

---

# すみだの公共交通のあるべき姿に関する 提言書

— 「(仮称) 墨田区地域公共交通計画」策定に向けて —

---

令和6年10月  
地域公共交通等調査特別委員会

## はじめに

公共交通に関して、２０００年に鉄道、２００２年に乗合バス・タクシーの国による需給調整規制が廃止され、規制緩和が進んだことから、公共交通に係る事業の活性化が図られる一方、過疎地域において不採算路線からの撤退など地域住民に大きく影響を及ぼす事態が発生し、その結果、地方公共団体が独自の支援や第３セクターを結成するなどの取組が進んでいます。

都市部においてもこうした背景を踏まえるとともに、高齢化の一層の進展を視野に入れ、地域公共交通の未来の姿について積極的に関与する必要があります。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

区では、利用者の声を幅広く聴取するとともに、交通事業者と利用者、行政機関で構成する「墨田区地域公共交通活性化協議会」を設置し、持続可能な地域公共交通について、検討し計画の策定に取り組んでいます。このことに併せて、本年５月２９日に設置された本委員会では、区内循環バスの在り方やシェアサイクル等をはじめとする新たな交通手段を含め、安全・快適で使いやすい持続可能な交通ネットワークを形成し、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、すみだの公共交通のあるべき姿について調査、検討を重ね、この度、提言書を取りまとめるに至りました。

区においては、「(仮称) 墨田区地域公共交通計画」策定に当たり、本提言の実現に向けて検討されることを望みます。

なお、本書末尾には、あらかじめ各会派から募った意見をほぼ原文のまま掲載してありますので、こちらも併せて今後の参考とされることを期待します。

令和６年１０月３１日

地域公共交通等調査特別委員会

---

## 1 公共交通の維持・拡充

---

### 提言 1 持続可能な公共交通の在り方について

- (1) 地域公共交通が公共の福祉の増進に資することに鑑み、区は交通事業者と密接に連携し、地域公共交通の活性化及び再生に主導的な役割を果たすこと。
- (2) 人口動態、都市構造に変化が生じる大規模なまちづくりが行われる際には、将来の交通需要を予測・分析し、公共交通計画の見直しを検討すること。
- (3) 計画の進行を評価・検証するため、計画立案時には、目的、KGI※、KPI※（短期・中長期）を設定し、進捗確認・振り返りが定量的にできるようにすること。
- (4) 区が主導的な運営を行う事業については、効率的な運営を行い、サービス向上と費用削減を両面で実行し続けること。
- (5) 区が主導的な運営を行う事業については、年間の運行経費をはじめ、収支率や利用者1名当たりの費用等を含め、毎年可視化すること。

## 提言２ 誰もが気軽に自由に移動できる公共交通について

- (１) 新たな交通手段（小型モビリティ、グリーンスローモビリティ※、オンデマンド交通※、福祉車両の空き時間の活用等）の導入を検討すること。
- (２) M a a S (Mobility as a Service) ※、シェアリングサービス※ などサービス導入について、広く検討すること。
- (３) これから普及するであろう自動運転サービスについては、周辺自治体の実証実験等の状況から安全性の検証をしっかりと行い、本区に導入できるよう検討すること。

### ※ 用語解説

|                                 |                                                                                      |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| K G I                           | 重要目標達成指標と呼ばれ、組織の最終目標を定量的に定めたもの。                                                      |
| K P I                           | 重要業績評価指標と呼ばれ、K G I を達成するための中間目標のこと。                                                  |
| グリーンスローモビリティ                    | 時速 20 km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。                             |
| オンデマンド交通                        | 路線バスのような路線定期交通とは異なり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由な組み合わせにより、地域の特性に応じて柔軟な運行方法を行うもの。                |
| M a a S (Mobility as a Service) | 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。 |
| シェアリングサービス                      | 自転車等を共同利用（シェア）する交通システムであり、利用者が複数の拠点（サイクルポート）において、自転車等を借りる、若しくは返却することができるサービスのこと。     |

