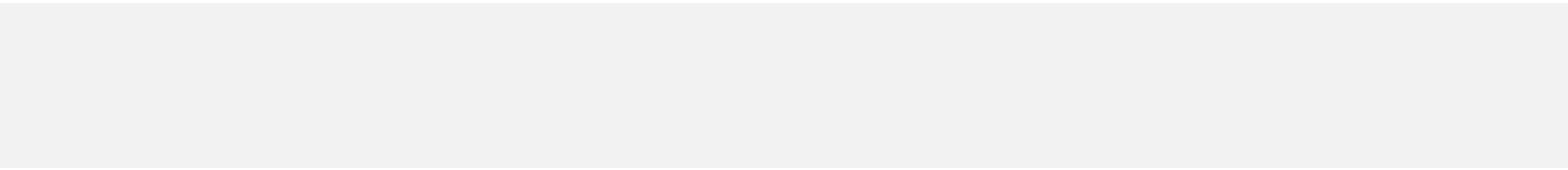


---

(仮称) 墨田区地域公共交通計画  
答申 (案)

2024 (令和6) 年11月

墨田区地域公共交通活性化協議会



# 目次

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 目次.....                 | 3  |
| 前章 墨田区の公共交通の成り立ち .....  | 1  |
| 第1章 計画の策定にあたって .....    | 9  |
| 1 計画策定の目的 .....         | 9  |
| 2 計画の位置づけ .....         | 10 |
| 3 計画区域 .....            | 13 |
| 4 計画期間 .....            | 13 |
| 5 計画対象 .....            | 13 |
| 第2章 交通を取り巻く社会的状況 .....  | 14 |
| 1 計画策定の背景 .....         | 14 |
| 2 新しい交通サービスの登場 .....    | 15 |
| 3 新技術の活用 .....          | 18 |
| 4 環境配慮への社会的要請 .....     | 22 |
| 第3章 本区の現状 .....         | 23 |
| 1 人口等 .....             | 23 |
| 2 地形・土地利用 .....         | 28 |
| 3 鉄道 .....              | 31 |
| 4 路線バス .....            | 33 |
| 5 区内循環バス .....          | 37 |
| 6 タクシー .....            | 43 |
| 7 シェアサイクル等 .....        | 44 |
| 8 自転車 .....             | 45 |
| 9 舟運 .....              | 46 |
| 10 移動実態 .....           | 47 |
| 11 区民意向 .....           | 48 |
| 12 駅周辺のまちづくりの進展 .....   | 57 |
| 13 福祉・環境・防災 .....       | 59 |
| 第4章 本区の公共交通の課題 .....    | 63 |
| 1 課題の抽出 .....           | 63 |
| 第5章 目指すべき将来像と基本方針 ..... | 68 |
| 1 本区における公共交通の役割 .....   | 68 |

---

|                        |                      |     |
|------------------------|----------------------|-----|
| 2                      | 目指すべき将来像.....        | 69  |
| 3                      | 目標.....              | 71  |
| 4                      | 数値指標と目標値.....        | 72  |
| 第6章 墨田区地域公共交通の施策 ..... |                      | 77  |
| 1                      | 施策体系 .....           | 77  |
| 2                      | 具体的な施策.....          | 79  |
| 第7章 推進方策 .....         |                      | 109 |
| 1                      | 推進体制 .....           | 109 |
| 2                      | 計画の達成状況の評価方法 .....   | 110 |
| 3                      | 資金の確保（補助金の活用等） ..... | 110 |
| 4                      | 実施工程 .....           | 111 |



本区では鉄道の黎明期から現在に至るまで、公共交通網が継続的に発展してきました。本章では、主に鉄道とバスについての公共交通の成り立ちについて整理します。

## （１）鉄道の歴史

### ①鉄道の幕明け

我が国の鉄道の歴史は、明治時代にさかのぼります。国が直接整備する官設鉄道のほかに、民間企業が営利事業として始めた私鉄も数多く誕生しました。

本区では、総武鉄道が東京から千葉方面への輸送需要をねらい、1894（明治 27）年に市川駅～佐倉駅間を開業させ、同年内に本所駅（現：錦糸町駅）まで延伸しています。その後 1904（明治 37）年には本所駅から両国橋駅（現：両国駅）まで西進しますが、隅田川への架橋と都心部の用地取得が課題として立ちはだかったことから、両国橋駅がターミナル駅としての機能を担うことになります。また、1907（明治 40）年に鉄道国有法が施行されたことによって、総武鉄道は国に買収されて国有鉄道の総武本線となり、現在のＪＲに引き継がれています。

東武鉄道は、既に開業していた北千住駅～久喜駅間の東京側を南進する形で、1902（明治 35）年に吾妻橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）～北千住駅間を開業させました。

吾妻橋駅は、北関東における貨物輸送を主軸にするという東武鉄道の考えによって、駅の構内が広く整備されており、舟運とも連絡できる貨物ターミナルでもありました。1904（明治 37）年には、亀戸駅～曳舟駅間（現：亀戸線）が開業し、亀戸駅から総武鉄道に乗り入れることになったため、両国橋駅にターミナルが移りましたが、先述のとおり、総武鉄道の国有化によって乗り入れ継続が難しくなり、ほどなくしてターミナル機能は吾妻橋駅に戻されることになります。

京成電気軌道（現：京成電鉄）は、成田山への参詣輸送を行うことを目的に設立され、1912（大正元）年に押上駅～市川駅（現：江戸川駅）間を開業しました。その後、延伸工事を進め、1926（大正 15）年には成田に達し、東京と成田を結ぶことになります。一方で東京側については、総武本線、東武鉄道と同様、隅田川を隔てた都心部への乗り入れに苦慮したようです。1928（大正 12）年、ルートを模索するように、向島駅（現在は廃止）で分岐し白鬚橋のたもとに至る白鬚線が開業しました（1936（昭和 11）年廃止）。

いずれの鉄道会社も、都心部への足掛かりとして現在の本区にターミナルを置いた経緯がありますが、これは隅田川で都心部と隔てられている本区の立地状況によるものであり、現在の鉄道網の充実につながった要因であったともいえます。

一方で、東京市電（後の都電）は、1910（明治 43）年ごろから整備が始まり、1940 年代まで路線網を拡大し、地域交通としての役割を担いました。

## ②戦前～戦後のようす

1923（大正 12）年、関東大震災が発生し、特に都心部では建物の倒壊や火災による甚大な被害が生じました。この復興を契機として区画整理事業が行われることとなり、その事業の一環として鉄道用地が確保され、郊外鉄道が都心部に乗り入れされるようになりました。

1931（昭和 6）年、東武鉄道は隅田川を超えて、当時東京で有数の繁華街であった浅草への乗り入れを果たし、浅草雷門駅（現：浅草駅）～業平橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）を開業します。翌 1932（昭和 7）年には、国鉄総武本線（現：J R 総武線）も隅田川への架橋と都心部への高架線建設によって、御茶ノ水駅～両国駅間を延伸開業させました。なお、延伸後においても、房総方面に向かう優等列車については、両国駅にターミナル機能を残しています。

一方、京成電気軌道（現：京成電鉄）は、日暮里駅を起点に青砥駅で既設線に合流する新線を 1931（昭和 6）年に開業させ、1933（昭和 8）年には上野公園駅（現：京成上野駅）に延伸し、都心部への乗り入れを果たしました。

こうした整備により、1930 年代には地下鉄を除いた現在の鉄道網が概ね形作られますが、関東大震災は東京市電にも深刻な被害をもたらしています。復旧に至るまでの応急処置として、1924（大正 13）年から市営バス（後の都営バス）の運行が始まりますが、市電の復旧後も市営バスは存続することとなり、市電と併存しながら運行規模や輸送実績を伸ばしていくこととなります。

1960 年代に都電の路線網は最盛期を迎えます。1962（昭和 37）年の時点では区内に 10 系統の都電と 2 系統のトロリーバスが運行されており、錦糸町駅南口は、錦糸堀電停を含めると都電 6 系統が集まるターミナルとなっていました。

## ③高度経済成長期

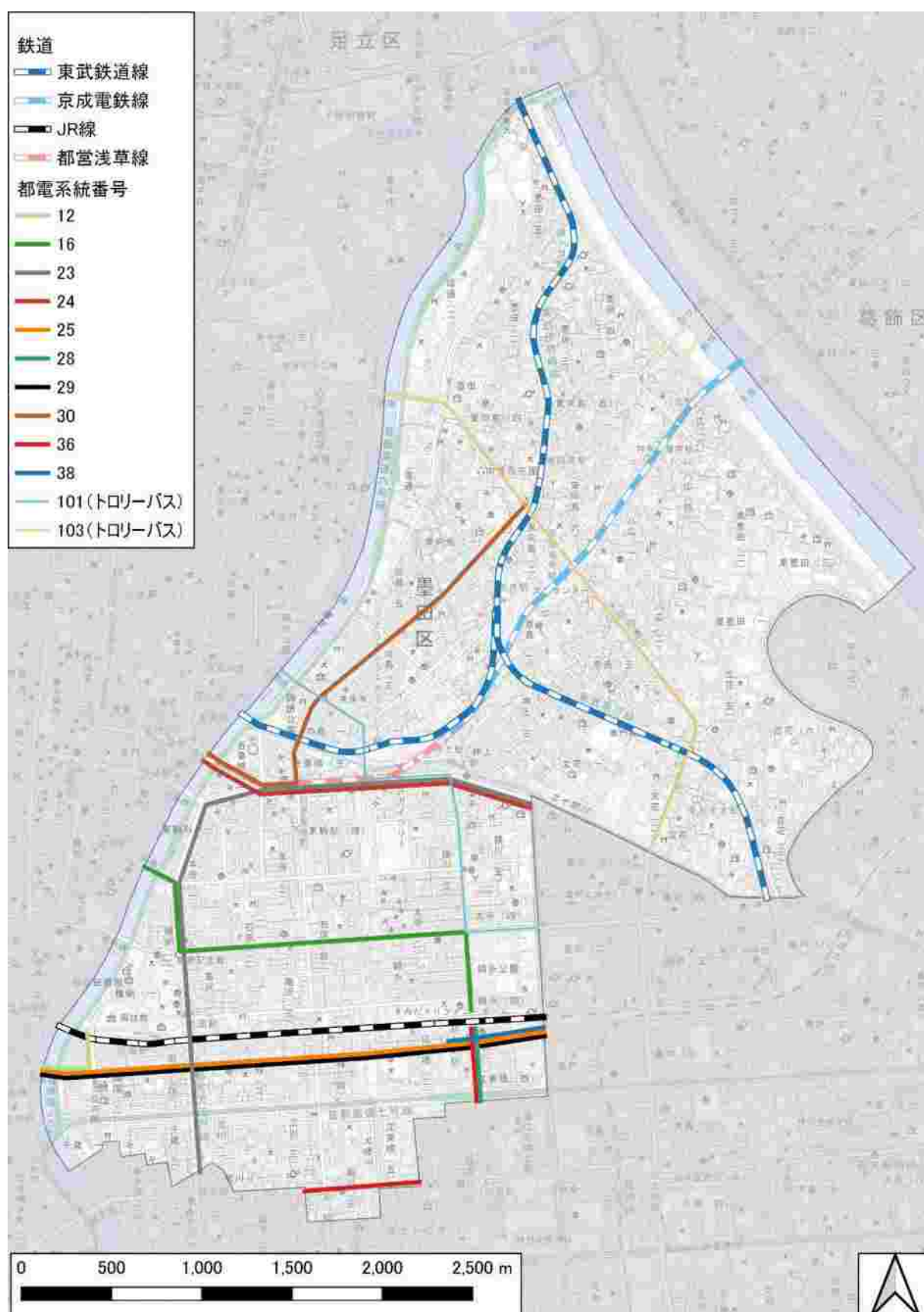
高度経済成長期を迎え、自家用車保有台数が急増すると、都市部では道路混雑が深刻化しました。東京では、都市内の移動手段である都電の路線網がはりめぐらされていましたが、これを代替するものとして地下鉄の建設が 1960 年代より加速します。

1960（昭和 35）年、後の都営浅草線が浅草橋駅～押上駅間で開業し、押上駅を接点に京成押上線との相互直通運転が開始され、京成押上線が再び都心アクセスの機能を持つこととなりました。1978（昭和 53）年には都営新宿線岩本町駅～東大島駅が延伸開業し、本区に菊川駅が置かれました。これら地下鉄の整備と引き換えに都電の廃止が進められ、区内の全線が 1972（昭和 47）年に廃線となり、その機能は地下鉄と都営バスに引き継がれていきました。

また、同年には国鉄総武本線（現：J R 総武線）の東京駅～錦糸町駅間が開業し、総武快速線として運行を開始されます。これにより両国駅を発着していた優等列車は東京駅に移り、両国駅のターミナル機能は役目を終えました。

