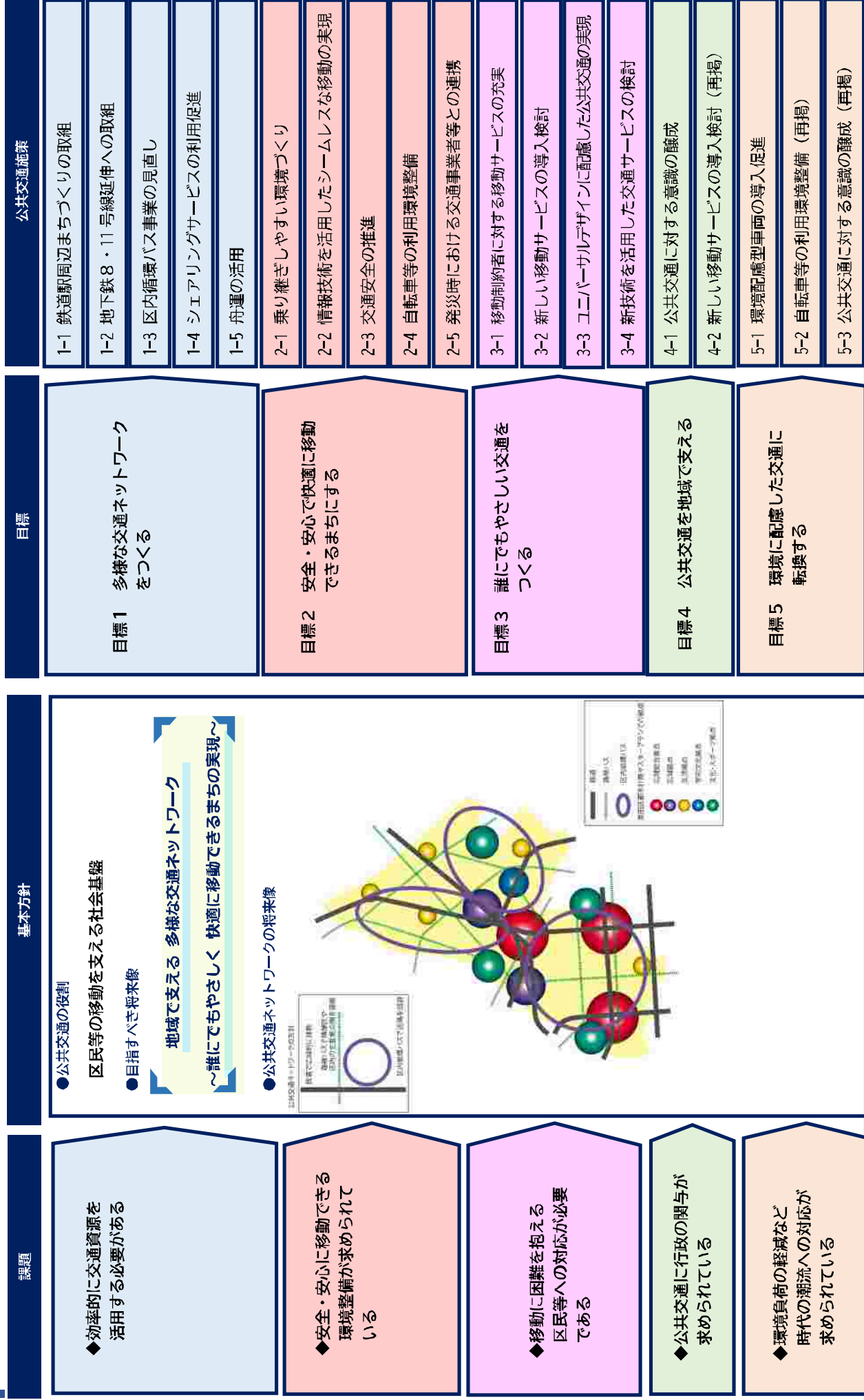


第6章 墨田区地域公共交通の施策

1 施策体系



2 具体的な施策

5つの目標に沿って、公共交通施策を設定しました。

目標1 多様な交通ネットワークをつくる

1-1 鉄道駅周辺まちづくりの取組

<現状>

公共交通の柱となる鉄道は中長距離の移動手段であり、各鉄道駅は区外への移動の起終点として大きな役割を果たしています。特に押上駅は、東京国際空港（羽田）及び成田国際空港へのアクセス性が良く、国内外に向けた長距離移動の起終点ともなっています。

京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差事業（2017（平成29）年3月事業完了）は、鉄道周辺のまちづくりに大きく貢献してきました。また、錦糸町駅や押上駅、京成曳舟駅においては、路線バスや区内循環バス、タクシーなどの乗り継ぎ利便性を向上させるため、都市開発事業の推進に合わせて交通広場等の交通基盤を整備し、交通結節点として機能拡充が図られてきました。

一方で、近年では、多様なモビリティによる移動手段が発達し、駅周辺において、シェアリングポートなどが複数整備されるようになってきています。

▶ 錦糸町駅北口交通広場



▶ 京成曳舟駅交通広場



▶交通広場等の整備状況（2024（令和6）年8月時点）

【錦糸町駅（北口交通広場・南口駅前広場）】

鉄道の状況	J R総武線（各停・快速）、東京メトロ半蔵門線
バスの状況	【北口】都営バス4路線（都02、都08、錦37、錦40） 区内循環バス 南部ルート 【南口】都営バス15路線（錦13甲、錦13乙、錦18、急行05、 直行03、都07、東22、錦28、錦25、FL01、錦11、 両28、両28出入、錦27、錦22）
タクシーの状況	【北口】乗り場1台、タクシープール 12台 【南口】乗り場1台、タクシープール 9台

【押上駅交通広場】

鉄道の状況	東武伊勢崎線、京成押上線、東京メトロ半蔵門線、都営浅草線
バスの状況	都営バス（錦37） 区内循環バス 北西部ルート、北東部ルート、南部ルート
タクシーの状況	乗り場1台、タクシープール6台

【京成曳舟駅交通広場】

鉄道の状況	京成押上線
バスの状況	区内循環バス北西部ルート
タクシーの状況	乗り場1台、タクシープール4台

<取組方針>

鉄道立体化の推進により、沿線のまちづくりを推進しています。

今後行われる大規模なまちづくりにおいては、周辺交通への影響等を検証し、必要に応じて交通計画の見直しを行います。

交通広場を計画する場合には、駅周辺の交通量や周辺環境、駅利用人数なども勘案しながら、駅利用者がバスやタクシー、シェアサイクル等にシームレスに乗り継ぐことができ、モビリティハブとしても機能するように、検討・整備をします。

なお、既に設置されている交通広場においては、交通結節点としての機能拡充を図っていきます。

主な取組

● 鉄道立体化の推進

京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差事業（都施行）は、鉄道に沿った側道も併せて整備され、鉄道高架化によって分断されていた東西市街地の一体化や高架下を活用した施設整備により、鉄道周辺のまちが大きく発展しました。

