

「(仮称) 墨田区地域公共交通計画」の作成について

1 計画策定の背景と目的

交通ネットワークは地域の暮らしと産業を支える社会基盤の一つですが、将来的な人口減少社会の到来、リモートワークや時差出勤などの働き方の多様化に伴う交通利用者の減少、交通事業者における深刻な運転士不足等により、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しています。

一方で、近年では自動運転の実証実験や新モビリティの登場など、交通に係る様々な新技術が開発され、より利便性の高いサービス提供に大きな期待が寄せられています。

このような社会環境の中、本区においては、区民の足として定着してきた区内循環バスの利用者の減少や燃料費のコスト高による収支率の悪化等の課題を抱えているほか、地下鉄 8 号線の延伸等を踏まえた今後の区内交通の在り方について、総合的に検討する必要性が生じています。

これらのことから、誰もが安全・快適で使いやすい持続可能な交通ネットワークを形成するとともに、住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域公共交通に関する考え方や方向性を示す「(仮称) 墨田区地域公共交通計画」(以下、「交通計画」という。)を策定します。

2 根拠法令・計画区域・計画期間

根拠法令 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)

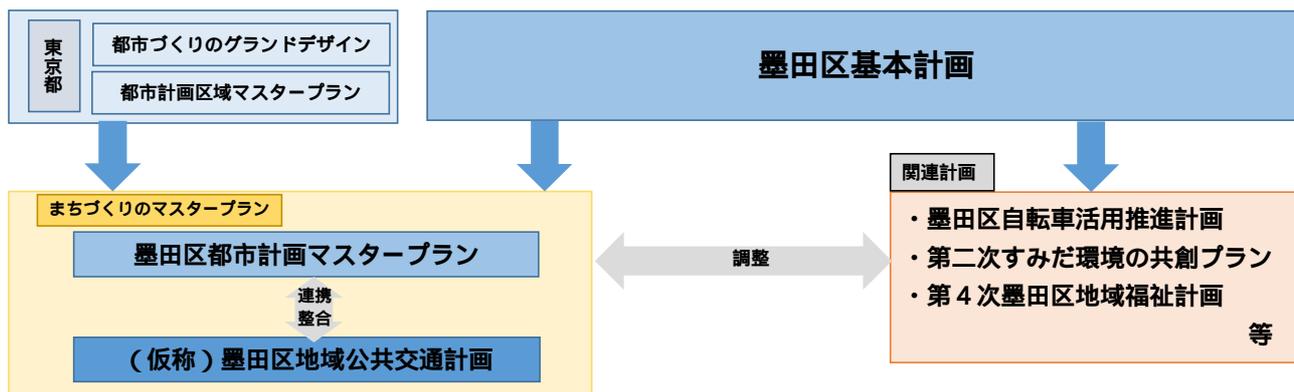
計画区域 墨田区全域

計画期間 令和 7(2025)年度~令和 16(2034)年度(10 年間)

3 計画の位置づけ

本区では、「暮らし続けたい・働き続けたい・訪れたいまち」の実現に向けて、墨田区基本計画に基づく様々な施策を展開しています。基本計画では、基本目標として、地域で快適に暮らせる「すみだ」を作ることを掲げており、交通計画は、地域公共交通の分野によってこの目標を達成するためのマスタープランとして位置づけられます。

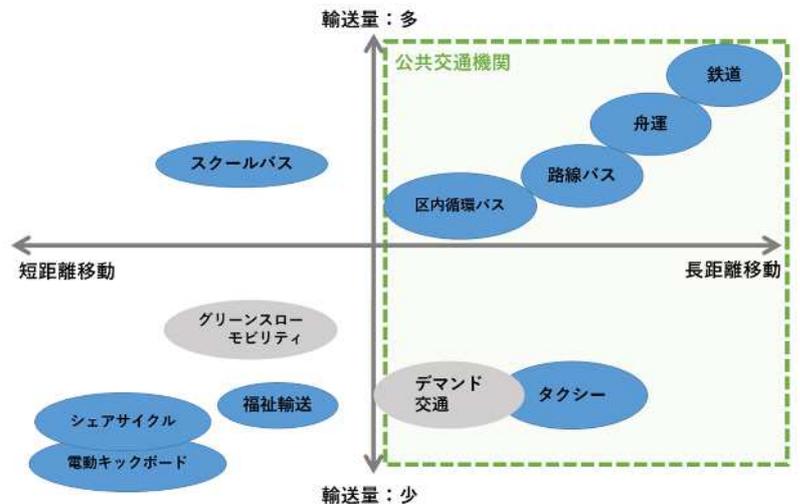
一方、都市計画マスタープランは、まちづくりの将来像や方針を示す計画です。地域公共交通は、都市基盤を前提として展開されるサービスであることから、交通計画策定にあたっては、都市計画マスタープランと整合性を図る必要があります。また、その他の区の計画においても、交通に関わる部分があることから、これらの計画と緊密に連携しながら、策定します。



4 計画の対象

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」(以下、「基本方針」という。)では、交通計画の中に、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通サービスに加え、スクールバスや福祉輸送、民間事業者との連携による送迎サービスなど、地域の多様な輸送資源を活用する取組を盛り込むことを求めています。

区民の移動に対するニーズは様々であり、時代とともに変化してきていることから、本区においても、基本方針に基づき、既存の公共交通サービスだけでなく、電動キックボードやシェアサイクル、舟運なども、計画の中に含めていきます。また、自動運転などの新技術の活用、MaaS*の可能性についても検討します。 * Mobility as a Service の略称