高度経済成長に伴って鉄道網が更新・強化されていきましたが、郊外から都心へ向かう路線はいずれも本区を東西に横切るものであり、南北方向の鉄道の充実は 2000 年代の到来を待たなければなりませんでした。

▶1962（昭和 37）年の鉄道網



#### ④2000 年代

2000（平成 12）年に都営大江戸線が全線開業しました。本区内には両国駅が置かれ、区西側において、江東区、墨田区、台東区を南北につなぐ路線が誕生しました。2003（平成 15）年には、営団（現：東京メトロ）半蔵門線が、水天宮前駅～押上駅間の延伸により全線開業し、曳舟駅から延伸してきた東武伊勢崎線と押上駅で相互直通運転を行うことで、本区の北端から南部の錦糸町まで鉄道で南北に移動できるようになりました。

また、現在、地下鉄 8 号線（有楽町線）豊洲駅～住吉駅間が 2030 年代半ばの開業を目途に整備が進められています。錦糸町駅南隣の住吉駅で東京メトロ半蔵門線と接続することから、臨海部から本区への来街者の増加が期待されています。

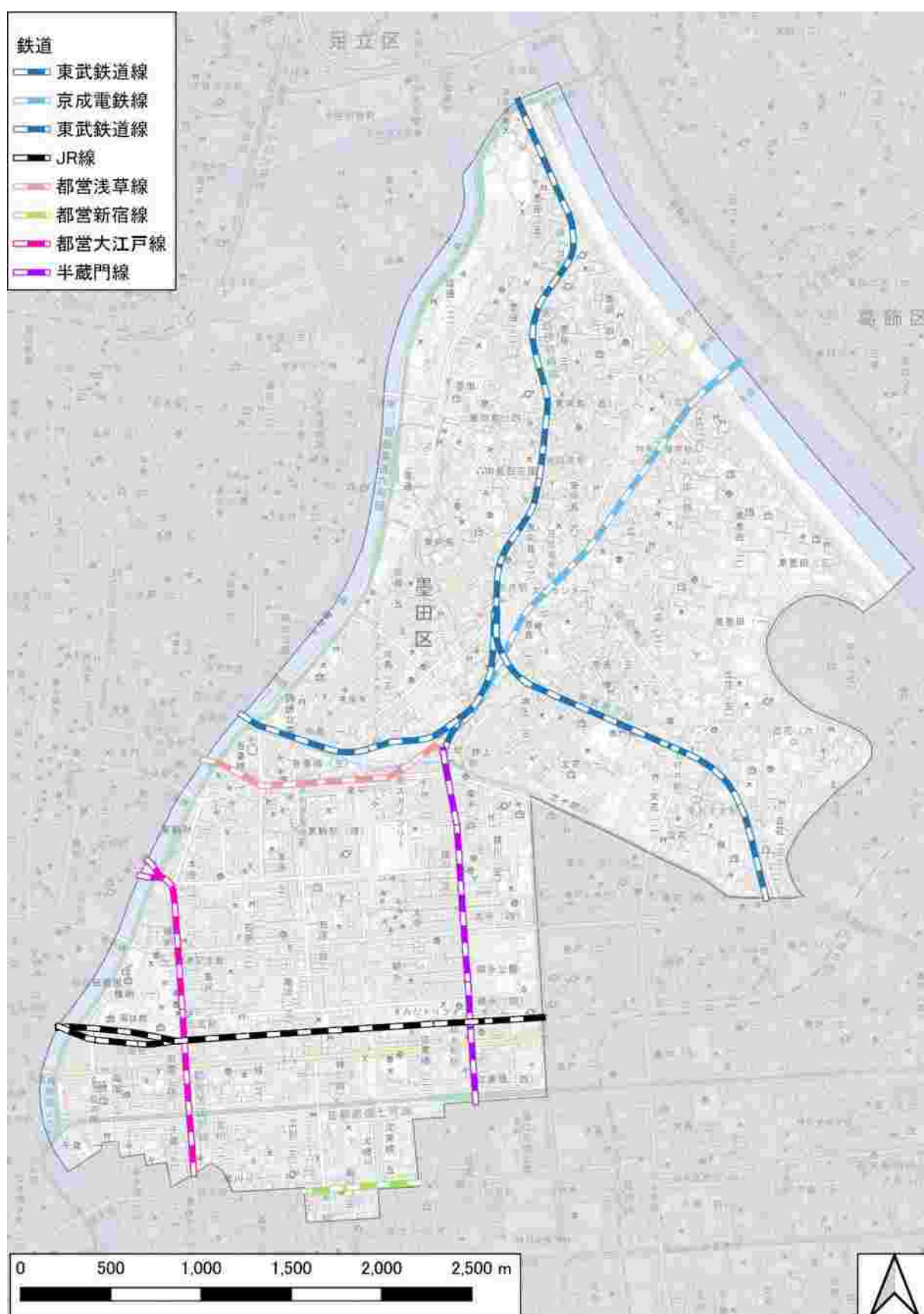
##### ▶地下鉄 8 号線の整備概要



出典：江東区ホームページ



▶ 2003（平成 15）年の鉄道網



本区における鉄道の整備に関する年表を示します。ここでは路面電車や貨物線・貨物駅を除き、また路線の開業・廃止および現存する駅の開業について整理しました。

▶鉄道に関する年表

| 西暦     | 和暦      | 事業者 | できごと                                                                           |
|--------|---------|-----|--------------------------------------------------------------------------------|
| 1894 年 | 明治 27 年 | J R | 総武鉄道（現：J R 総武線）本所駅（現：錦糸町駅）～市川駅間開業<br>本所駅（現：錦糸町駅）開業                             |
| 1902 年 | 明治 35 年 | 東武  | 東武鉄道吾妻橋駅（現：とうきょうスカイツリー）～北千住駅間開業<br>吾妻橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）、曳舟駅、白鬚駅（現：東向島駅）、鐘ヶ淵駅開業 |
| 1904 年 | 明治 37 年 | J R | 総武鉄道（現：J R 総武線）両国橋駅（現：両国駅）～本所駅（現：錦糸町駅）間開業<br>両国橋駅（現：両国駅）開業                     |
| 1904 年 | 明治 37 年 | 東武  | 東武鉄道亀戸駅～曳舟駅（現：亀戸線）間開業、吾妻橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）～曳舟駅間一時廃止                            |
| 1908 年 | 明治 41 年 | 東武  | 東武鉄道吾妻橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）～曳舟駅間再開                                                |
| 1912 年 | 大正元年    | 京成  | 京成電気軌道（現：京成電鉄）押上駅～市川駅（現：江戸川駅）間開業<br>押上駅、曳舟駅（現：京成曳舟駅）開業                         |
| 1923 年 | 大正 12 年 | 京成  | 京成電気軌道（現：京成電鉄）荒川駅（現：八広駅）開業                                                     |
| 1928 年 | 昭和 3 年  | 京成  | 京成電気軌道（現：京成電鉄）向島駅～白鬚駅間（白鬚線）開業                                                  |
| 1928 年 | 昭和 3 年  | 東武  | 東武鉄道亀戸線平井街道駅（現：東あずま駅）、小村井駅開業                                                   |
| 1931 年 | 昭和 6 年  | 東武  | 東武鉄道浅草雷門駅（現：浅草駅）～業平橋駅（現：とうきょうスカイツリー駅）間開業                                       |
| 1932 年 | 昭和 7 年  | J R | 国鉄総武本線（現：J R 総武線）御茶ノ水駅～両国駅間開業                                                  |
| 1936 年 | 昭和 11 年 | 京成  | 京成電気軌道（現：京成電鉄）向島駅～白鬚駅間（白鬚線）廃止                                                  |
| 1960 年 | 昭和 35 年 | 都営  | 都営地下鉄（現：都営浅草線）浅草橋駅～押上駅間開業<br>本所吾妻橋駅開業                                          |
| 1972 年 | 昭和 47 年 | J R | 国鉄総武本線（現：J R 総武線）東京駅～錦糸町駅間開業                                                   |
| 1978 年 | 昭和 53 年 | 都営  | 都営新宿線岩本町駅～東大島駅間開業<br>菊川駅開業                                                     |
| 2000 年 | 平成 12 年 | 都営  | 都営大江戸線国立競技場駅～都庁前駅間開業                                                           |
| 2003 年 | 平成 15 年 | メトロ | 営団（現：東京メトロ）半蔵門線水天宮前駅～押上駅間開業                                                    |

## （２）バス路線網の状況

バス路線網は、2010（平成 22）年時点においては、区の全域にバス路線網が形成されているものの、北部地域において、公共交通圏域<sup>（注）</sup>の外側にあたる交通空白地域が見られます。

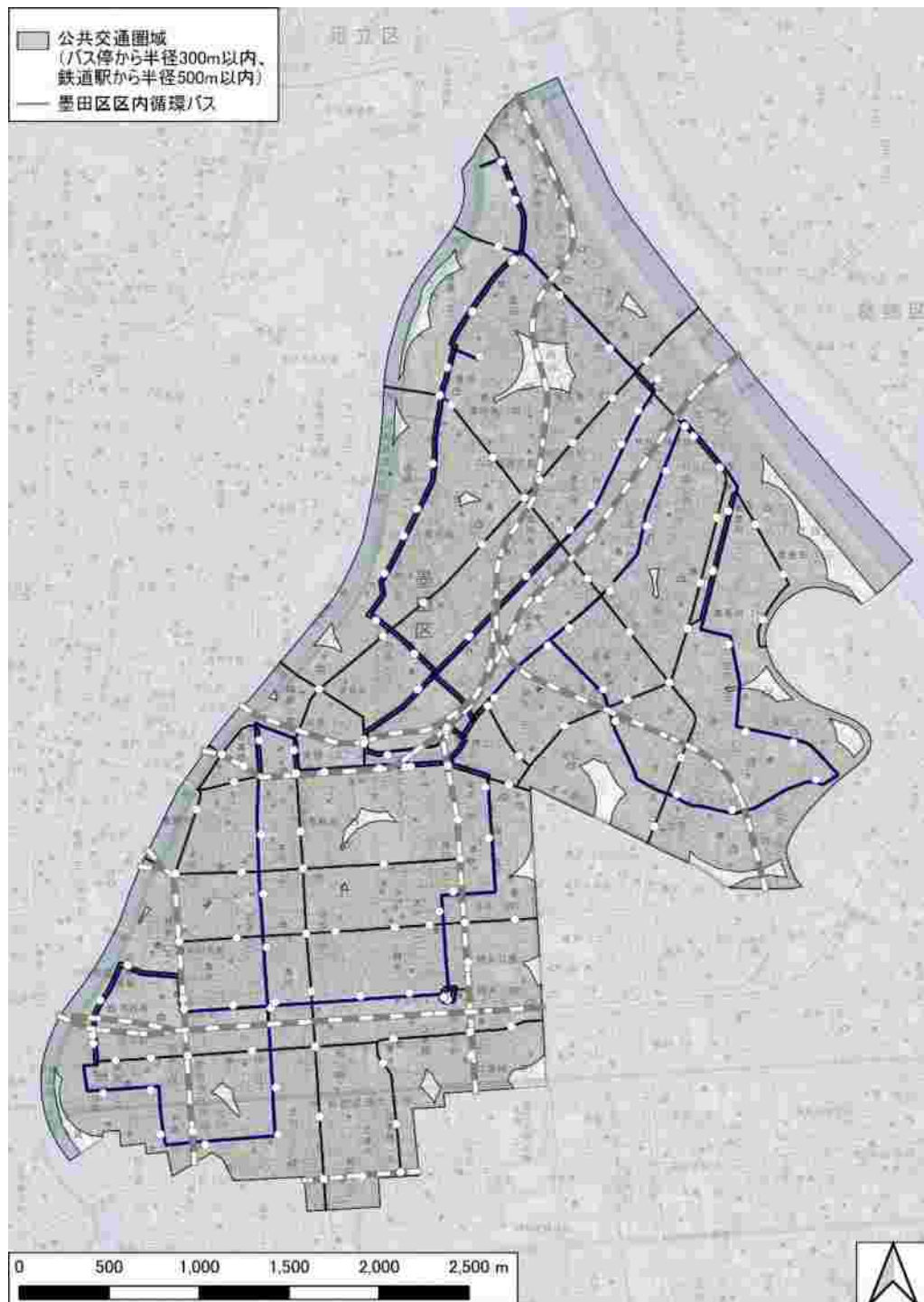
（注）公共交通圏域：バス停留所から半径 300m 以内、鉄道駅から半径 500m 以内