現在工事が進められている東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業（区施行）においても、関連事業の整備を含め着実に事業を推進し、今後の地域の発展に向けて取り組んでいきます。

また、都が 2022（令和 4）年に鉄道立体化の事業候補区間へ位置付けた鐘ヶ淵駅付近においては、鉄道立体化の実現を見据えて、区は周辺まちづくりの検討を進めます。

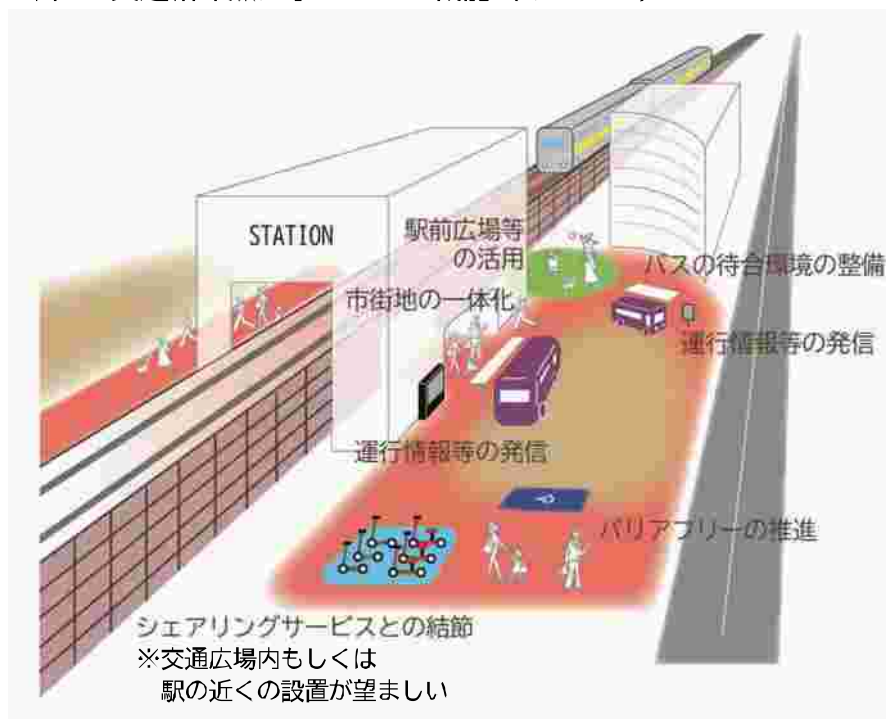
● 交通広場の整備

鉄道駅は中長距離移動の起終点であり、バスやタクシー等との乗り継ぎ場所ともなることから、今後も鉄道駅周辺まちづくりにおいて、交通広場の整備推進を検討していきます。

また、交通結節点の機能拡充を図るため、シェアリングサービスの結節など、モビリティハブの考え方も取り入れながら、利用者にとって安全・便利に様々な交通に乗り継ぎできるよう取り組んでいきます。

また、人が集い、交流できる空間として、交通広場等（鉄道用地や道路用地）の活用を検討します。

▶ 本区の交通結節点に求められる機能（イメージ）



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
鉄道立体化の推進	事業推進等						都・区・交通事業者 （鉄道）
交通広場の整備	交通事業者等と協議						区・交通事業者等

1-2 地下鉄8・11号線延伸への取組

<現状>

地下鉄8・11号線の延伸については、3区1市（江東区、墨田区、葛飾区、松戸市）で構成する「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」において、実現に向けた取組を行っています。

こうした活動の成果が実り、地下鉄8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉間）の鉄道事業は、国土交通大臣から許可がなされ、現在、2030年代半ばの開業を目指して2024（令和6）年11月、工事着手しました。

この延伸により、開発が進む臨海部から錦糸町・押上へのアクセスが飛躍的に向上し、東京東部への産業・観光振興の波及効果が期待できるほか、交通ネットワークのさらなる強化により、区民の利便性向上にもつながります。

<取組方針>

地下鉄8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉間）については、「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」において、事業の進捗を関係自治体と共有していきます。

また、地下鉄8・11号線の押上駅以北への延伸については、引き続き、関係自治体と協調しながら、事業化に向けた調査研究や、国や都に対する要請行動等を行っています。

2030年代半ばの開業が期待される地下鉄8号線（有楽町線）の延伸によって、臨海部からの来街者の増加が期待されることから、錦糸町駅や押上駅を中心とした駅周辺まちづくり（施策1-1）に取り組めます。

主な取組

● 周辺自治体との連携

地下鉄8号線（有楽町線）、11号線（半蔵門線）の整備については、「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」において調査研究を進めています。

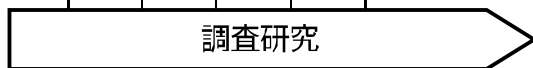
今後も、促進連絡協議会による調査研究を継続していき、開業に向けたまちづくり、交通ネットワークの具体化を図ります。

▶ 地下鉄8号線・11号線延伸の概略図



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
周辺自治体との連携 （促進連絡協議会への 参画）							区・周辺自治体



1-3 区内循環バス事業の見直し

<現状>

区内循環バスは、2012（平成 24）年度に現在の運行事業者である京成バスと協定（5 年間）を締結し、区内観光の回遊性の向上及び区民の利便性向上を目的として、スカイツリーの開業に先駆けて、運行を開始しました。

区内循環バスは、他の鉄道や路線バスの補完的役割として本計画で整理しており（69 ページ詳述）、本区の交通空白地域を解消する重要な交通手段となっています。

導入から 10 年以上が経過し、観光目的ではなく、区民の日常の足として機能している利用実態（令和 3 年度区内循環バス利用実態調査）を踏まえ、区内循環バスの役割を明確化し、持続可能な公共交通の一つとして位置づけた事業計画の策定が必要となっています。

▶現在の事業計画

- 1 周あたり 30 分から 45 分程度の短距離の片方向循環ルート
- 運行間隔 原則 15 分に設定
- 運賃は 1 回 100 円（障害者無料、子どもは半額、幼児・乳児は無料）
- 利用者数を 1 日あたり 4,500 人として事業収支を算定

<取組方針>

以下の方向性に基づき、事業の見直しを行います。

- ①公共交通サービス圏域^{（注）}の状況、及び区民の移動実態（エビデンス）を踏まえたルート・便数の設計を行います。
- ②収支バランスや、他の交通機関（路線バス）との公平性の観点から、適正な運賃設定について検討します。同時に、福祉的観点から割引サービスの導入も検討します。
- ③収支率を指標として設定することとし、目標収支率を 50%以上とします。
高齢者の外出機会の創出など、多面的な効果を評価する指標について、今後検討します。

（注）公共交通サービス圏域：鉄道駅から半径 500m 以内、バス停留所から半径 300m 以内（概ね 15 分間隔で運行されている路線バスに限る）で示されるエリア

