令和 4) 年度は 2019 (令和元) 年度比で 8~9 割程度まで回復している。【図 5-1~5-4】

## (6) パーソントリップ調査分析 (9 頁)

➤ 区内に出発地または目的地を持つ移動の総トリップ数は、1988 (昭和 63) 年から 2018 (平成 30) 年にかけて増減を繰り返しているが、前回調査 (2008 (平成 20) 年) と比較すると、2018 (平成 30) 年の総トリップ数は減少している。総人口が増えている一方で、移動需要が減少傾向にあるといえる。【図 6-1】

➤ 代表交通手段構成比は、1988 (昭和 63) 年から 2018 (平成 30) 年にかけて、鉄道・地下鉄の分担率が大きく増加しているのに比べて、自動車の分担率は低下傾向にある。【図 6-2】

## (7) 区民アンケート調査 (主な回答) (10~13 頁)

➤ 区内の外出先で多い箇所は、通勤・通学においては錦糸町、日常的な買物では錦糸町、曳舟、押上が多くなっている。区外への移動は、江東区、台東区、中央区が多くなっている。【図 7-1】

➤ 「最寄りのバス停までひとりで歩いて行き、バスを待つことができるか」という設問に対し、全体の 7% が「できない」と回答している。年齢別に見ると、80 歳以上が「できない」と回答する割合が一番多く、20%となっている。【図 7-2】

➤ 普段の外出時に困ることがよくある、たまにあるという回答は、全体の 17%であり、8 割以上は「特になし」と回答している。【図 7-3】

➤ 回答者の約 7 割が区内循環バスを利用したことがあるものの、利用頻度が比較的高い (週 1 回以上) 利用者は全体の約 1 割程度である。【図 7-4】

➤ 区内循環バスの改善してほしい点として、「片方向しか運行していないので不便」という意見が最も多い。【図 7-5】

➤ 今後、地域公共交通維持のために最も必要だと思うこととして、「行政が公共交通に積極的に関わっていくべき」という回答が全体の 47%と、最も多くなっている。【図 7-6】

## (8) 交通事業者へのヒアリング（主な内容）

### ア 一般社団法人東京バス協会

- 新型コロナウイルス感染症の流行以降、利用者数が以前の状況まで回復していないため、バス事業者を取り巻く環境は厳しい状況である。
- 乗務員の休憩時間を増やす制度改正（2024（令和6）年4月1日から施行）に対応する人員を確保するため、運転士を増やしたいと考えているが、新規の採用も難しく、減便等が必要になっている。

### イ 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会

- タクシー業界においても、乗務員不足が問題となっている。

### ウ 区内循環バス運行事業者

- 地域公共交通計画を策定する上では、特定の交通機関だけの見直しではなく、地域全体の交通体系の最適化を目指し、官民が連携して検討することが必要である。

## 3 本区の公共交通の課題等

調査結果から見えてくる本区の地域公共交通の課題は、以下のとおりである。

令和6年度は、区長の附属機関として、「(仮称) 墨田区地域公共交通活性化協議会」を設置し、これらの課題に対して、以下の検討項目案を中心に協議していく。

### (1) 鉄道・路線バス等で構成される交通網は充足しているが、将来的な人口減少社会等の到来を踏まえ、時代の変化に応じた地域公共交通の最適化が必要である。

#### 検討項目案

- 乗り継ぎしやすい交通環境の整備（交通結節点の整備等）
- MaaS（Mobility as a Service の略称）など新技術の導入検討
- 自動運転技術の活用
- 区内循環バス事業の見直し（地域特性を踏まえたルートの新編・目標収支率設定等の検討）

### (2) 高齢化率の上昇に伴い、移動に困難を抱える区民も増加していくことが見込まれる。

#### 検討項目案

- 地域が主体となる運行形態の検討
- 事業者による福祉輸送等の活用検討
- 他分野の事業との連携（福祉タクシー券等）

### (3) 公共交通に対する利用者（区民）の要望は多岐にわたり、行政が公共交通に積極的に関わっていくことが求められている。

#### 検討項目案

- 公共交通機関の利用拡充に向けた取組（モビリティ・マネジメント）
- 区民と公共交通を考える場の設定（ワークショップの実施等）
- グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティ等、新しい交通手段に関する情報共有