---

## 2 区民の利便性向上

---

### 提言 1 利用実態に応じた区内循環バス事業の見直しについて

- (1) 区民の利便性向上につながるよう、大規模団地や生活道路を通過するコースも含めたルートの変更を検討するとともに、適正な運賃の見直しをすること。
- (2) 見直しに当たっては、ビッグデータを活用するほか、利用実態や収支状況などのエビデンスをしっかりと区民に説明するとともに、区民の意見に耳を傾け、十分な理解を得ること。
- (3) 運行事業者の協定見直しに当たり、協定内容及び収支不足額に対する補助額については、事前に議会へ報告をすること。
- (4) 区民の利便性を最大化するため、ルートの見直しに当たっては、その範囲を区内に閉じることなく、他区への乗り入れを含め、区民の要望に沿った検討をすること。
- (5) 新しい技術を活用し、個人の属性に応じた割引サービスなどの導入を検討すること。

## 提言２ 鉄道・バス等を安全・快適に乗り継ぐことのできる公共交通について

### [ソフト面]

- (１) 交通広場等の交通結節点において、ＤＸ（デジタルサイネージ等）を活用し、外国語表記も含め周辺情報や乗り継ぎなどの案内機能を拡充すること。また、ウェブサイトやアプリなどで、運行ルート、時刻表、運賃などの情報を分かりやすく提供すること。
- (２) すべての人がどの地域にいても自由に移動ができるようにすること。
- (３) 新たなモビリティの導入に当たっては、利用者の安全を確保するため、運行マニュアルを定めるなど、事前にサービスレベルを可視化すること。

## [ハード面]

- (1) 交通結節点である交通広場を様々な交通手段が結節するモビリティハブ※として機能するように検討すること。
- (2) 目的地までの乗車時間を短縮するため、交通結節点は、押上駅だけでなく、小さな網の目のように、バス停単位で複数の設置を検討すること。
- (3) 公有地等を活用したシェアサイクルポート等の整備を促進すること。

### ※ 用語解説

|         |                                            |
|---------|--------------------------------------------|
| モビリティハブ | 複数の交通手段が集まり、シェアリング型の移動サービスの利用拠点を集約した場所のこと。 |
|---------|--------------------------------------------|

---

### 3 交通環境づくり

---

#### 提言 1 バリアフリー基本構想を踏まえた対応及び情報バリアフリーの推進による利便性の向上について

- (1) バリアフリー基本構想の整備方針を踏まえたバリアフリー化を推進（道路、鉄道駅、車両）すること。
- (2) 情報バリアフリーの観点から、公共交通に係る情報発信等に配慮すること。
- (3) 多くの区民利用が想定されるバス停の上屋やベンチの整備により、誰もが利用しやすい交通環境づくりをすること。

---

## 4 多様な主体との地域連携

---

### 提言1 地域及び地域経済への貢献について

- (1) 鉄道駅周辺等の鉄道用地を地域行事に積極的に開放するなどにより、地域との交流（地域へのCSR※活動）を深めるよう事業者に要請すること。
- (2) 公共交通を活用したイベント開催、地域住民の交流促進を図り、賑わいを創出すること。
- (3) 鉄道駅だけでなく、商業施設、観光地、病院など、地域毎のニーズに沿った主要拠点を設定し、主要拠点へのアクセス向上を図ること。

#### ※ 用語解説

|     |                                                                                                                               |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CSR | Corporate Social Responsibility の略。企業活動において、社会的公正や環境などへの配慮を組み込み、従業員、投資家、地域社会等の利害関係者に対して責任ある行動をとるとともに、説明責任を果たしていくことを求める考え方のこと。 |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## ＜参考＞ 各会派の提案

### 墨田区議会自由民主党・無所属

|                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                                                                                                                                                                                                                                | 【全体】誰もが行きたいところに行ける公共交通の実現                                                                                          |
|                                                                                                                                                                                                                                  | ・移動に困難を抱える交通弱者に対して、新たな交通手段（グリーンスローモビリティ、デマンドタクシー等）の導入検討                                                            |
| 2                                                                                                                                                                                                                                | 【全体】区民の利便性向上と受益者負担の考えに沿った公共交通の再構築                                                                                  |
|                                                                                                                                                                                                                                  | ・利用実態に応じた区内循環バス事業の見直し（ルート・運賃等）                                                                                     |
| 3                                                                                                                                                                                                                                | 【公共交通機関の乗り継ぎ】鉄道・バス等を安全・快適に乗り継ぐことのできる公共交通                                                                           |
|                                                                                                                                                                                                                                  | ・交通弱者の方が利用しやすい交通環境づくり（バス停上屋・ベンチの設置）<br>・バリアフリー基本構想の整備方針を踏まえたバリアフリー化の推進（道路、駅構内、車両）<br>・ＤＸを活用した乗り継ぎ情報の発信（デジタルサイネージ等） |
| 4                                                                                                                                                                                                                                | 【ラストワンマイル】シェアサイクルポート等にもつながる公共交通                                                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                  | ・交通結節点である交通広場の機能整備（モビリティ・ハブ等）<br>・公有地等を活用したシェアサイクルポート等の整備促進                                                        |
| その他                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                    |
| <p>地域公共交通は、利用者が減少すると運賃収入も減少し、維持が困難になることから、公共交通機関の利用促進が図られる取組を積極的に行う必要がある。</p> <p>一方で、区内循環バス事業は、運転士人材不足等により拡充が難しい状況であるが、区民の利便性向上につながるよう、ルートの変更や運賃の見直しを行うべきである。</p> <p>また、見直し案については、収支状況などのエビデンスをしっかりと区民に説明し、十分な理解を得ることが重要である。</p> |                                                                                                                    |