5 地域公共交通の現状（令和5年度基礎調査結果）

ページ番号及び図表番号は、別添資料参照

(1) 公共交通をめぐる社会状況（1・2頁）【図1-1～1-4】

【現状の課題】働き方の多様化、運転士不足の状況、運行経費の増加による収支の悪化
公共交通の利用の減少、路線バスの減便・廃止の動き

【新しい潮流】新モビリティ・新しい交通サービス・新技術の登場、環境配慮への社会的要請
新たな公共交通サービスの進展

(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、移動に対する負荷は比較的小さくなっています。【図2-1】
道路...区の北部地域では、4m未満の狭あいな道路が多く見られます。【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ます。

(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%となっています。【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りますが、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%となる見込みです。【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す。

(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ます。【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ありません。【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ましたが、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ます。【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ますが、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ます。総人口の増加に対し、移動需要は減少傾向です。【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ります。【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ます。区外への移動は、江東区、台東区、中央区が多くなっています。【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」と回答しています。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%となっています。【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」と回答しています。【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割程度です。【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くなっています。【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、最も多くなっています。【図7-6】

6 本区の公共交通の課題

(1) 地域公共交通の持続可能性の担保

鉄道・バス路線で構成される交通網は現時点では充足していますが、公共交通をめぐる様々な社会状況は急速に変化していることから、将来を見据えて地域公共交通を持続可能なものとしていく必要があります。また、観光需要のさらなる拡大を見据え、国際化への対応も求められます。

(2) 移動に困難を抱える区民への対応

区内には交通空白地域と呼ばれる地域がほとんどなく、新たな公共交通導入の必要性は低いと考えられます。一方で、加齢によって移動に困難を抱える区民の増加が想定されるほか、子育て世代ではベビーカーでの移動に課題があるなど、交通弱者へのさらなる対応が必要となっています。

(3) 行政の公共交通への関与

地域公共交通は地域の暮らしと産業を支える社会基盤の一つであることから、行政は区民・地域事業者と課題を共有し、連携しながら、ともに解決策を探っていくことが必要です。

7 基本方針（案）

これまで、公共交通は、民間事業者が主体となり、運営されてきました。しかしながら全国的には、地域公共交通の利用者は減少傾向にあり、民間事業者の経営努力のみに依存して維持していくことは厳しくなっている状況にあります。

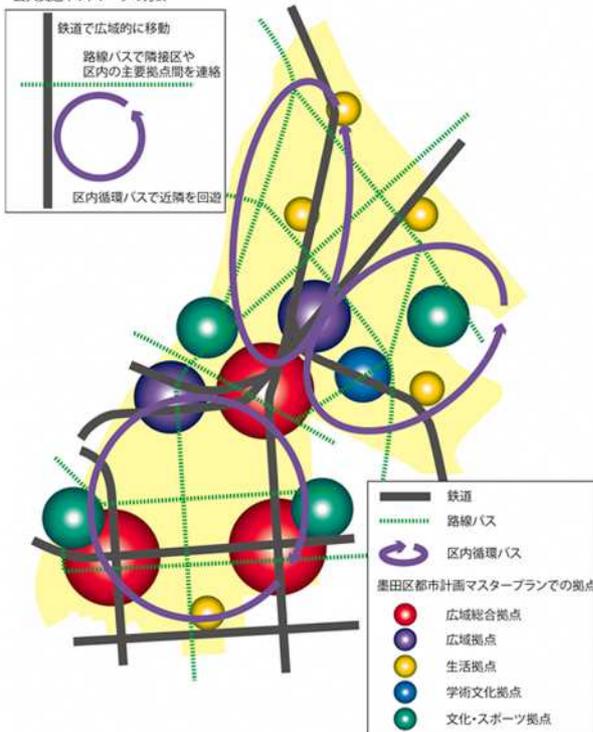
一方、本区の交通は、鉄道・路線バス等を軸に構成され、現時点での交通網は充実しています。また、公共交通の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い大きく減少したものの、回復基調にあります。

しかし、休息時間の確保を目的とした「改善基準告示」の適用により、全国各地で減便・路線の廃止が行われるなど、公共交通の担い手不足は大変深刻な課題です。

交通ネットワークは地域の暮らしと産業を支える社会基盤の一つであり、基本計画に掲げる「地域で快適に暮らせる「すみだ」を作る」という目標を達成するためには、地域公共交通の維持・発展は欠かせない要素となっています。行政のみならず区民が、こうした課題と向き合い、共に解決策を探っていくことが必要といえます。

こうしたことから、基本方針を以下のとおり定めます。

公共交通ネットワークの方針



地域で支える 多様な交通ネットワーク

～ 誰にもやさしく 快適に移動できるまちの実現～

8 取組の方向性（案）と公共交通施策（例）

（1）多様な交通ネットワークを支える環境づくり

施策例

乗継しやすい交通環境の整備（交通結節点の整備等）
MaaS など新技術の導入
外国人観光客も含めた、来街者にとって利用しやすい仕組みづくり（情報発信・多言語化等）
区内循環バス事業見直しの方向性（地域特性等を踏まえたルートの新編・目標収支率等の検討）

（2）誰にもやさしい交通の実現

施策例

地域コミュニティを主体とした新たな交通サービスの導入
福祉事業者と連携した福祉輸送サービスの活用
福祉タクシー券事業など、福祉分野との連携
タクシー事業者と連携した新たな交通サービスの導入

（3）地域公共交通を区民とともに支える仕組みづくり

施策例

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発信