主な取組

- **新事業計画に基づく区内循環バス事業の推進**
持続可能性の観点から、取組方針に従って事業を見直し、新事業計画を策定します。
補完的役割を担う区内循環バスであることから、交通結節にも配慮した見直しを行い、新事業計画に基づき、区内循環バス事業を推進します。
- **多面的な評価指標の検討**
公共交通は、単なる住民の移動手段だけでなく、医療、福祉、産業、観光など、多面的な効果（クロスセクター効果）があるといわれています。
今後、こうした多面的な効果の算定方法などを検討し、区内循環バス事業の評価指標として用いることができないか、検討します。

▶ 墨田区内循環バス
すみだ百景 すみまるくん・すみりんちゃん



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
新事業計画に基づく区内循環バス事業の推進	計画策定		新事業計画に基づく運行			事業効果の検証・評価	区・運行事業者
多面的な評価指標の検討（クロスセクター効果）	評価指標の検討					適宜評価方法の見直し	区

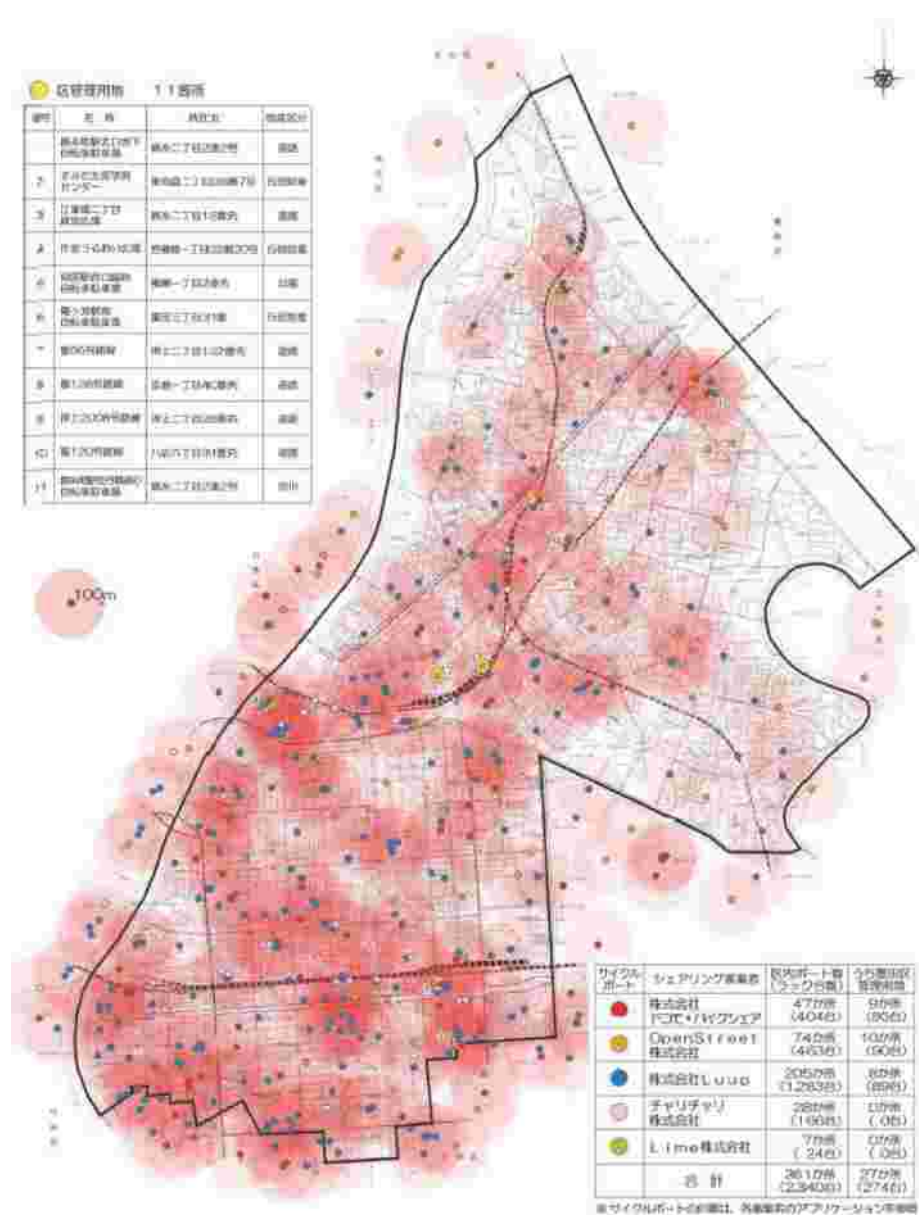
1-4 シェアリングサービスの利用促進

<現状>

区内各所では、複数の民間事業者がシェアリングポートを設置し、シェアリングサービスを展開しています。こうしたサービスは、比較的短い距離の移動に利用されており、公共交通機関等ではカバーされない区域への移動手段として期待されています。

一方、区内のシェアリングポート設置数は、地域によって整備格差が見られます。

▶シェアリング事業者 ポート分布図（2024（令和6）年10月1日現在）



<取組方針>

シェアリングサービスが充実すると、短距離移動の選択肢が増えるとともに、区内の細部にまで移動しやすくなることから、シェアリングポートの地域による整備格差を解消し、需要に応じた整備が促進されるよう、運営事業者を支援するとともに、公有地等の活用に向けた検討を行っていきます。

主な取組

- 民間事業者と連携したシェアリングサービスの推進
- ▶ シェアリングサービスのポート（墨田区役所うるおい広場）

シェアリングサービスが幅広い世代の区民に活用されるよう、利用方法などの周知に取り組めます。また、利用しやすい場所にポートが整備促進されるよう、必要に応じて公有地の活用等を検討します。



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
民間事業者と連携したシェアリングサービスの推進						見直し	区・交通事業者・シェアリングサービス事業者

1-5 舟運の活用

<現状>

隅田川と荒川に囲まれ、内河川を有する本区は、昭和初期には、舟運が日常生活の足として機能していましたが、戦後は、陸上交通網の発達により舟運が大きく衰退しました。

一方、隅田川では、スーパー堤防の整備により、水辺空間を活用したまちづくりが進められており、東京水辺ラインが両国発着場（両国リバーセンター）を拠点として、定期航路を運行しています。

また、発災時には、防災船着場として、物資の運搬等への活用が期待されています。

▶区が管理する船着場

- 吾妻橋船着場 ● 小梅橋船着場 ● おしなり公園船着場
- 平井橋船着場 ● 立花六丁目船着場 ● 東墨田二丁目船着場



資料：東京都建設局「防災船着場整備計画一覧（2020（令和2）年4月時点）」、各区資料

<取組方針>

定期航路の利用者がほぼ観光客である現状からは、舟運を再び日常生活の足として機能させるためには、様々な課題があります。東京都が取り組む「らくらく舟運通勤」等の検証結果等を参考にしながら、公共交通の一つである舟運の利活用について調査研究を進めていきます。