### ▶ 2010（平成 22）年のバス路線網と公共交通圏域の状況



2012（平成24）年から、本区では、東京スカイツリー®の開業にあわせて、観光客の区内移動、区民の日常生活での移動を支える交通手段として、墨田区内循環バス（以下「区内循環バス」という。）の運行を開始しました。北西部ルート、北東部ルート、南部ルートの3ルートが運行されており、既存の路線バスを補完するとともに、公共交通圏域の外側にあたる交通空白地域の解消に貢献しています。

▶現在のバス路線網と公共交通圏域の状況





# 第1章 計画の策定にあたって

## 1 計画策定の目的

公共交通は、私たちの毎日の生活にとって欠かせないものであり、鉄道や路線バスが、網の目のように、区内をつないでいます。

しかしながら、これまで民間を含めた交通事業者の経営努力によって維持されてきた公共交通は、利用者の減少という大きな課題に直面しています。その背景として、特に地方においては、自家用車への転換だけでなく、人口減少の影響が大きくなっています。また、運転士人材不足から、バス路線の減便・廃止などの動きも起きています。

一方で、高齢化の進展により、高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性は増しており、公共交通への地方公共団体の関与が求められている状況にあります。

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野のみならず、まちづくり、福祉、環境、防災といった様々な分野への大きな効果が期待されることから、2020（令和2）年、「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）（以下「地域交通法」という。）が改正され、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ました。

本区においては、JR、都営地下鉄、東京メトロ、東武及び京成の各鉄道路線がそれぞれ乗り入れており、交通の利便性は高くなっています。また、区の南北を結ぶ交通機関として、地下鉄8号線（有楽町線）及び11号線（半蔵門線）の延伸に期待がかけられています。

一方、2012（平成24）年、東京スカイツリー®の開業に伴い、区内循環バスの運行が開始されましたが、近年では、新型コロナウイルス感染症の拡大による一時的な利用者の落ち込み、燃料費の高騰による運行経費の増大など、様々な課題を抱え、事業の見直しが迫られています。

反面、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るところです。

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。

### ◆地域公共交通の再生及び活性化に関する法律（平成19年法律第59号）

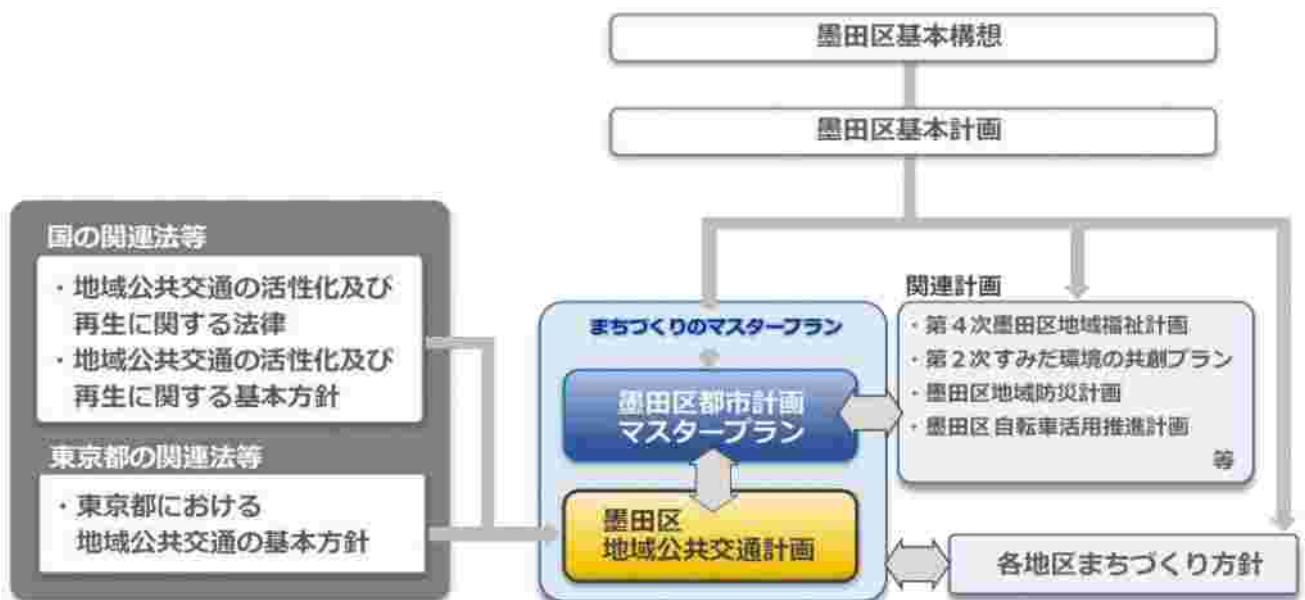
人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加えて、ライフスタイルの変化の影響から、厳しい状況に置かれている地域公共交通の現状を踏まえ、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みとして、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定められています。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、地域交通法に基づく「地域公共交通計画」として策定するものです。

交通は、まちづくりと密接に関連していることから、まちづくりの将来像や方針を示す都市計画マスタープランとの連携・整合を図る必要があります。また、移動手段の確保は、福祉や環境、防災など他分野と関連しており、区の各種計画に示されている施策とも調整を図りながら、本計画を策定します。

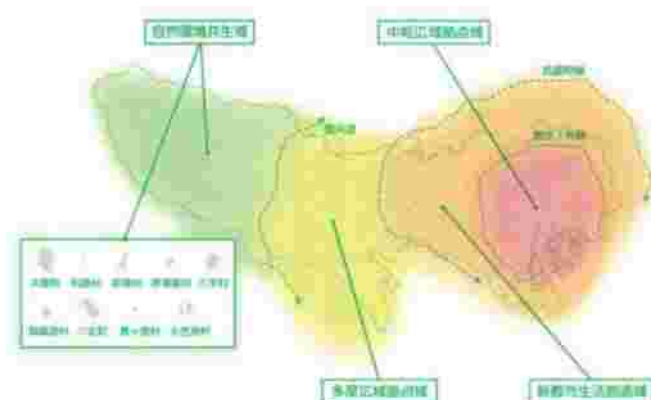
### ▶ 本計画の位置づけ



◆東京都における地域公共交通の基本方針（2022（令和4）年3月）

東京都では、『未来の東京』戦略、「都市計画区域マスタープラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」に基づき、2040年代における地域公共交通の目指す姿と、その実現に向けた区市町村や事業者、都民と共に進める取組の方向性を示した「東京都における地域公共交通の基本方針」を策定しました。

本基本方針では、「都市づくりのグランドデザイン」に示された4つの地域区分に沿って、各地域の課題を整理するとともに将来像を描いています。



出典：都市づくりのグランドデザイン（東京都）

❖ 主に中核広域拠点域のイメージ



出典：東京における地域公共交通の基本方針（東京都）

#### ◆墨田区都市計画マスタープラン（2019（平成31）年3月改定）

墨田区都市計画マスタープランは、都市計画法における市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法第18条の2）になります。「まちづくりの目標」や「めざすべき都市像」などを掲げ、墨田区の将来のあるべき姿やまちづくりの方向性を示す「まちづくりの羅針盤」としての役割を担っています。

##### ○まちづくりの目標

「下町文化にふれあい 人とつながり『すみだらしさ』を次世代に継承するまちへ」

##### ○めざすべき都市像

めざすべき都市像のひとつ、「都市像3 ひと・まち・文化のつながりを活かしたまち」では、「魅力的な都市の空間を、安全・安心に回遊できるまち」を目指す都市の姿として掲げています。

また、「道路・鉄道・バス・舟運など複数の交通機関が連携した効率的で快適な交通体系」を資源として、住む人・働く人・訪れる人の交流とつながりを活かしながら、都市に活力を生み出す環境づくりが重要としています。

##### ○将来の都市構造

将来都市構造図に示す「拠点連携軸」は、道路や鉄道を中心として、拠点間での都市機能の分担・連携を図り、都市内のアクティビティを向上させるとともに、人・もの・情報の活発な交流を誘導する「軸」として位置付けています。

##### ○都市施設等の方針

「快適で移動しやすい交通ネットワークの充実」を都市方針として掲げ、公共交通の利便性向上を図るとともに、自転車や舟運等を活用し、交通ネットワークの充実を図ることとしています。

##### ▶将来都市構造図



### 3 計画区域

墨田区全域を本計画の対象区域とします。

### 4 計画期間

本計画の期間は、2025（令和7）年度～2034（令和16）年度（10年間）とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて計画の見直しを検討します。

### 5 計画対象

国の「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」では、地域公共交通計画は、鉄道や路線バス、タクシーといった公共交通に加えて、必要に応じて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の活用を検討するなど、「あらゆる交通手段の総動員」を掲げています。

公共交通の充実している本区において、公共交通を持続可能なものとするには、一層の利用促進が求められます。加えて、最寄りのバス停留所や鉄道駅までのアクセス手段として、シェアリングサービス（シェアサイクル・電動キックボード）の活用が考えられることから、これらのパーソナルモビリティについても、本計画に含めて検討します。

また、特定の人を対象とした福祉輸送等についても、調査・研究の対象とします。





## 第2章 交通を取り巻く社会的状況

### 1 計画策定の背景

公共交通は、通勤・通学等の多くの利用者によって支えられ、民間事業者により維持されてきました。しかしながら、少子高齢化やリモートワーク等の働き方の多様化により、公共交通の利用者は減少傾向にあります。

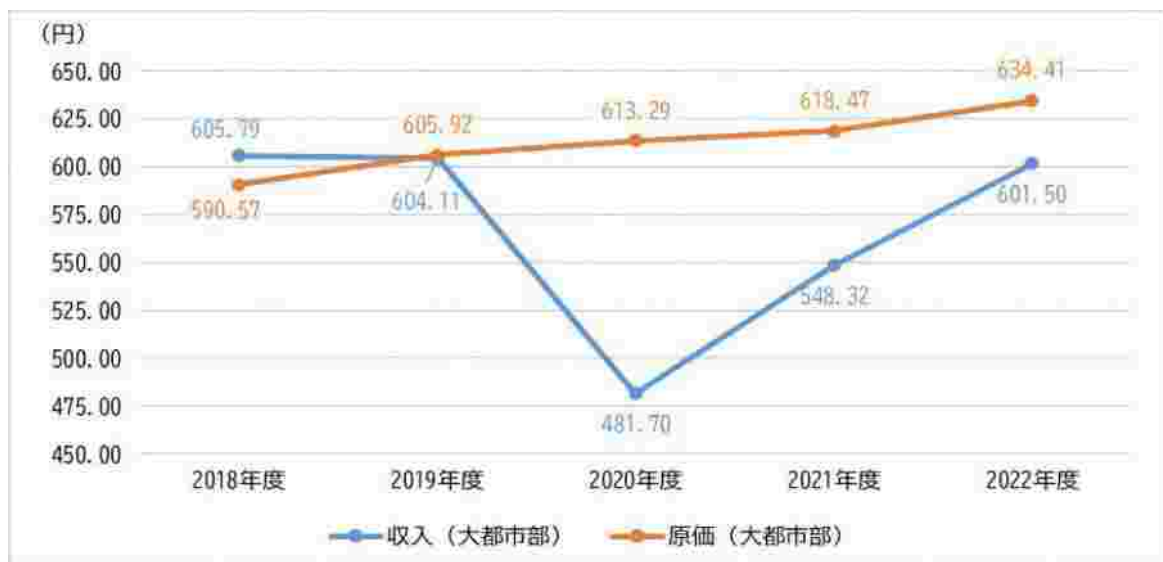
また、少子高齢化によって、バス・タクシーの運転士不足という問題も起きています。

こうした状況下で、燃料費の高騰などにより運行経費が増大し、収支状況は悪化傾向にあります。2019（令和元）年度からの新型コロナウイルス感染症の影響は、こうした状況に拍車をかけ、特に、路線バスにおいては、各地で減便や廃止の動きが起きています。

一方、公共交通は、例えば、高齢者の外出機会が増えることで高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、社会全体としての費用負担が下がるなど、単なる住民の移動手段にとどまらず、医療や福祉の質の向上、産業や観光振興、財政の改善、高齢者等が運転する自家用車の交通事故減少、健康増進、地域コミュニティの強化、まちのブランドイメージ向上、災害時の避難手段の確保など、多面的な外部効果、いわゆる「クロスセクター効果」をもたらすものとされています。

このような社会的な効果があることから、将来にかけて、公共交通を維持していくことが必要になっています。

#### ▶乗合バス事業の収支状況（実車走行キロ当たり収入・原価の推移）



出典：国土交通省資料（乗合バス事業の収支状況について（2022（令和4）年度））



## 2 新しい交通サービスの登場

鉄道、バス、タクシーといった既存の公共交通に加えて、近年、技術の進展や規制緩和により、新しい交通サービスが登場しています。

2022（令和4）年、本区で実証運行を行った AI オンデマンドバス（「すみタク」）は、予約に応じて、決められた乗降場所間を走行するデマンド型交通サービスです。

また、シェアリングサービスを展開する民間事業者によって、区内各所にシェアリングポートが設置され、目的地までの短距離移動手段として、広く活用されています。

他自治体においては、グリーンスローモビリティと言われる時速 20 km未満の低速電動車運行の実証・実装が始まっています。

さらに、2024（令和6）年4月からは、自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の導入が始まりました。