### 墨田区議会公明党

|                                              |                                                                |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 1                                            | 住民の足としての地域交通の維持及び観光等で訪れる来街者の円滑な移動手段の確保並びに交通弱者に対する新たな交通手段の検討    |
| 施策 3-1、3-2、3-3、3-4、4-2 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案] |                                                                |
| ①                                            | 介護施設、障害者施設等の送迎車両の空き時間を活用した新たな移動手段を確保すること。                      |
| ②                                            | 多くの区民利用が想定されるバス停の上屋やベンチの整備が行われるよう交通事業者と協議すること。                 |
| 施策 1-1、1-2、2-1 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案]         |                                                                |
| ③                                            | 交通結節点や駅前広場等においてデジタルサイネージ等を活用し、外国語表記も含め周辺情報や乗り継ぎなどの案内機能を拡充すること。 |
| ④                                            | 観光客も輸送対象に加えることで乗降者数増を図ること。                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2 区内循環バス事業の見直しにあたり、ビッグデータを活用し持続可能な地域交通としてのプラットフォームの確立</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>施策 1-3 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案]</p> <p>① 区内循環バスの見直しにあたり、観光客中心の考え方に基づき、東京スカイツリー起点のコース設定の是非について検証したうえで、区民の利便性を踏まえ大規模団地や生活道路を通過するコースを検討すること。また、利用実態や収支率などのエビデンスを踏まえるとともに、区民の意見を十分に聞いたうえで見直すこと。</p> <p>② 運行事業者の協定見直しにあたり、協定内容及び収支不足額に対する補助額については、事前に議会報告をすること。</p> <p>③ 他区との連携（平井駅等）を検討すること。</p> <p>④ マイナンバーカードの活用を視野に入れた割引サービスなどの導入を検討すること。</p> <p>⑤ 多くの区民利用が想定されるバス停の上屋やベンチの整備が行われるよう交通事業者と協議すること。（再掲）</p>                                                                                                                      |
| <p>3 バリアフリー基本構想を踏まえた対応及び情報バリアフリーの推進による利便性の向上</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>施策 2-1、2-2 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案]</p> <p>① 道路、鉄道駅、車両のバリアフリー化を推進すること。（再掲）</p> <p>② M a a S プラットホームの広域での構築を前提に東京都及び交通事業者との協議を進めること。（交通系 IC カード、マイナンバーカードの連携によるキャッシュレス化、割引サービスの検討）</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>その他</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <p>施策 2-4 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案]</p> <p>① 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第 5 条第 2 項の規定に基づき、自転車等駐車場の不足する鉄道駅を運営する事業者に対し、協力義務を果たすよう求めること。</p> <p>施策 4-1、5-3 [(仮称) 墨田区地域公共交通計画骨子案]</p> <p>① 駅前広場など鉄道用地を地域行事に積極的に開放することを通し地域との交流（地域への CSR 活動）を深めるよう事業者に要請すること。</p> <p>全体</p> <p>① 各施策の取組み計画の欄の濃淡の矢印がわかりづらい。明確にすること。</p> <p>② 計画の進行を評価・検証するために KPI（短期・中長期）を設定すること。<br/>※区内循環バスの役割を踏まえたうえで、外出時における公共交通利用者の割合（年代別、地域別）、DX 化の進捗状況等</p> <p>③ 地下鉄 8 号線延伸の進捗状況に合わせ、錦糸町のまちづくりと連携した計画の見直しを検討すること。</p> <p>④ ライドシェアについて、国の動向を踏まえ検討すること。</p> |