主な取組

● 公共交通としての舟運の利活用検討

舟運の活用には、認知度の低さや、駅から船着場までの案内など、様々な課題があります。

こうした課題に対する対応策を検討するとともに、都などの取組も参考としながら、舟運の利活用に向けた調査研究を行います。

▶ 吾妻橋船着場



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
公共交通としての舟運の利活用検討	調査研究						区・舟運事業者

目標2 安全・安心で快適に移動できるまちにする

2-1 乗り継ぎしやすい環境づくり

<現状>

交通結節点とは、「複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所」のことをいいます。本区では、錦糸町駅、押上駅、京成曳舟駅に交通広場が整備され、鉄道とバス、タクシーなどの交通結節点となっています。

こうした鉄道駅を含む周辺施設では、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などの移動制約者に配慮したバリアフリー化を進めています。

また、鉄道駅では、少なくとも1か所はバリアフリー経路が整備され、プラットフォームでは、内方線付き点状ブロックが設置されています。

一方で、バス停留所においては、バスを安全に待つことができるよう、上家やベンチなどの整備が進められていますが、道路幅員等の関係で設置できないところも見られます。

<取組方針>

「(仮称) 墨田区バリアフリー基本構想」(2025(令和7)年度策定予定)とも整合性を図りながら、誰もが安全かつ便利に移動できるまちを実現します。

また、現状として、交通結節点での乗換情報やバス停留所位置の案内などに課題があることから、デジタルサイネージやスマートバス停の導入により、分かりやすい運行情報等の発信を行い、公共交通の利用促進につながる取組を展開します。

バス停留所の上家やベンチなどの整備は、引き続き、交通事業者と協力し、取り組んでいきます。

主な取組

● バリアフリー化の推進

バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準、及び「(仮称) 墨田区バリアフリー基本構想」に沿った整備を推進するとともに、「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などの移動制約者を含め、すべての利用者にとって利用しやすい環境とします。

▶東京メトロ半蔵門線押上駅ホームドア
(全番線にて設置完了)



● 運行情報等の発信

公共交通利用者が交通情報を一元的に受け取れるよう、駅構内など適切な場所にデジタルサイネージを設置します。なお、非常時には、災害情報の発信も検討します。

主要なバス停留所には、利用者への情報発信機能を持つスマートバス停を設置します。

▶ デジタルサイネージとスマートバス停の事例



● バスの待合環境の整備

バス停留所に、上家やベンチを設置し、利用者が快適にバスを待つ環境を整えます。

▶ 上屋とベンチのあるバス停留所 (区内循環バス京成曳舟駅バス停留所)



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
バリアフリー化の推進	推進						区・交通事業者
運行情報等の発信	導入検討	整備推進				見直し	区・交通事業者
バスの待合環境の整備	交通事業者と協議					見直し	区・交通事業者

2-2 情報技術を活用したシームレスな移動の実現

<現状>

快適に公共交通を乗り継ぐためには、複数の交通機関の乗り継ぎを一括検索できる仕組みが求められます。様々な事業者が、経路検索や運行状況等のリアルタイム情報提供を行っていますが、現状では、すべての交通機関の情報の一元化は図られていない状況です。

区内の公共交通機関をスムーズに乗り継ぐため、公共交通に関する情報の一元化が期待されています。

<取組方針>

現在、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 MaaS の取組が、民間事業者により展開されています。公共交通の利用促進につながるよう、こうした MaaS プラットフォームとの連携を検討するとともに、区のホームページでの情報発信充実を図ります。

▶MaaS の概念図



出典：国土交通省 MaaS 入門ガイド

主な取組

● MaaS プラットフォームとの連携

公共交通の利用促進につながるよう、MaaS プラットフォームとの連携を検討します。

● ホームページ等での情報提供の充実

本区の公共交通の情報を、区ホームページ等を活用して情報提供していきます。SNS の活用等も検討し、区内の公共交通に関する情報の一元化を目指します。

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
MaaS プラットフォームとの連携	調査研究・適宜連携						区・交通事業者
ホームページ等での情報提供の充実	作成	情報提供					区

2-3 交通安全の推進

<現状>

本区での交通事故発生件数は増加しています。電動キックボード^(注)など多様なモビリティの登場は、区民の利便性を高める側面もありますが、交通ルールやマナーが十分に守られないなどの課題もあり、安全・安心で快適に移動できるまちの実現のためには、交通安全に対する意識啓発を、引き続き行っていく必要があります。

<取組方針>

交通管理者と連携を図りながら、多様な世代に対する交通安全教育を展開するとともに、民間事業者との連携により、電動キックボードを用いた交通安全講習会の実施などを引き続き行っていきます。

(注) 電動キックボード：特定小型原動機付自転車（時速 20 km未満）の基準を満たすものに限る。

主な取組

● 交通安全対策の推進

区は、第 10 次墨田区交通安全計画（2021（令和 2）年度）により、総合的かつ計画的に交通安全施策の展開を図っています。

また、関係行政機関や関係団体等で構成した「墨田区交通安全対策協議会」を設けており、春・秋に 2 回の交通安全運動期間のほか、区内主要交差点での各種街頭キャンペーンを行っています。

引き続き、交通安全対策を推進するとともに、事業者や警察と連携しながら、自転車と電動キックボードの安全利用講習会の実施や安全利用啓発リーフレットの作成・配布など、交通ルール・マナー遵守について啓発活動を行います。

▶ 自転車対策重点路線における街頭指導



▶ 電動キックボード交通安全講習会



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
交通安全対策の推進	推進						区・道路管理者・交通管理者

2-4 自転車等の利用環境整備

<現状>

自転車は幅広い世代が気軽に利用でき、環境にもやさしい乗り物です。近年ではシェアサイクルも普及してきているほか、民間事業者主体の電動キックボードなどの新型モビリティのシェアリングサービスも、短距離での移動の足として、広く利用されるようになっていきます。

<取組方針>

道路上に、自転車等（新型モビリティを含む。）と歩行者、自動車が共存できるよう交通環境の整備を行い、自転車ネットワーク計画に基づく自転車等の駐車場や通行空間の整備を推進します。また、交通安全教育（施策2-3）により、安全な利用を促進します。

主な取組

● 多様なモビリティが共存できる交通環境の整備

地域内の道路では、自転車・自家用車・バス・タクシーのほか、電動キックボード^{（注）}等の多様なモビリティの通行が見込まれます。

歩行者と各モビリティのさらなる安全性を確保するため、歩道の整備や自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等を整備します。

▶ 自転車専用通行帯



出典：墨田区自転車活用推進計画

● 自転車駐車場の整備促進

墨田区自転車活用推進計画（2023（令和5）～2032（令和14）年度）に示されている自転車駐車場の整備について、様々な需要に対応した駐輪環境を拡充します。

また、近年では鉄道事業者や民間事業者による時間利用の自転車駐車場の設置が進んでおり、今後は、連続立体交差事業によって創出される大規模な高架下空間において、鉄道事業者による駐車場の整備を進めていきます。