### ○デマンド型交通サービス

定時定路線で運行する路線バスとは異なり、決められたエリア・乗降場所において、予約に応じて運行する新しい交通サービスです。

本区が実施した「すみタク」は、10 人乗りのワゴン車両で運行しましたが、一般のタクシー車両（セダンタイプ）で運行している事例もあります。

#### ◆AI オンデマンドバス（すみタク）の実証運行

デマンド型交通サービスに対する区民の受容度を調査し、公共交通としての活用可能性を検証するため、2022（令和4）年11月1日～12月28日の間、AI オンデマンドバス（すみタク）の実証実験を行いました。（道路運送法第21条の規定による一般乗用旅客自動車運送事業による乗合旅客運送）

八広、東墨田、立花地域及び押上駅前に乗降場所を20か所設定し、2か月間の実施で、延べ157名の利用がありました。

また、利用者アンケートによると、満足とやや満足を合わせると約8割の方が「満足」と回答しています。





## ○グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、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あり、その車両も含めた総称です。バスの走行が難しい狭い道路や団地内移動での活用など、様々な実証・実装が行われています。

### ▶グリーンスローモビリティの車両の種類

|              |         |  |  |  |  |
|--------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車の種別       |         | 軽自動車                                                                                | 小型自動車                                                                               | 普通自動車                                                                                | 普通自動車                                                                                 |
| 車両寸法<br>(cm) | 全長      | 311～315                                                                             | 396                                                                                 | 441～500                                                                              | 475                                                                                   |
|              | 全幅      | 122～134                                                                             | 133                                                                                 | 190～200                                                                              | 211                                                                                   |
|              | 全高      | 175～184                                                                             | 184                                                                                 | 243～245                                                                              | 264                                                                                   |
|              | ステップ高さ  | 25～30                                                                               | 26                                                                                  | 27                                                                                   | 23～24                                                                                 |
| 性能等          | 登坂(度)   | 20                                                                                  | 20                                                                                  | 12～15                                                                                | 15(4駆の場合)                                                                             |
|              | 乗車定員(人) | 4                                                                                   | 7                                                                                   | 10～16                                                                                | 11～14                                                                                 |
| 必要電源         |         | AC100VまたはAC200V                                                                     | AC200V                                                                              | AC100VまたはAC200V                                                                      | AC100VまたはAC200V                                                                       |

出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き（国土交通省）

---

### ○自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

公共交通は、運転士人材不足などの様々な課題を抱えていることから、路線バス等の廃止・減便が行われています。こうした中で、地域の移動ニーズに対応していくための手段として、2024（令和6）年4月から、タクシー事業者が運行管理することなどを要件に、一般ドライバーが自家用車を使って有償で乗客を運ぶ、自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が始まりました。

この事業は、国土交通省が指定するタクシーが不足している地域、時期、時間帯と不足車両数に対して、その不足分を補うものであり、道路運送法第78条第3号に基づく許可事業となっています。

タクシーは、ドア・ツー・ドアのサービスとして広く活用されており、こうした新しい交通サービスも、区民の利便性向上につながる可能性があります。現在、ライドシェアについては、様々な議論が行われているため、今後その動向を注視する必要があります。

### 3 新技術の活用

現在、様々な技術革新により、自動車の自動運転技術が進展し、全国各地で自動運転の実証実験が進められるようになりました。

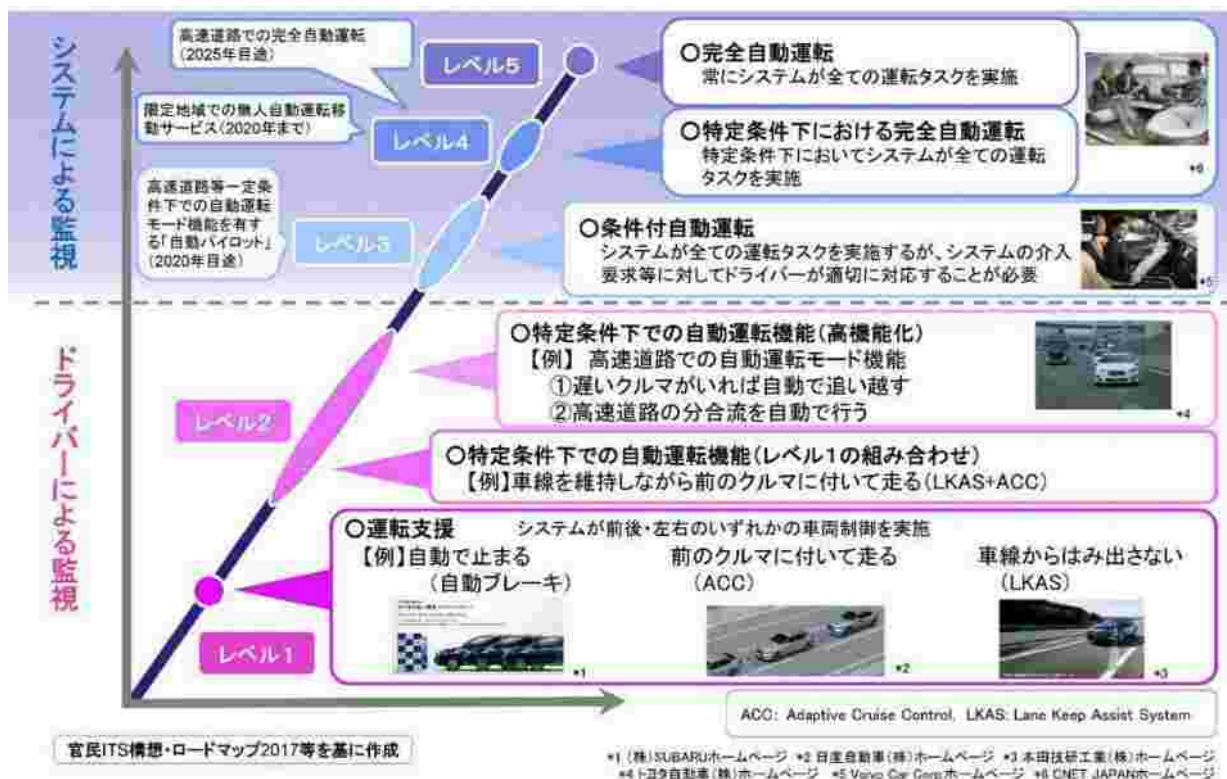
また、様々な交通モードをシームレスに乗り継げるよう、予約・決済等が一つのアプリケーションで、一括で行える MaaS (Mobility as a Service) の運用も始まっています。こうした新技術を活用し、既存の公共交通網の維持だけでなく、来街者も含めて、利便性を高めていくことで、公共交通の利用増進につながることを期待されています。

#### ○自動運転

自動運転のレベルは、ドライバーによる監視、システムによる監視の双方で、5つのレベルに分けられます。国は2025（令和7）年度までに、レベル4の展開を目指しています。

福井県永平寺町で使用する車両は、2023（令和5）年3月30日、国内で初めて運転者を必要としない自動運行装置（レベル4）としての認可を受けています。

#### ▶自動運転のレベル



出典：国土交通省資料

◆自動運転バスの実装事例（レベル2） ～ 茨城県境町の事例 ～

茨城県境町では、2020（令和2）年11月から、自動運転車両の運行を開始しています。現在は、常時2台で運行し、1日あたり20便を運行しています。

車両は、フランスのNAVYA社製『NAVYA ARMA(ナビヤ アルマ)』（定員11名）を活用しており、乗務員を除くと10名の乗客が乗車可能です。

車両内に運転席はなく、手動運転時は手持ちのコントローラーと壁面に設置されたタッチパネル式の画面により行っています。

自動運転バスのルート（2系統）



出典：茨城県境町ホームページ



## ○MaaS (Mobility as a Service)

MaaS (マース) は、Mobility as a Service の略称です。出発地から目的地までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして提供するものです。

都内では、JRをはじめ、東京メトロ、都営地下鉄、東京モノレール、ゆりかもめといった鉄道のほか、都営バス等において、検索・予約・決済が一括でできる MaaS アプリの活用が行われているほか、新たなサービスの導入に向けた検討が進められています。

また、全国で観光地における MaaS の社会実験が行われています。観光地での MaaS は、来街者にとって必要な交通情報を得ることができるほか、観光施設と交通サービスの連携など、様々なサービスが展開されています。

### ▶都内の交通事業者における MaaS の取組

| システム名           | 開発者         | 機能                                                                                                                                                                                                                           | 連携                                                                                                                                                                                      |
|-----------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ringo Pass      | 東日本旅客鉄道株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・探す：タクシー配車、シェアサイクルのポート</li> <li>・乗る：複数のアプリを個別に登録する必要なくタクシーとシェアサイクルが利用できる</li> <li>・支払う：キャッシュレス、JRE POINT の利用</li> </ul>                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー：k m タクシー、大和自動車交通、チェッカーキャブ</li> <li>・シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル</li> </ul>                                                              |
| my!東京 MaaS      | 東京地下鉄株式会社   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーソナライズド検索：エレベータールート検索、雨に濡れないルート検索等</li> <li>・リアルタイム検索：リアルタイムな運行情報・列車位置、運転見合わせ回避経路</li> <li>・さらなるネットワークの連続性の追求：多様なモビリティ、沿線地域のサービスとの連携</li> <li>・駅構内乗換ルート：東京メトロと都営地下鉄の乗り換え</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道：東京メトロ、都営地下鉄</li> <li>・バス：都バス、台東区循環バスめぐりん</li> <li>・タクシー：ジャパントクシー、S.RIDE</li> <li>・シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル</li> <li>・航空：ANA</li> </ul> |
| 鉄道 12 社局公式アプリ連携 | 鉄道 12 社局    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・列車走行位置</li> <li>・時刻表</li> </ul>                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道 12 社局公式アプリの連携（JR 東日本、東京メトロ、東急電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、京急電鉄、相模鉄道、東京都交通局、新京成電鉄）</li> </ul>                                                 |

その他、公共交通オープンデータ協議会：協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者や販売会社等にワンストップで提供している。（時刻表、列車位置情報、駅等の構内図等）

資料：各社ホームページ



# ◆GunMaaS ～ 群馬県前橋市の事例 ～

群馬県前橋市では、公共交通の利用促進を図るため、2020（令和2）年より MaeMaaS の実証実験を開始しました。スマートフォンを活用し、経路探索や予約、料金の支払い等を行うもので、2022（令和4）年に社会実装し、現在では群馬県内全域にサービスを拡大し、GunMaaS として展開されています。

GunMaaS の特徴は、交通系 I C カードとマイナンバーカードの連携です。前橋市では、マイナンバーカード上の情報により年齢や住所地を把握し、70 歳以上の市民を対象とした路線バスの運賃割引サービス等を展開しています。

また、GunMaaS の中で、エリア内の交通機関で利用できる様々なチケットを購入できるようになっています。

**GunMaaS**  
INNOVATE YOUR TRIPS

スマホひとつで  
群馬を旅しよう！

**GunMaaSのサービス**

**バス**  
群馬県バスをのりこに利用できるICカードもご用意しています。

|      | 中心市街地<br>通学定期券 | マイバス   |
|------|----------------|--------|
| 乗車回数 | 500回           | 200回   |
| 有効期間 | 2ヶ月            | 1ヶ月    |
| 乗車料金 | 2,100円         | 1,050円 |

**デマンド交通**  
路線バスの運行エリア内や近隣エリアは路線バスが運行し、乗り換えせずに利用可能なデマンド交通の運行エリアです。

|      | 乗車回数   | 有効期間   | 乗車料金   |
|------|--------|--------|--------|
| 乗車回数 | 200回   | 2ヶ月    | 1,050円 |
| 有効期間 | 2ヶ月    | 2ヶ月    | 1,050円 |
| 乗車料金 | 1,050円 | 1,050円 | 1,050円 |

**タクシー**  
指定した乗降場所を指定し、乗降の予約をすることができます。

**シェアリングサービス**

**モビリティシェアリング**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**シェアサイクル**  
指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**リアルタイム経路検索**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**タクシーやデマンド交通の予約**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**サービス上で買えるおトクな電子チケット**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

まずは  
GunMaaS  
アプリ

QRコード  
から  
会員登録

必要事項を  
入力

ICカードや  
マイナンバーカード  
連携

**マイナンバーカード連携**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**マイナンバーカード連携**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