|   |                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 墨田区の公共交通を住民の移動権を保障する制度として位置付けるべき                                                                                                                                                                                                                     |
|   | 住民が、いつでもどこでも自由に、安全に移動することは、健康文化的な生活を営むうえで欠かせないものです。憲法に保障された生存権、移転の権利、幸福追求権などをもとに移動する権利を保障する施策を自治体で作るべきです。墨田区内でもバスの本数が少ないところもあるなどの課題をみれば、住民の移動権を実質的に保障する施策を進めるべきと考えます。                                                                                |
| 2 | 公共交通を事業者任せ、市場に依存した事業から墨田区が主体の事業にすべき                                                                                                                                                                                                                  |
|   | 運転手不足によるバスの減便などが起きている事態に歯止めをかける必要があります。地域公共交通は事業者任せでは限界があり、墨田区が事業運営の財源を確保し、主体的に関与する事業制度を検討していくべきと考えます。                                                                                                                                               |
| 3 | 墨田区の公共交通を充実させることによって、すべての人の移動手段確保や交通不便地域の解消を図るべき                                                                                                                                                                                                     |
|   | 高齢運転者による事故が多発しています。特に墨田区は、車を保有していない住民が圧倒的に多く、地域公共交通の重要性がいっそう増えています。特に高齢者、障害者、学生等の日常の移動手段を確保する必要があり、すべての人がどの地域にいても自由に移動ができるようにするべきと考えます。                                                                                                              |
|   | その他                                                                                                                                                                                                                                                  |
|   | 公共交通をどうしていくかは、すべての人に関わる問題です。協議会等も行われていますが、参加者も限られ、時間の制約もあり、十分な議論が行われているとはいえません。委員会としても、広く住民の意見を聞く場を設け、より住民の声を反映した提言を委員会として作っていくべきだと考えます。意見を聞く場をどう設けるかは様々な議論がありますが、他の委員会では当事者を呼んで意見交換会を開催したこともあり、そういったやり方も参考にしながら、当委員会としても住民の意見を聞く場を十分に設けるべきであると考えます。 |

## 墨田区議会日本維新の会・国民民主党

|   |                                                                                                                      |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 「区民」に利用される「交通手段」であること                                                                                                |
|   | これは、公共交通は「利用者中心」であるということを示すものです。私達にとって、利用者は区民です。区民の生活の質・満足度の向上に寄与する公共交通になることを望みます。以下に、そのためのポイントを記載します。               |
|   | (1) 新たなモビリティの導入<br>・MaaS (Mobility as a Service)、オンデマンド交通、小型モビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、既存の交通手段にこだわることなく、広く検討・実験・導入をします。 |
|   | (2) 新たな技術による柔軟な運賃体系の導入<br>・区民割引、家族割引、時間割引など、ターゲット（区民）に対して「利用促進」が図れる運賃体系にします。（＝柔軟な運賃体系を可能とする技術の導入をします。）               |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(3) 情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行ルート、時刻表、運賃などの情報を、ウェブサイトやアプリ、停留所などで分かりやすく提供します。</li> <li>・ リアルタイムな運行情報を提供し、遅延や運休などの状況を迅速に伝えます。</li> <li>・ 地域イベントやキャンペーンなどを通じて、公共交通の利用を促進します。</li> <li>・ 利用者アンケートや意見交換会などを通じて、区民の声を収集し、サービス改善に活かします。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>2 「持続可能性」高い「運営」であること</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>これは、公共交通の「将来性の確保」を示すものです。</p> <p>多くのステークホルダーが存在することからも、本計画は、誰が見ても理解ができるもの、認識の齟齬が発生しないものを望みます。以下に、そのためのポイントを記載します。</p> <p>(1) 計画の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画立案時には目的・目標・KGI・KPI を明確にし、進捗確認・振返りが定量的にできるようにします。</li> <li>・ 各ステークホルダーの役割とスケジュールの明確化をします。</li> <li>・ 計画の進捗状況は、全てのステークホルダーと共有します。</li> </ul> <p>(2) 費用対効果を意識した効率的な運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口動態、都市構造の変化などを考慮し、将来の需要を分析・予測します。</li> <li>・ 区民への継続的な提供にあたっては、効率的な運営を行い、コスト削減とサービス向上を両面で実行し続けます。</li> </ul> |
| <p>3 「地域社会」の活性化に資する「輸送手段」であること</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>これは、公共交通の「地域貢献」という側面を示すものです。</p> <p>地域公共交通においては、単に移動手段を提供するだけでなく、地域経済の活性化、コミュニティの形成など、地域社会の発展に寄与する役割を望みます。以下に、そのためのポイントを記載します。</p> <p>(1) 地域経済への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅だけでなく、商業施設、観光地、病院など、地域毎のニーズに沿った主要拠点を設定し、主要拠点へのアクセス向上を図ります。</li> <li>・ 商店街、観光協会など、地域事業者と連携した企画・サービスを実施します</li> <li>・ 公共交通を活用したイベント開催、地域住民の交流促進を図ります。</li> </ul>                                                                                                                                                 |