さらに、民間活力のさらなる促進を図るため、鉄道事業者以外の民間自転車駐車場の誘導を検討し、駐輪需要の確保を図ります。

（注）電動キックボード：特定小型原動機付自転車（時速20km未満）の基準を満たすものに限る。

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
多様なモビリティが共存できる交通環境の整備	計画的な整備推進						区・道路管理者・交通管理者
自転車駐車場の整備促進	計画に基づく整備						区・鉄道事業者等

2-5 発災時における交通事業者等との連携

<現状>

近年、災害が激甚化・頻発化しており、気候変動に伴う災害リスクの増加が懸念されています。災害発生時には、公共交通機関が運行を停止することから、駅周辺で滞留を余儀なくされる帰宅困難者の発生が見込まれます。このため、区で最も乗降客数の多い押上駅では、地元町会、鉄道事業者、駅周辺事業者、警察署、消防署などを構成団体として「押上駅前滞留者対策協議会」を設置しています。

鉄道については、都市機能の確保や各種の復旧対策に寄与するため、速やかに応急復旧を行って輸送に努めることとされています。

大規模水害の発生のおそれがある際には、状況によって広域避難等が求められるため、区は関係事業者と調整をしています。

また、災害発生時の輸送路を確保するため、区内8か所に防災船着場を整備しています。

<取組方針>

平常時から、交通事業者との連絡体制を構築し、災害発生時に運行情報や復旧情報の速やかな把握、区からの一元的な情報発信の仕組みを構築します。また、事業者と災害協定を締結し、区民の安全・安心の確保に努めます。

主な取組

● 発災時の交通事業者等との連携強化

鉄道事業者やバス事業者等の関係機関と連携を図りながら、発災時における区からの一元的な情報発信の仕組みの構築に向けて、検討します。

● 防災船着場の運用

災害発生時に陸上輸送路が寸断した場合に備え、被災者等の搬送、救助活動や復旧活動に必要な人員及び救援物資等の輸送を行う水上拠点として、墨田緊急用船着場（荒川）や吾妻橋船着場など、あらかじめ国や都が指定した8か所の船着場を活用することとされています。

また、すみだ保健子育て総合センターに防災船着場が併せて整備され、災害時におけるさらなる運用が期待されます。

▶ 押上駅前滞留者対策協議会



▶ 吾妻橋船着場



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
発災時の交通事業者等との連携強化	協議・連携						区・交通事業者・施設管理者
防災船着場の運用	整備促進						区・都

目標3 誰にでもやさしい交通をつくる

3-1 移動制約者に対する移動サービスの充実

<現状>

公共交通は、誰もが有償で利用できるものですが、移動制約者の中には、公共交通の利用が困難な方もいます。車いすに乗ったままでの乗車が可能なユニバーサルデザインタクシーなどもありますが、身体介助や付き添い等のサービスが必要な方々に対しては、介護タクシーや福祉タクシーなどのサービスが区内でも展開されています。

<取組方針>

公共交通をもっと多くの方に利用していただくため、移動制約者への合理的な配慮を前提とします。その上で、公共交通の利用が困難な方に対して、他地域の事例も参考としながら、福祉施策と連携を図るなど、移動支援のあり方について調査研究します。

主な取組

- **移動支援のあり方にかかる調査研究**
公共交通の利用が難しい方に対して区としての移動支援の仕組みについて、他地域の事例も参考としながら、福祉施策と連携し、調査研究を行っていきます。



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
移動支援のあり方にかかる調査研究	調査研究						区

3-2 新しい移動サービスの導入検討

<現状>

移動制約者の中でも、今後増加が見込まれる高齢者においては、外出機会を創出することにより、新たなコミュニティへの参画や生きがいづくりにつながることを期待されます。

しかしながら、様々な理由から、日常の買物や通院などのちょっとしたお出かけをためらったり、天候により、出かけられなかったりする方々がいます。

こうした方々が気兼ねなくお出かけをし、コミュニケーションの機会を増やすことは、フレイルの予防にもつながり、交通の面だけでなく、福祉の面においても、大きな効果が期待されます。

他自治体では、元気高齢者が中心となった新たな移動サービスに取り組み、移動サービスそのものが、新たなコミュニティの場となっている事例が見られます。

<取組方針>

高齢者の外出機会の増大やコミュニティの場の創出、元気高齢者等の活躍の場の提供など、様々な効果が期待される新たな移動サービスを検討します。

その際には、千葉大学予防医学センターの研究結果なども参考にしながら、大学と連携し、地域の特性に応じた移動サービスの導入を検討します。

主な取組

● 官学連携による新しい移動サービスの導入検討

新しい移動サービスの例として、グリーンスローモビリティがあります。グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で走行する電動車による小さな移動サービスです。

松戸市では、市が地域へグリーンスローモビリティの車両を貸出し、地域が主体となり運行する仕組みを実施しています。

本区では、地域が主体となる交通サービスについて、官学連携により調査研究を進め、導入に向けた検討を進めていきます。

▶ 地域団体が運行するグリーンスローモビリティの例（松戸市）



出典：松戸市ホームページ

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
官学連携による新しい移動サービスの導入検討	調査・研究・実証			導入検討		導入もしくは引き続き検討	区・区民・大学

3-3 ユニバーサルデザインに配慮した公共交通の実現

<現状>

区内には、国内外から多くの来街者が訪れるほか、移動制約者をはじめ、公共交通の利用に際して、一定の配慮を必要とする方々がいます。こうした方々に対して、現状では、バスをはじめとする公共交通の利用方法について、十分な情報発信ができておらず、利用者目線で改善すべき課題があります。

<取組方針>

誰もが使いやすい公共交通機関となるよう、合理的配慮の考えのもと、様々な形態での情報発信を行うとともに、駅前広場などのバリアフリー化を推進し、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通を実現します。

主な取組

● 多言語対応を含めた多様な情報発信

観光庁は2014（平成26）年に「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」を策定し、公共交通機関を含めた多言語対応の重要が示されています。

訪日外国人観光客、また在住外国人にも分かりやすいよう、施設や車両の案内表記の多言語対応を進めます。

▶ 都営バス多言語案内



● バリアフリー化の推進（再掲）

バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準、及び「（仮称）墨田区バリアフリー基本構想」に沿った整備を推進するとともに、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などの移動制約者を含め、すべての利用者にとって利用しやすい環境とします。

▶ 押上駅ホームドア（全番線にて設置完了）



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
多言語対応を含めた多様な情報発信	推進					見直し	区・交通事業者
バリアフリー化の推進（再掲）	推進					見直し	区・交通事業者