**マイナンバーカード連携**  
乗降の予約を指定した乗降場所から指定した乗降場所まで利用することができます。

出典：群馬県ホームページ

## 4 環境配慮への社会的要請

2023（令和5）年4月、エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（以下「改正省エネ法」という。）が施行され、エネルギーを使用する事業者等に対して、エネルギー使用の合理化、非化石エネルギーへの転換を進めるため、事業者等が講ずべき措置に関する基本的事項を定めた基本方針等が定められました。

交通事業者に対しては、「旅客の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する旅客輸送事業者の判断の基準」が適用されますが、その具体的な内容は以下のとおりです。

今後、各事業者は、目標に向けた取組を求められることから、環境配慮型車両の導入の促進が期待されます。

### ▶ 旅客の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する旅客輸送事業者の判断の基準

| 輸送事業 | 定量的目標の目安                                               | 定性的目標の目安                                                                       |
|------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| バス   | 2030（令和12）年度までに保有台数の5%を非化石エネルギー自動車へ更新                  | 車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギー割合の増加                                                 |
| タクシー | 2030（令和12）年度までに保有台数の8%を非化石エネルギー自動車へ更新                  | 車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギー割合の増加                                                 |
| 鉄道   | 【電気車を使用する事業者の場合】<br>2030（令和12）年度における使用電力の59%を非化石エネルギー化 | 【内燃車を使用する事業者の場合】<br>2030（令和12）年度までに電気車、F C 車（燃料電池車）又は非化石エネルギー車両の導入（運行体制の構築を含む） |

## 第3章 本区の現状

### 1 人口等

#### ① 人口推移

本区の2023（令和5）年の総人口は279,985人、高齢化率は21.5%です。東京圏への人口集中による転入超過によって総人口は増加傾向で推移しており、10年間で10.0%増加しています。また、生産年齢人口（15～64歳人口）は12.4%増加、老年人口（65歳以上人口）は5.8%増加しており、年少人口（0～14歳人口）は横ばい傾向です。

#### ▶人口推移

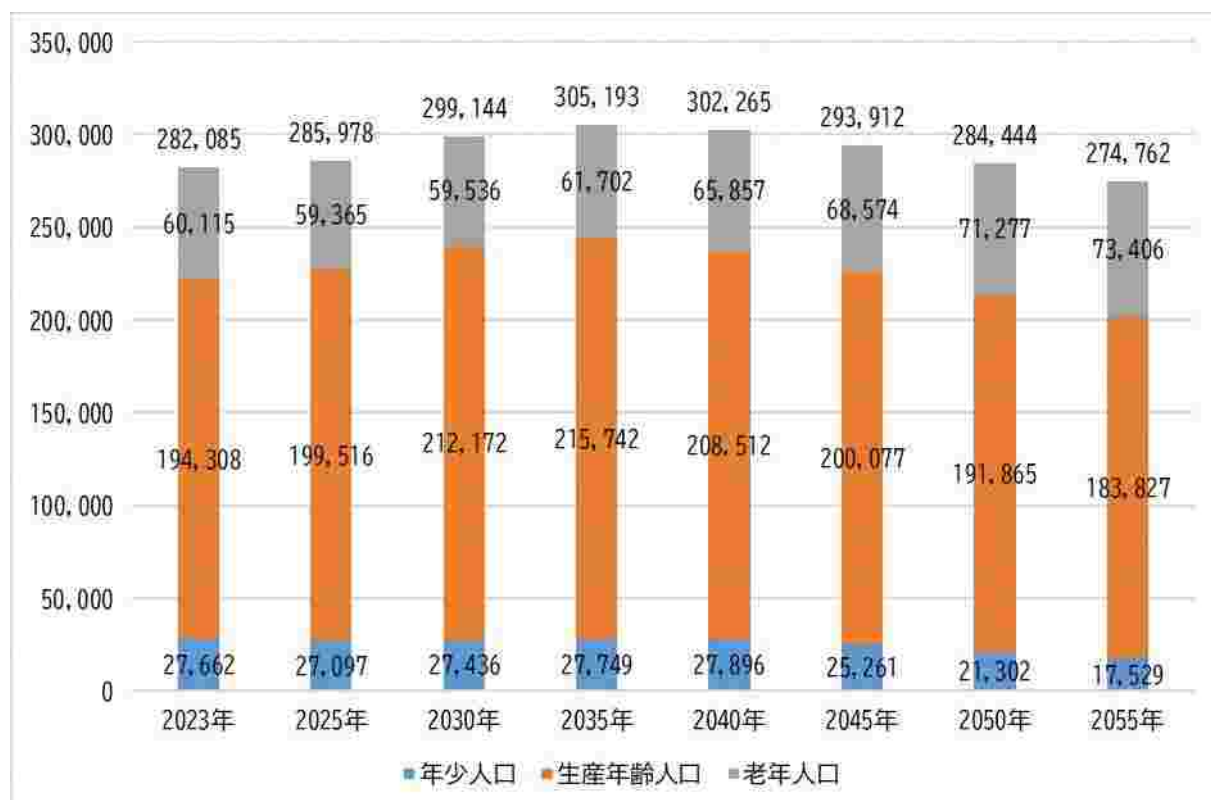


資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

## ② 人口推計

人口推計によると、本区の総人口は2035（令和17）年に約305,000人でピークを迎え、その後減少に転じる見込みです。年齢3区分別で見ると、年少人口（0～14歳人口）及び生産年齢人口（15～64歳人口）は概ね2035（令和17）年前後まで増加し、その後減少していく見込みです。老年人口（65歳以上人口）は2025（令和7）年以降一貫して増加が続き、2050（令和32）年には高齢化率が25%に達するという推計結果になっています。