## 立憲民主党墨田区議団

|                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 やさしい公共交通（誰もが気軽に自由に移動できる公共交通）</p>                                                                                                                                                                                                  |
| <p>高齢者や学生、障害者、外国人（在住者も旅行者も含む）など、誰もがわかりやすく利用しやすい案内やシステム構築をすべきです。利用可能なモビリティ等が総合的に知ることができるよう、MaaSの活用はもちろん、ITに不慣れな人でも利用しやすい表示や仕組み等を工夫すべきだと考えます。</p> <p>また、令和4年のオンデマンドバス「すみタク」の実証運行は、住民の方から利用し便利だったという意見もありましたが、実証運行自体を知らない、利用方法がよくわからな</p> |

いなどの意見も聞かれました。広報の仕方の工夫も必要です。

また、物理的なバリアフリーだけでなく、心のバリアフリーも必要です。どんな状況の方でも躊躇せず気軽に外出し、自由に移動したくなる地域となることで、より大きな多面的な効果、クロスセクター効果が期待できます。

さらに、様々なモビリティの交通結節点、複数の交通手段をつなぐ場所、いわゆる transport hub のさらなる整備と充実を推進すべきです。交通結節点は、乗り換え機能だけでなく、拠点形成機能や、まちの顔・ランドマークとなる機能も期待できます。例えば、墨田区の循環バスは乗り換えできるのは押上のみだが、台東区では3つの路線共通のバス停が複数。循環バスに限らず、あらゆるモビリティの結節点に関してもさらなる充実を目指すべきです。墨田区は狭隘な道が多いので、小さな交通結節点が網の目のようにつながり3種の機能が連携しながら利便性を高めていくことを期待します。

## 2 あんしんな公共交通（安心・安全が確保された公共交通）

2000 年前後に規制緩和が行われました。鉄道事業は事業参入が免許制から許可制に、事業廃止は許可が不要、届出だけになり、自由な競争の下、不採算路線の廃止が進みました。一般旅客自動車運送事業・バスやタクシーなどは競争の激化により、ツアーバス事故など、安全性確保が困難になるなどの弊害がありました。

一度なくなってしまった交通機関を元に戻すことは難しく、慎重な検討が必要です。また、公共交通機関に、なによりも重視されるべき安全性を蔑ろにすることはできません。人を乗せて運ぶということは人の命を預かるということです。これから取り入れられる、新しいモビリティに関しても、車両の安全性の確保、運転士の水準は保たなくてははいけないと思います。また、運転士の不足、そして確保が難しい現状だからこそ、待遇等は十分なものにすべきです。

将来的には、他自治体で実証実験が行われており、これから普及するであろう自動運転サービスも安全性の検証をしっかりと行い導入を目指すべきです。

## 3 つづく・発展する公共交通（持続可能な公共交通）

公共交通は大切な地域の社会資本です。地域の人たちにとって、公共交通が当たり前にあるものではなく、自分たちが利用し支えていく、使わなければなくなってしまうものであるという思いを持っていただくことが重要です。

公共交通は基本的人権の「移動権」に関わる重要な公共性もありますが、その責任を事業者だけに負わせるのではなく、住民お一人おひとりが「自分たちの交通である」との意識が生まれるような施策が必要と考えます。

また、住民の方の意見や要望だけに基づいて計画策定すると、一時的な満足度は高まれど、区全体の発展に繋がらない可能性もあるので、どう墨田区という街を設計するか、また、区内だけでなく周辺自治体との関わりも含め、大きな視点で計画を策定すべきです。

公共交通計画は区の都市計画にも大きく関わるものですが、現状、担当者、人手も限られている状態です。人員の確保、計画策定のため調査等の予算確保も必要だと考えます。