3-4 新技術を活用した交通サービスの検討

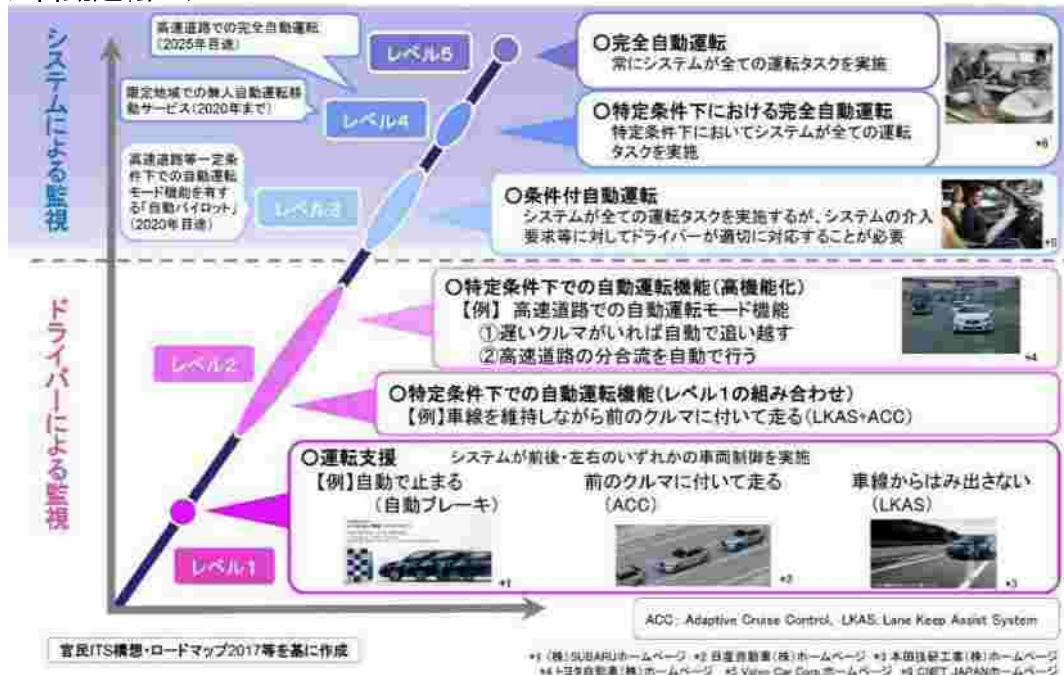
<取組方針>

近年では、技術の進展や規制緩和等により、全国各地でそれぞれの地域特性に応じた新しい交通サービスが導入されつつあります。23区においても、デマンド型乗合タクシーやグリーンスローモビリティの実証実験が行われています。

また、運転士人材不足の課題を解決できる自動運転サービスは、東京都や川崎市などで実証実験が行われており、一定の条件下で無人運転が可能な「レベル4」の実施を目指しています。

本区では、2022（令和4）年度に、オンデマンドバス「すみタク」の実証実験を行いました。今後、こうした新技術を活用した新しい交通サービスの導入について、検討します。

▶自動運転のレベル



出典：国土交通省資料

主な取組

● デマンド型交通サービスの導入検討

本区では2022（令和4）年、八広・東墨田・立花地域において、AI（人工知能）が最適なルートを選定するオンデマンドバス「すみタク」の実証運行を実施しました。

この結果を踏まえつつ、本区に適したデマンド型の交通サービスのあり方を検討していきます。

▶墨田区オンデマンドバス「すみタク」

墨田区 オンデマンドバス



● パーソナルモビリティの活用検討

区内では、シェアサイクルや電動キックボードといったパーソナルモビリティの普及が進んでいます。

一方で、高齢者の移動を想定し、速度が制限でき衝突しても被害の少ない超小型モビリティや、自動運転機能を搭載した次世代型電動車いすの開発も進んでいます。

こうしたパーソナルモビリティについて、今後の活用を検討します。

▶ 自動運転機能を持つ次世代型電動車いす



▶ 三輪電動モビリティ



● 新技術の情報収集・研究

近年、自動運転をはじめとして公共交通に関わる技術が進展しています。継続的に新技術の情報を収集し、本区への導入可能性を研究していきます。

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
デマンド型交通サービスの導入検討	調査研究		導入検討			導入もしくは引き続き検討	区
パーソナルモビリティの活用検討	推進						区
新技術の情報収集・研究	情報収集・研究						区・地域公共交通活性化協議会

目標4 公共交通を地域で支える

4-1 公共交通に対する意識の醸成

<現状>

公共交通は、地域の暮らしと産業を支える移動手段として大切なものであり、今後も存続させていくことが重要です。

区民をはじめとした利用者がその必要性を認識し、積極的に利用しないと、維持することはできません。このことから公共交通の維持にあたっては、多様な方々に地域公共交通が抱える現状と課題を正しく理解していただき、利用の促進を図っていく必要があります。

また、公共交通の利用は、交通渋滞の解消や二酸化炭素排出抑制にもつながり、環境の面でも効果的であるため、一層の利用促進が必要です。

<取組方針>

すみだまつり・こどもまつりなどの大規模イベントの際に、公共交通利用促進の取組を行うほか、教育委員会とも連携し、小中学生に対する公共交通の利用促進のための公共交通学習を行うなど、モビリティ・マネジメントの取組を推進します。

主な取組

● 公共交通の利用促進の取組（モビリティ・マネジメント）

区内イベントへの出展を実施し、公共交通を利用することのメリット等を紹介することで、地域住民の自発的な公共交通利用を促進します。

● 交通・環境教育の推進

子どもたちに公共交通に親しみを持ってもらうとともに、公共交通のメリットや必要性を知ってもらう取組を進めます。

▶ 小学校における公共交通学習の例



出典：国土交通省モビリティ・マネジメントパンフレット

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
公共交通の利用促進の取組 （モビリティ・マネジメント）	継続的に実施						区・地域公共交通活性化協議会
交通・環境教育の推進	継続的に実施						区・地域公共交通活性化協議会

4-2 新しい移動サービスの導入検討（再掲：3-2）

<現状>

移動制約者の中でも、今後増加が見込まれる高齢者においては、外出機会を創出することにより、新たなコミュニティへの参画や生きがいづくりにつながることが期待されます。

しかしながら、様々な理由から、日常の買物や通院などのちょっとしたお出かけをためらったり、天候により、出かけられなかったりする方々がいます。

こうした方々が気兼ねなくお出かけをし、コミュニケーションの機会を増やすことは、フレイルの予防にもつながり、交通の面だけでなく、福祉の面においても、大きな効果が期待されます。

他自治体では、元気高齢者が中心となった新たな移動サービスに取り組み、移動サービスそのものが、新たなコミュニティの場となっている事例が見られます。

<取組方針>

高齢者の外出機会の増大やコミュニティの場の創出、元気高齢者等の活躍の場の提供など、様々な効果が期待される新たな移動サービスを検討します。

その際には、千葉大学予防医学センターの研究結果なども参考にしながら、大学と連携し、地域の特性に応じた移動サービスの導入を検討します。

主な取組

● 官学連携による新しい移動サービスの導入検討

新しい移動サービスの例として、グリーンスローモビリティがあります。グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で走行する電動車による小さな移動サービスです。