### ▶人口推計結果



資料：令和5年度将来人口推計結果

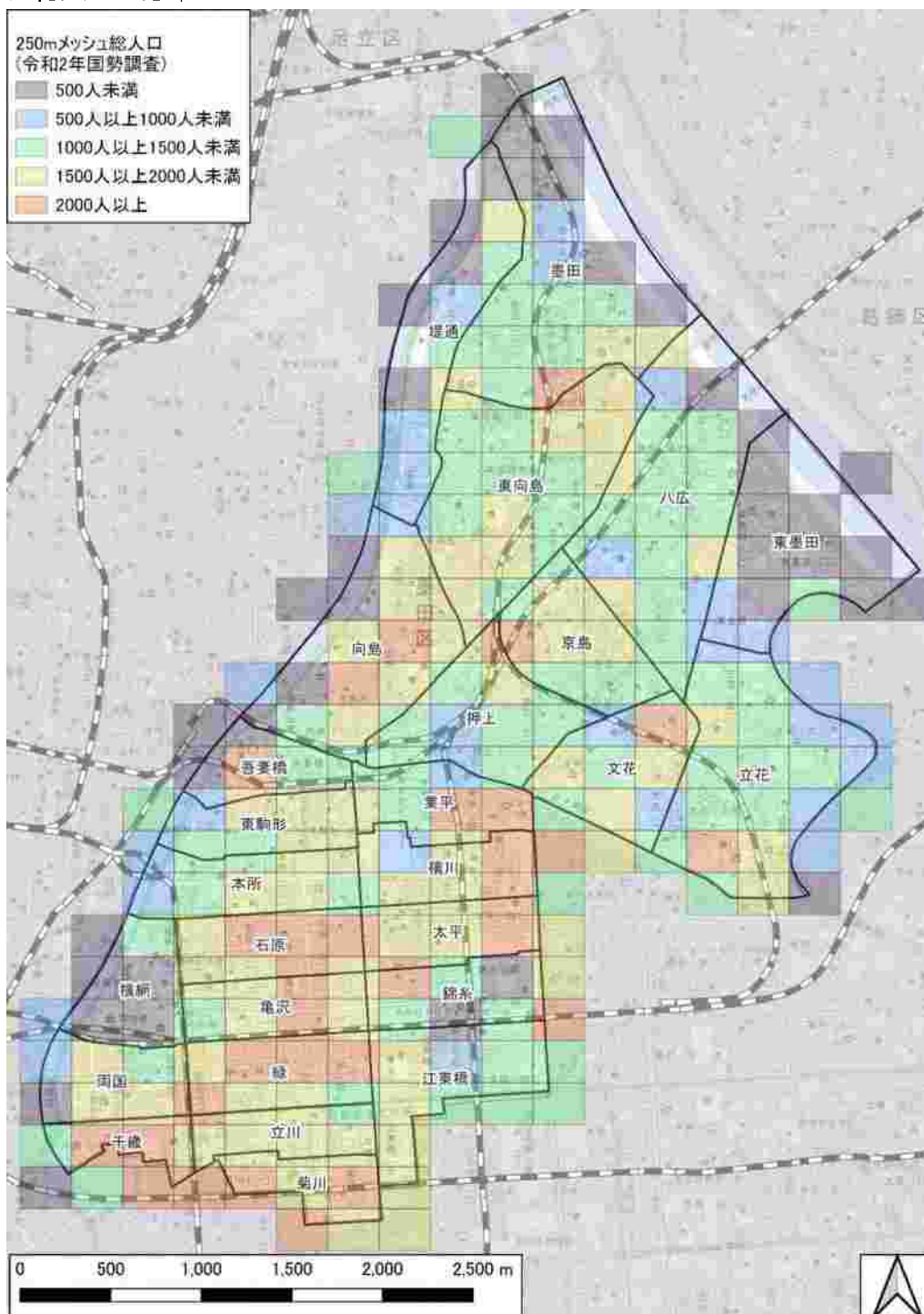
（注）年齢階層別の人口を足し合わせた値が合計値と合致しない年次がある

### ③人口分布

国勢調査における 250m メッシュ人口の分布を参照します。

総人口は、南部の方が多い傾向がみられます。北部では向島などに多い所がみられます。また、用途地域が工業地域に指定されている東墨田では人口が少なくなっています。

#### ▶総人口の分布

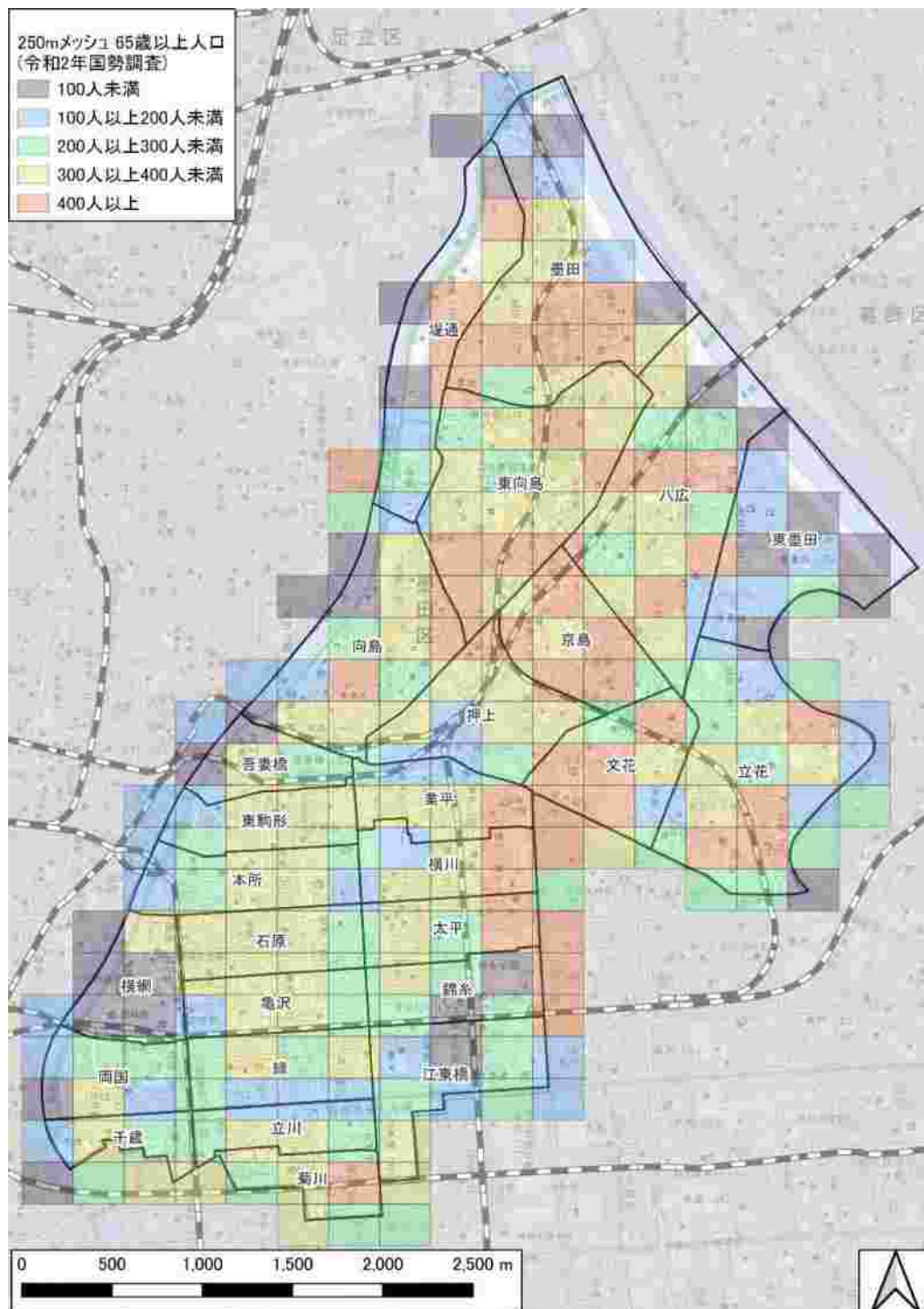


資料：令和2年国勢調査



65 歳以上人口は、北部の方が多い傾向がみられます。特に東向島、堤通、墨田、京島、文花、八広、立花が多くなっています。

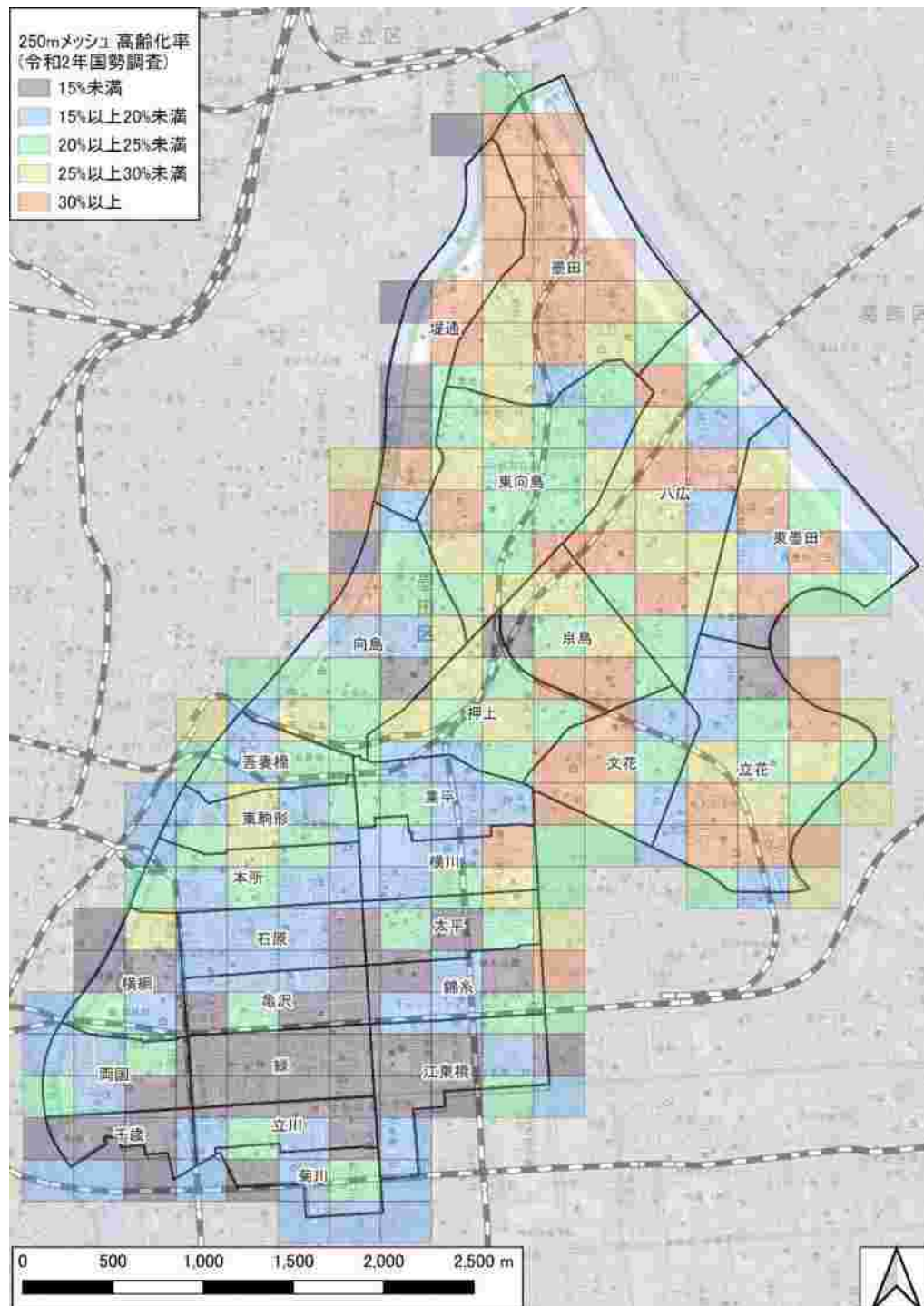
▶ 65 歳以上人口の分布



資料：令和2年国勢調査

高齢化率（メッシュ内人口に占める 65 歳以上人口の割合）は、北部の方が高い傾向がみられます。特に堤通、墨田、京島、文花、八広、立花、東墨田に高い所がみられます。

▶ 高齢化率の分布



資料：令和 2 年国勢調査

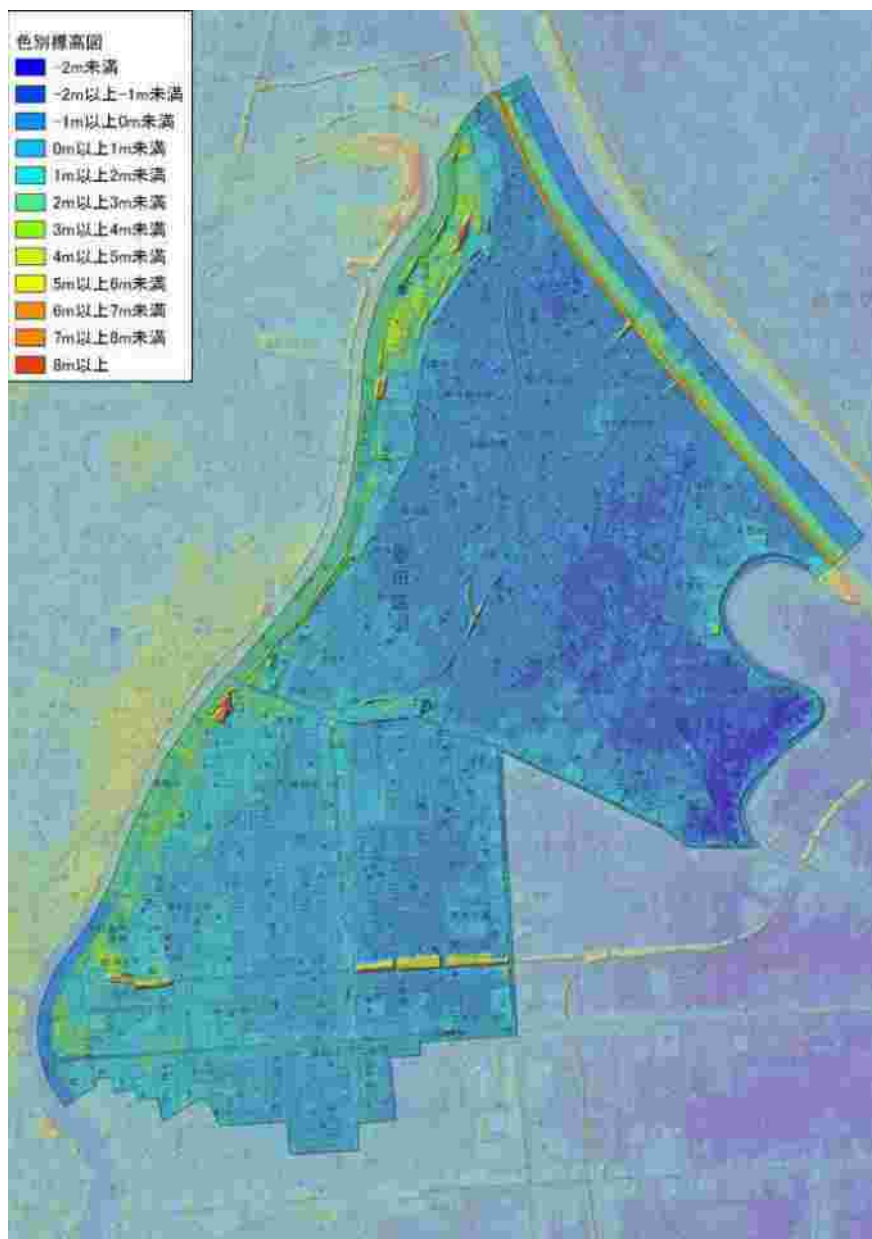
## 2 地形・土地利用

### ①地形

区内の地形について、国土地理院のデータより標高図を示します。

堤防や鉄道の盛土部を除き、区内の大部分は標高 2 m 未満の低地となっています。高低差の少ない平坦な地形であり、徒歩や自転車を含め区内での移動における負荷は小さくなっています。

#### ▶色別標高図



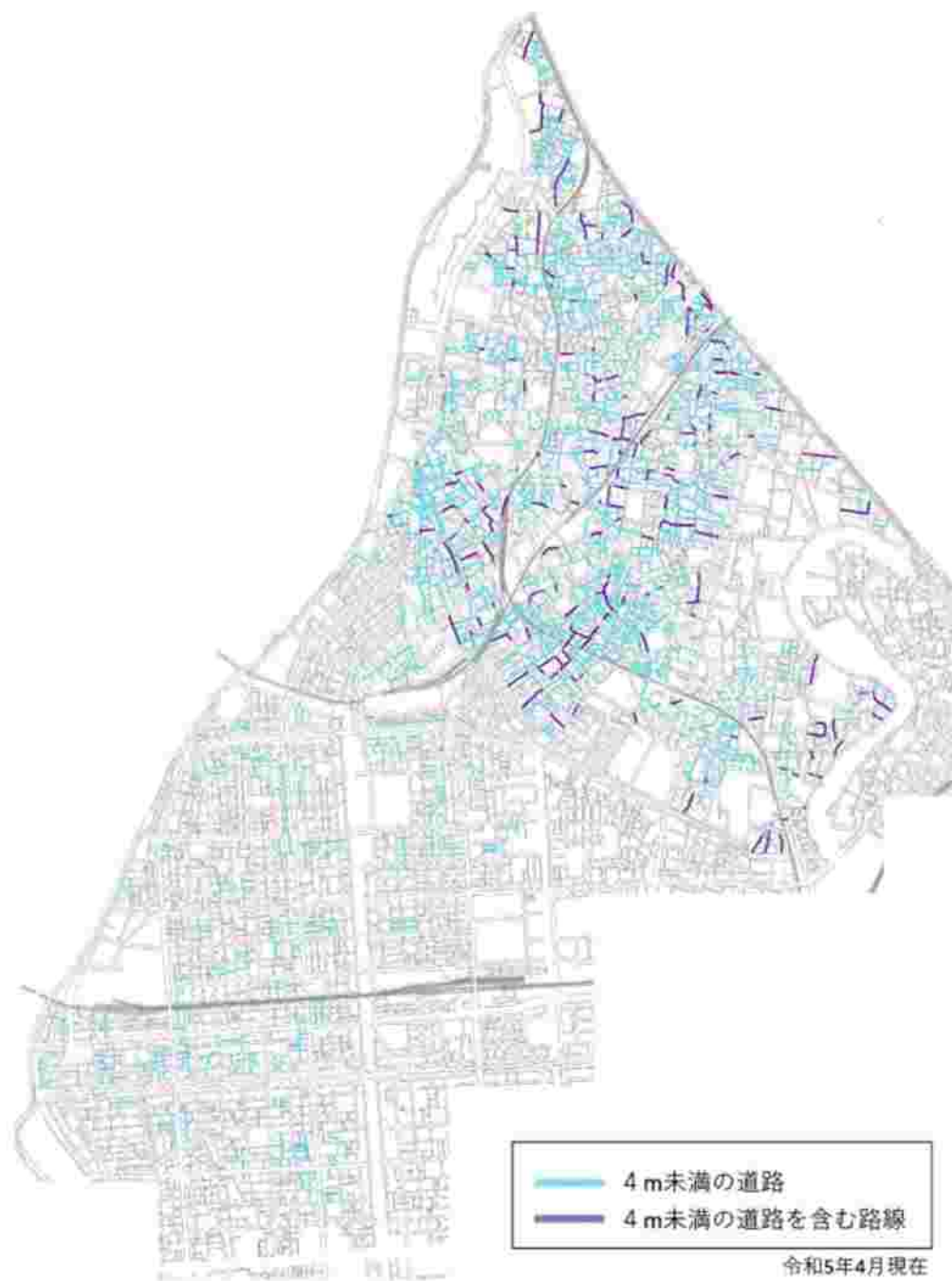
資料：国土地理院データ

## ②道路

区内では、北部地域を中心に、道路幅員4 m未満の狭い道路が多く見られます。

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。

### ▶狭い道路の状況



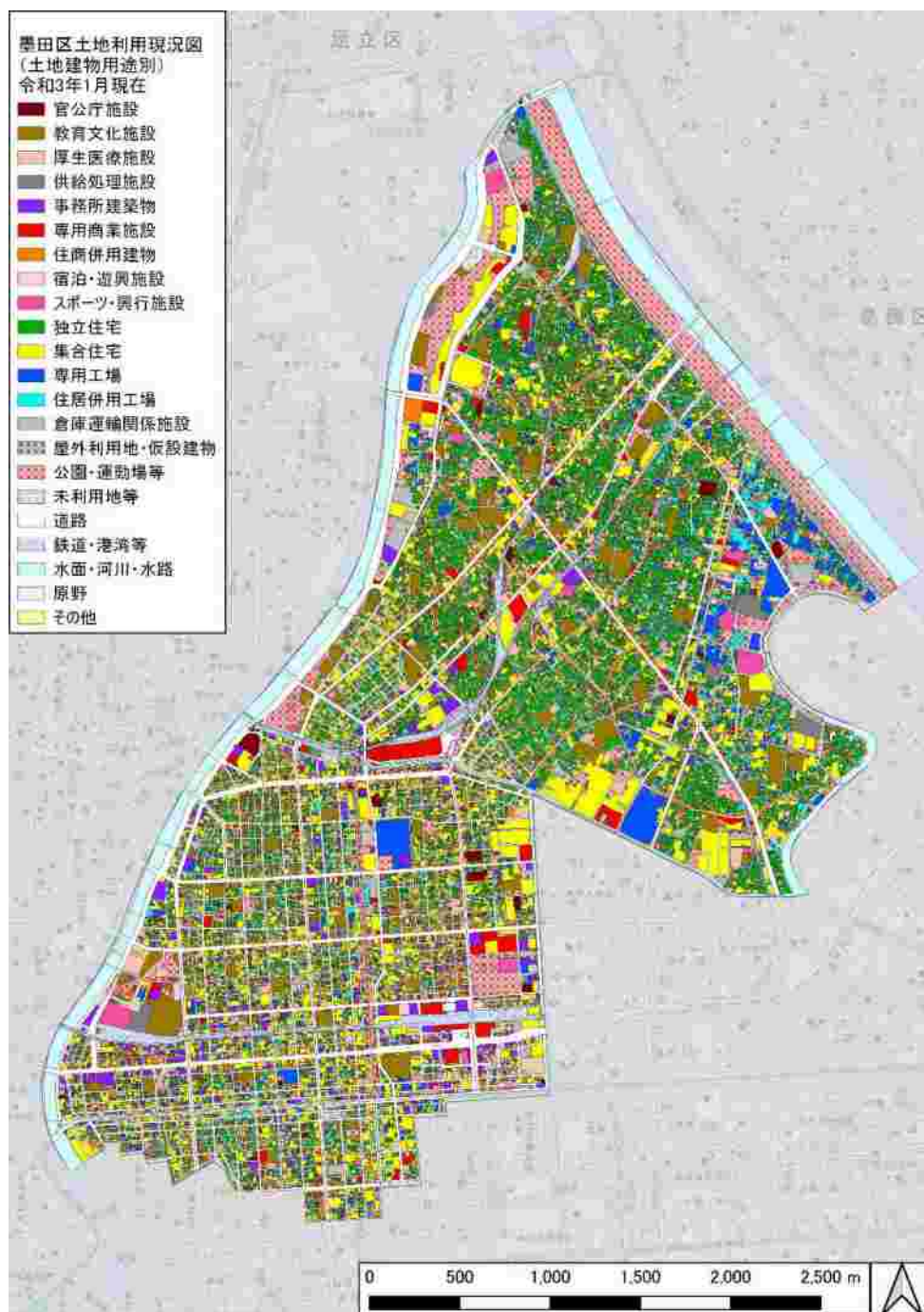
出典：墨田区資料



### ③土地利用

2021（令和3）年1月に行われた土地利用現況調査によると、本区の土地利用は、住居系が28.9%、商業系が11.9%、工業系が8.1%となっています。住居系のうち、独立住宅（戸建て住宅等）は13.2%、集合住宅（アパート、マンション等）は15.7%となっており、区内全域に混在しています。

#### ▶土地利用の状況



資料：令和3年度 墨田区土地利用報告書

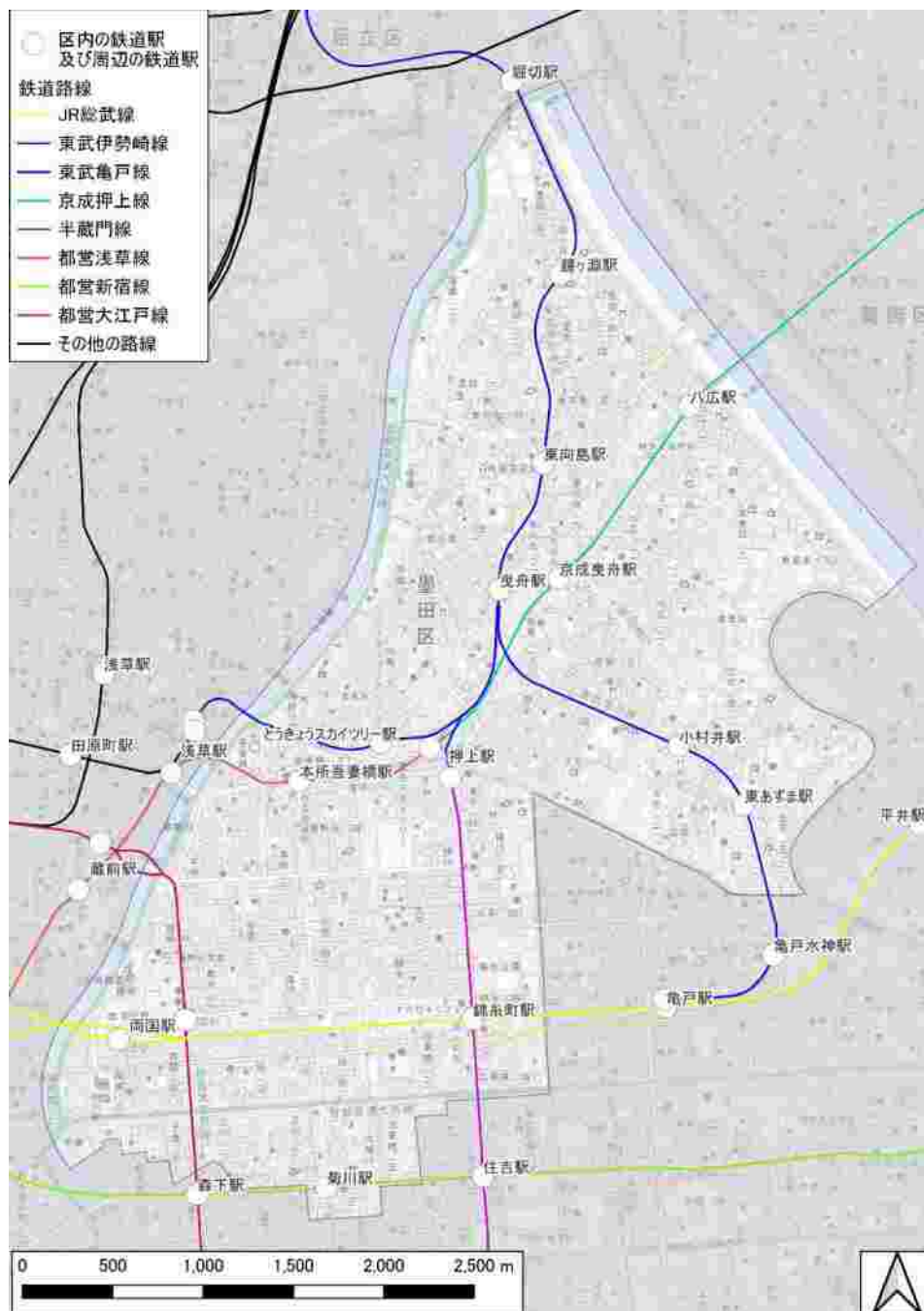


### 3 鉄道

本区には、鉄道が5社局8路線あり、13駅が位置しています。区の中央に位置する押上駅が4路線の集まる交通結節点になっているほか、錦糸町駅と両国駅も東西を走るJR総武線と南北を走る地下鉄各線との交通結節点となっています。

また、区外の近接地にも複数の鉄道駅が位置しています。

#### ▶鉄道路線図

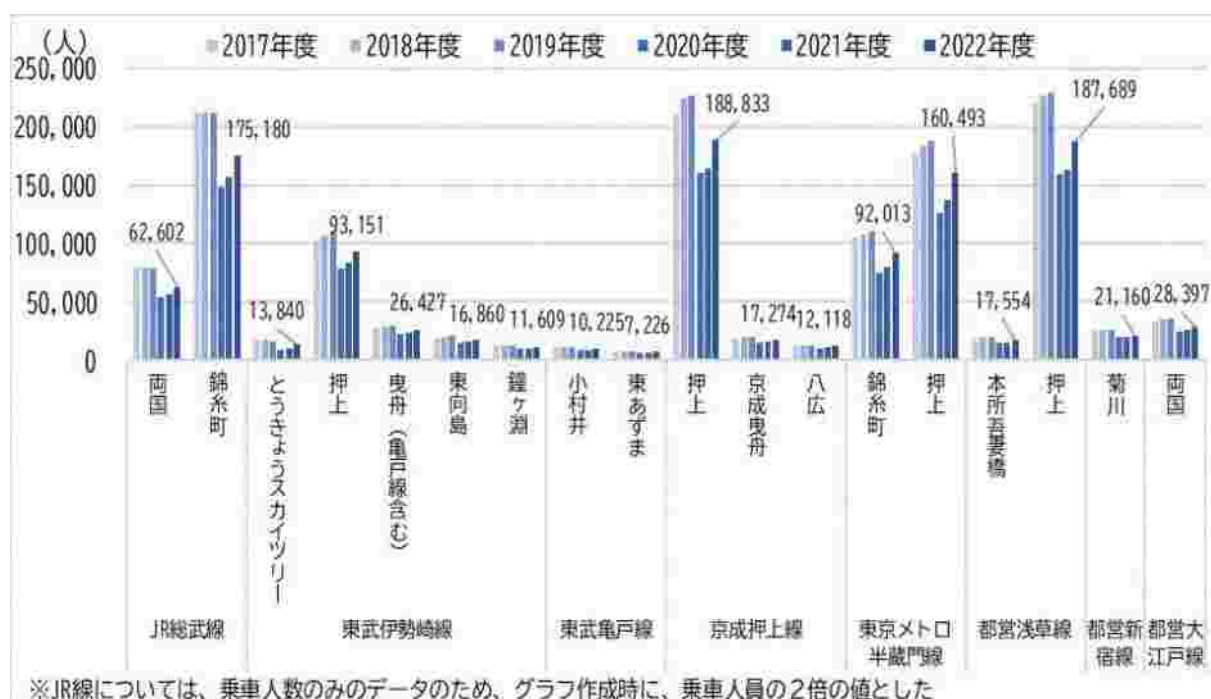


資料：国土数値情報鉄道データ

区内の鉄道駅の乗降人員は、押上駅と錦糸町駅、次いで両国駅が多くなっています。その他の各駅はいずれも一日平均10,000～20,000人前後の乗降人員となっています。

2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により、平均で2019（令和元）年度比72%まで乗降人員が減少しましたが、その後回復傾向となり、2022（令和4）年度は2019（令和元）年度比85%の水準となっています。

#### ▶ 区内の鉄道駅の一日常乗降人員



資料：墨田区行政基礎資料、各鉄道事業者ホームページ

## 4 路線バス

本区の路線バスの運行状況は、東京都交通局（都営バス）が区内全域に網目状に運行しており、そのうち錦糸町駅を発着する一部の系統は高頻度での運行がなされています。

また、京成タウンバスが葛飾区方面から墨田区内を通過して台東区の浅草寿町へ至る路線を3系統、東武バスセントラルが東京スカイツリータウンと浅草、上野を結ぶ「スカイツリーシャトル」上野・浅草線を、それぞれ運行しています（いずれも2024（令和6）年9月現在、土休日のみ運行）。