松戸市では、市が地域へグリーンスローモビリティの車両を貸出し、地域が主体となり運行する仕組みを実施しています。

本区では、地域が主体となる交通サービスについて、官学連携により調査研究を進め、導入に向けた検討を進めていきます。

▶ 地域団体が運行するグリーンスローモビリティの例（松戸市）



出典：松戸市ホームページ

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
官学連携による新しい移動サービスの導入検討	調査・研究・実証			導入検討		導入もしくは引き続き検討	区・区民・大学

目標5 環境に配慮した交通に転換する

5-1 環境配慮型車両の導入促進

<現状>

2023（令和5）年に省エネ法が改正され、非化石エネルギーへの転換が求められる中、国は、2030（令和12）年までに、各バス事業者に対し、保有台数の5%を非化石エネルギー自動車に更新することを求めています。こうした中で、車両の更新時期を迎えていた区内循環バスにおいても、電気バスが4台導入されました。

<取組方針>

区は、2050（令和32）年に二酸化炭素排出実質ゼロの実現を目指す「すみだゼロカーボンシティ2050宣言」を2021（令和3）年に表明し、各種施策に取り組んでいます。

本施策の下、各交通事業者において、環境配慮型車両の導入が促進されるよう、事業者と連携していきます。

主な取組

● 事業者と連携したゼロカーボンシティに向けた取組の促進

電気自動車や燃料電池車など、環境に配慮した車両が区内で導入され、ゼロカーボンシティが実現されるよう、区・交通事業者協働で促進を図っていきます。

▶ 区内循環バスの電気バス



実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
事業者と連携したゼロカーボンシティに向けた取組の促進							区・交通事業者

5-2 自転車等の利用環境整備（再掲：2-4）

<現状>

自転車は幅広い世代が気軽に利用でき、環境にもやさしい乗り物です。近年ではシェアサイクルも普及してきているほか、民間事業者主体の電動キックボードなどの新型モビリティのシェアリングサービスも、短距離での移動の足として、広く利用されるようになっていきます。

<取組方針>

道路上に、自転車等（新型モビリティを含む。）と歩行者、自動車が共存できるよう交通環境の整備を行い、自転車ネットワーク計画に基づく自転車等の駐車場や通行空間の整備を推進します。また、交通安全教育（施策2-3）により、安全な利用を促進します。

主な取組

● 多様なモビリティが共存できる交通環境の整備

地域内の道路では、自転車・自家用車・バス・タクシーのほか、電動キックボード等^{（注）}の多様なモビリティの通行が見込まれます。

歩行者と各モビリティのさらなる安全性を確保するため、歩道の整備や自転車専用通行帯、自転車ナビマーク等を整備します。

▶ 自転車専用通行帯



出典：墨田区自転車活用推進計画

● 自転車駐車場の整備促進

墨田区自転車活用推進計画（2023（令和5）～2032（令和14）年度）に示されている自転車駐車場の整備について、様々な需要に対応した駐輪環境を拡充します。

また、近年では鉄道事業者や民間事業者による時間利用の自転車駐車場の設置が進んでおり、今後は、連続立体交差事業によって創出される大規模な高架下空間において、鉄道事業者による駐車場の整備を進めていきます。

さらに、民間活力のさらなる促進を図るため、鉄道事業者以外の民間自転車駐車場の誘導を検討し、駐輪需要の確保を図ります。

（注）電動キックボード：特定小型原動機付自転車（時速20km未満）の基準を満たすものに限る。

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
多様なモビリティが共存できる交通環境の整備	計画的な整備推進						区・道路管理者・交通管理者
自転車駐車場の整備促進	計画に基づく整備						区・鉄道事業者等

5-3 公共交通に対する意識の醸成（再掲：4-1）

<現状>

地域公共交通は、地域の暮らしと産業を支える移動手段として大切なものであり、今後も存続させていくことが重要です。

区民をはじめとした利用者がその必要性を認識し、積極的に利用しないと、維持することはできません。このことから、公共交通の維持にあたっては、多様な方々に地域公共交通が抱える現状と課題を正しく理解していただき、利用の促進を図っていく必要があります。

また、公共交通の利用は、交通渋滞の解消や二酸化炭素排出抑制にもつながり、環境の面でも効果的であるため、一層の利用促進が必要です。

<取組方針>

すみだまつり・こどもまつりなどの大規模イベントの際に、公共交通利用促進の取組を行うほか、教育委員会とも連携し、小中学生に対する公共交通の利用促進のための公共交通学習を行うなど、モビリティ・マネジメントの取組を推進します。

主な取組

● 公共交通の利用促進の取組 （モビリティ・マネジメント）

区内イベントへの出展を実施し、公共交通を利用することのメリット等を紹介することで、地域住民の自発的な公共交通利用を促進します。

● 交通・環境教育の推進

子どもたちに公共交通に親しみを持ってもらうとともに、公共交通のメリットや必要性を知ってもらう取組を進めます。

▶ 小学校における公共交通学習の例



出典：国土交通省 モビリティ・マネジメントパンフレットレット

実施スケジュール・実施主体

取組	取組計画（年度）						実施主体
	R7	R8	R9	R10	R11	R12～R16	
公共交通の利用促進の取組 （モビリティ・マネジメント）						継続的に実施	区・地域公共交通活性化協議会
交通・環境教育の推進						継続的に実施	区・地域公共交通活性化協議会

第7章 推進方策

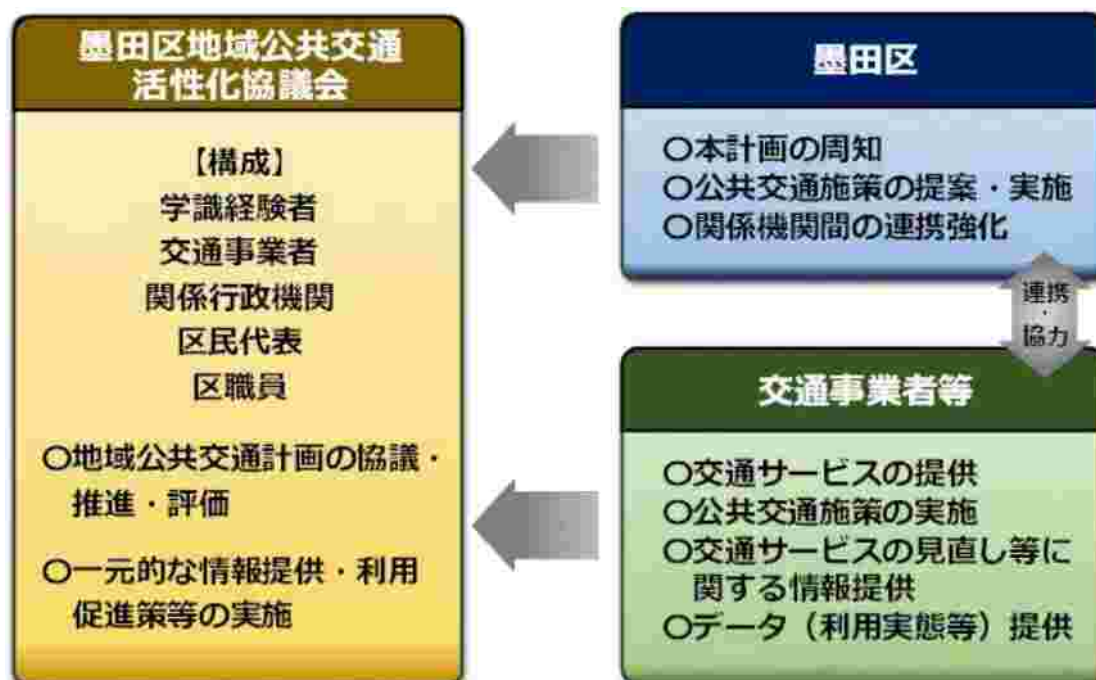
1 推進体制

本計画は、公共交通の利用者である区民と交通事業者、各種行政機関で構成する墨田区地域公共交通活性化協議会において、推進していきます。

区は、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図る中心的な役割を担い、必要に応じて関係者と調整しながら、施策を展開します。

墨田区地域公共交通活性化協議会は、施策の実施状況及び計画の達成状況をモニタリング・評価する役割を担います。

▶ 推進体制

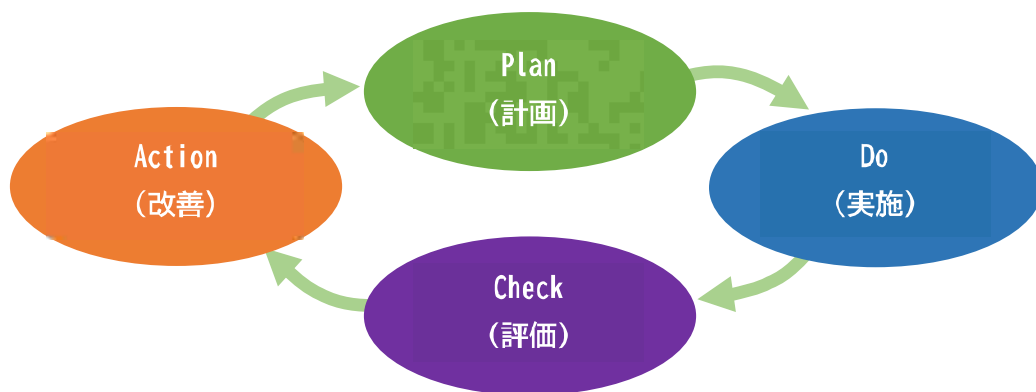


2 計画の達成状況の評価方法

墨田区地域公共交通活性化協議会で施策の実施状況を整理し、指標に対する計画の達成状況を、毎年度、評価・モニタリングを行っていきます。

目標年次の中間にあたる 2029（令和 11）年度には、計画目標（目標値）の達成状況の評価と要因分析等を行い、必要に応じて計画の改定を行います。

▶評価の進め方



3 資金の確保（補助金の活用等）

公共交通は、交通事業者の経営努力によって支えられるものですが、区が主導的に運営を行う交通サービスについては、国や都の補助金の活用を積極的にも検討し、一定の公費負担を前提としながら、事業を推進していきます。

4 実施工程

計画期間の10年間で、公共交通施策のスケジュールを整理しました。
今後、公共交通施策の進捗状況や効果をモニタリングしていきます。

公共交通施策	取組	実施工程（年度）					
		R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12～16
1－1 鉄道駅周辺 まちづくりの取組	鉄道立体化の推進	事業推進等					
	交通広場の整備	交通事業者等と協議					
1－2 地下鉄8・ 11号線延伸への取組	周辺自治体との連携 （促進連絡協議会への参画）	調査研究					
1－3 区内循環バス 事業の見直し	新事業計画に基づく区 内循環バス事業の推進	計画策定	新事業計画に基づく運行				事業効果の 検証・評価
	多面的な評価指標の 検討（クロスセクター効果）	評価指標の検討					適宜評価方 法の見直し
1－4 シェアリン グサービスの利用 促進	民間事業者と連携した シェアリングサービス の推進	整備促進・利用方法等の周知					見直し
1－5 舟運の活用	公共交通としての舟運 の利活用検討	調査研究					
2－1 乗り継ぎし やすい環境づくり	バリアフリー化の推進	推進					
	運行情報等の発信	導入 検討	整備推進				見直し
	バスの待合環境の整備	交通事業者と協議					見直し
2－2 情報技術を 活用したシームレス な移動の実現	MaaS プラットフォーム との連携	調査研究・適宜連携					
	ホームページ等での情 報提供の充実	作成	情報提供				
2－3 交通安全の 推進	交通安全対策の推進	推進					

公共交通施策	取組	実施工程（年度）					
		R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12～16
2－4 自転車等の利用環境整備	多様なモビリティが共存できる交通環境の整備	計画的な整備推進					
	自転車駐車場の整備促進	計画に基づく整備					
2－5 発災時における交通事業者等との連携	発災時の交通事業者等との連携強化	協議・連携					
	防災船着場の運用	整備促進					
3－1 移動制約者に対する移動サービスの充実	移動支援のあり方にかかる調査研究	調査研究					
3－2 新しい移動サービスの導入検討	官学連携による新しい移動サービスの導入検討	調査・研究・実証		導入検討		導入もしくは引き続き検討	
3－3 ユニバーサルデザインに配慮した公共交通の実現	多言語化対応を含めた多様な情報発信	推進					見直し
	バリアフリー化の推進（再掲）	推進					見直し
3－4 新技術を活用した交通サービスの検討	デマンド型交通サービスの導入検討	調査研究		導入検討		導入もしくは引き続き検討	
	パーソナルモビリティの活用検討	推進					
	新技術の情報収集・研究	情報収集・研究					
4－1 公共交通に対する意識の醸成	公共交通の利用促進の取組（モビリティ・マネジメント）	継続的に実施					
	交通・環境教育の推進	継続的に実施					
4－2 新しい移動サービスの導入検討（再掲）	官学連携による新しい移動サービスの導入検討	調査・研究・実証		導入検討		導入もしくは引き続き検討	

公共交通施策	取組	実施工程（年度）					
		R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12～16
5－1 環境配慮型 車両の導入促進	事業者と連携したゼロ カーボンシティに向け た取組の促進						
		導入促進					
5－2 自転車等の 利用環境整備 （再掲）	多様なモビリティが共 存できる交通環境の 整備						
	自転車駐車場の整備 促進						
5－3 公共交通に 対する意識の醸成 （再掲）	公共交通の利用促進の 取組 （モビリティ・マネジメント）						
	交通・環境教育の推進						