加えて、本区が区内循環バス「すみだ百景 すみまるくん・すみりんちゃん」を3系統運行しています。

### ▶ 路線バス路線図（区内循環バス含む）



資料：国土数値情報バス停留所、同バスルート、東京都交通局資料

（注）高頻度運行路線：日中概ね10分以内、1時間あたり8本以上

▶区内を運行する路線バス系統（2024（令和6）年9月現在）

○東京都交通局（都営バス）

| 系統   | 区間               | 系統  | 区間             |
|------|------------------|-----|----------------|
| FL01 | 葛西駅前～錦糸町駅前       | 東22 | 錦糸町駅前～東京駅丸の内北口 |
| 都02  | 大塚駅前～錦糸町駅前       | 上23 | 平井駅前～上野松坂屋前    |
| 急行05 | 錦糸町駅前～日本科学未来館    | 草24 | 東大島駅前～浅草寿町     |
| 都07  | 錦糸町駅前～門前仲町       | 錦25 | 葛西駅前～錦糸町駅前     |
| 都08  | 日暮里駅前～錦糸町駅前      | 上26 | 亀戸駅前～上野公園      |
| 業10  | 新橋～とうきょうスカイツリー駅前 | 錦27 | 小岩駅前～両国駅前      |
| 錦11  | 錦糸町駅前～築地駅前       | 錦28 | 東大島駅前～錦糸町駅前    |
| 錦11  | 亀戸駅前～築地駅前        | 両28 | 葛西橋～両国駅前       |
| 錦13甲 | 錦糸町駅前～晴海埠頭       | 門33 | 亀戸駅前～豊海水産埠頭    |
| 錦13乙 | 錦糸町駅前～深川車庫前      | 錦37 | 青戸車庫前～錦糸町駅前    |
| 錦18  | 錦糸町駅前～新木場駅前      | 草39 | 金町駅前～浅草寿町      |
| 里22  | 日暮里駅前～亀戸駅前       | 草39 | 金町駅前～上野松坂屋前    |
| 錦22  | 臨海車庫～錦糸町駅前       | 錦40 | 南千住駅東口～錦糸町駅前   |

（注）太字は高頻度運行路線

○京成タウンバス

| 系統   | 区間                          |
|------|-----------------------------|
| 有01  | 亀有駅～言問橋～浅草寿町                |
| 有01  | 亀有駅～東京スカイツリータウン®前～浅草寿町      |
| 新小59 | 新小岩駅東北広場～東京スカイツリータウン®前～浅草寿町 |

（注）土休日のみ運行

○東武バスセントラル

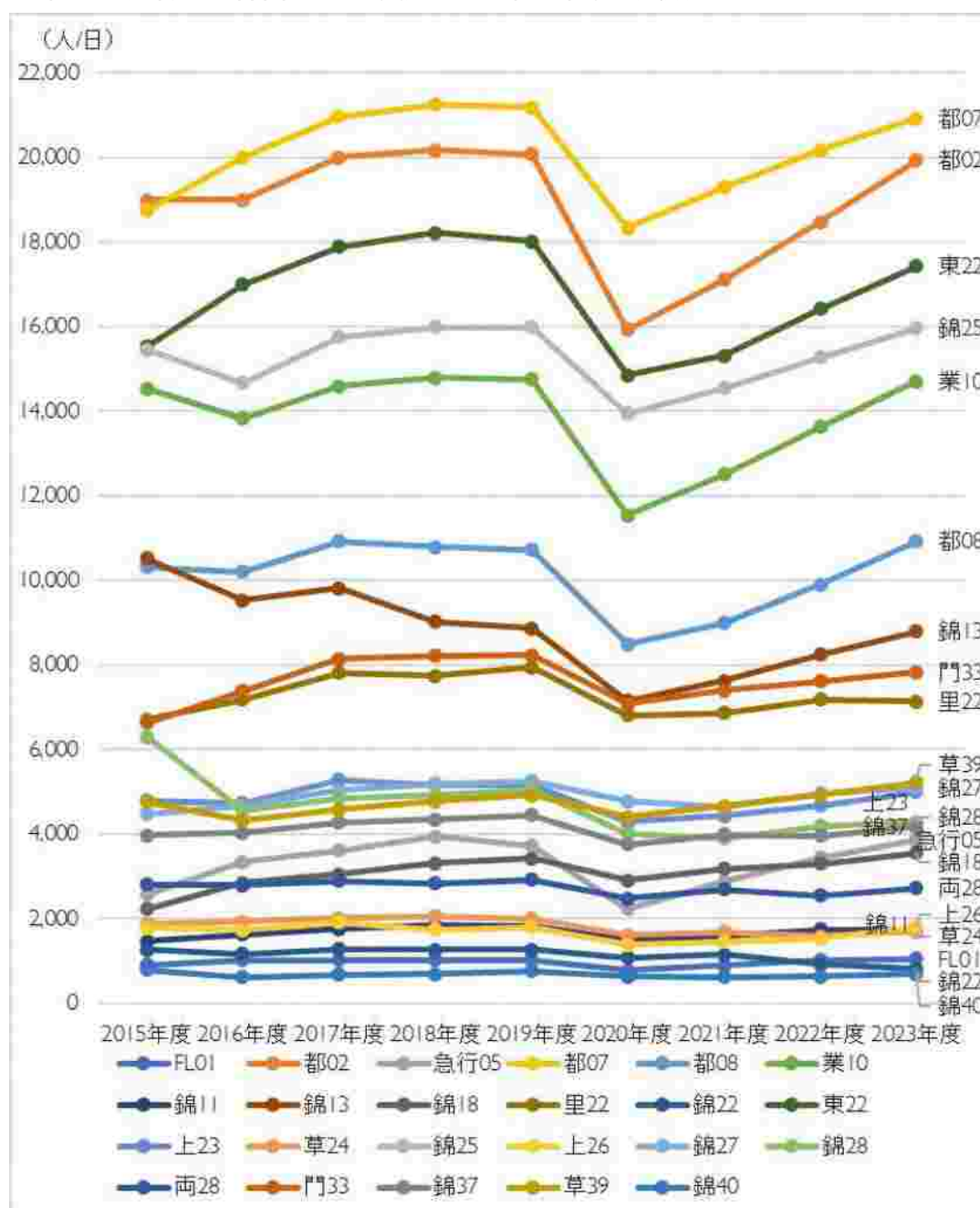
| 系統                | 区間                                      |
|-------------------|-----------------------------------------|
| スカイツリーシャトル®上野・浅草線 | 東京スカイツリータウン®～浅草雷門～JR上野駅公園口～東京スカイツリータウン® |

（注）土休日のみ運行

区内を運行する代表的な路線バスである都営バスについて見ると、各系統の乗車人員数は、都07（錦糸町駅前～門前仲町）、都02（大塚駅前～錦糸町駅前）、東22（錦糸町駅前～東京駅丸の内北口）、錦25（葛西駅前～錦糸町駅前）が多くなっています。一方で乗車人員が少ない系統もみられます。

また、2020（令和2）年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により、平均で2019（令和元）年度比82%まで乗降人員数が減少しましたが、その後回復傾向となり、2022（令和4）年度は2019（令和元）年度比91%の水準となっています。

#### ▶区内を運行する都営バスの系統の一日平均乗車人員数



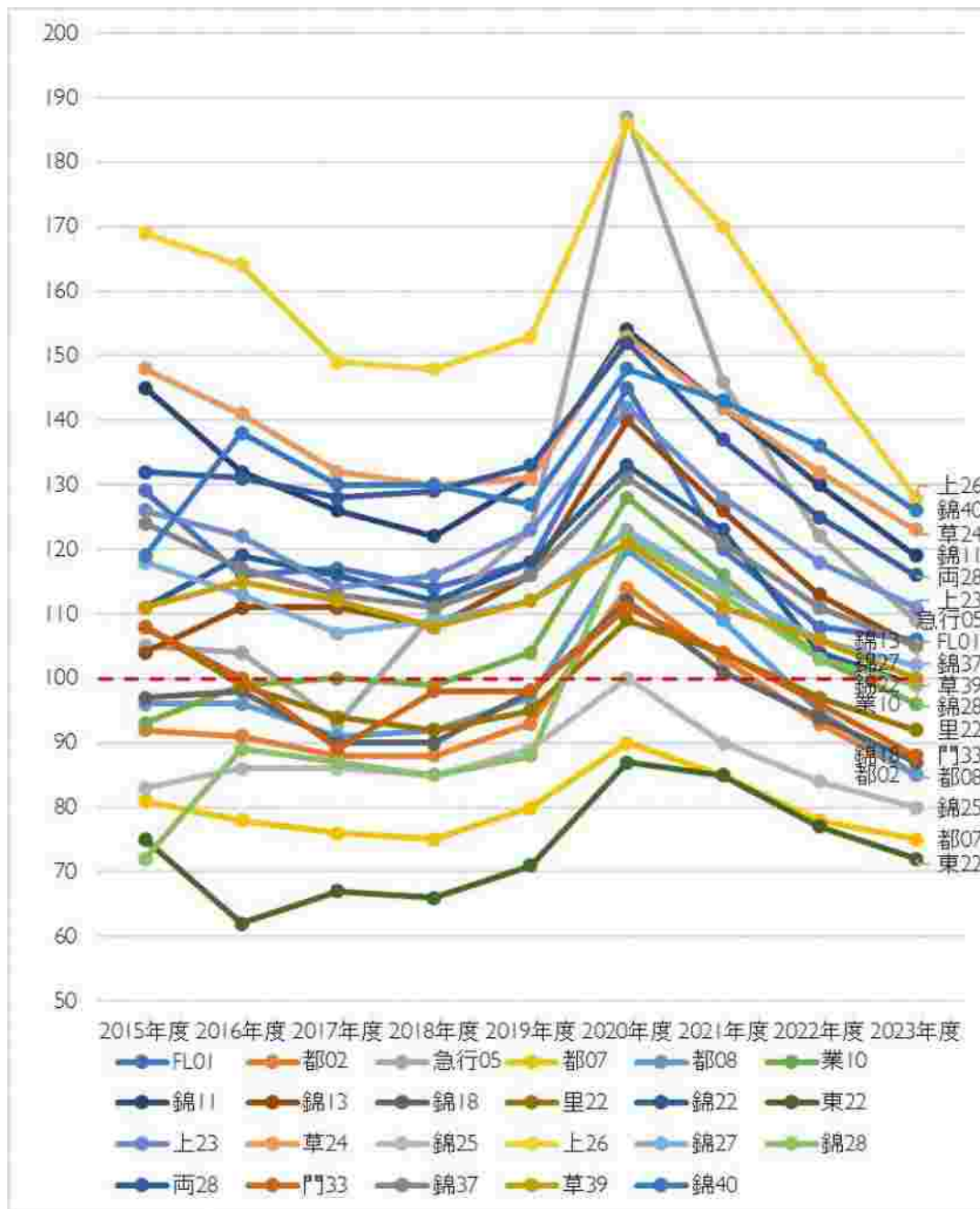
資料：東京都交通局決算資料



区内を運行する都営バスの系統の営業係数（その系統が 100 円の収入を得るために何円の支出が必要かを示す数値で、100 未満が黒字、100 を超えると赤字となる）は、多くの系統が 100 を超えており、赤字の状況です。一方で、高頻度運行路線はいずれも 100 未満となっており黒字の状況です。

また、2020（令和 2）年度は新型コロナウイルス感染症の拡大により、いずれの系統においても営業係数が上昇していますが、その後回復傾向となっています。

#### ▶ 区内を運行する都営バスの系統の営業係数



資料：東京都交通局決算資料

## 5 区内循環バス

### (1) 概要

東京スカイツリー®の開業（2012（平成24）年5月22日）にあわせて、観光客の区内移動、区民の日常生活での移動を支える交通手段として、本区は2012（平成24）年3月20日より区内循環バスを運行しています。

しかしながら、2021（令和3）年度実施の利用実態調査により、観光目的ではほとんど利用されておらず、区民の日常の足として機能していることが明らかになったため、公共交通の一つとして改めて位置づけを整理するとともに、事業計画を見直す必要性が生じています。

なお、区内循環バスは、北西部ルート、北東部ルート、南部ルートの3ルートで運行しており、概ね午前7時台から午後6時台まで、15～20分に1便の頻度となっています。

### (2) これまでの主な動き

|              |                                                                                                                                                   |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2011（平成23）年度 | プロポーザルによる事業者選定（6月）                                                                                                                                |
| 3月20日        | 運行開始                                                                                                                                              |
| 2013（平成25）年度 | 区内循環バス利用実態調査実施（7・8月）                                                                                                                              |
| 2015（平成27）年度 | 北西部ルート及び南部ルートの一部変更（4月）<br>※ 都営バス墨38系統の廃止に伴う対応                                                                                                     |
| 2019（令和元）年度  | 北西部ルートの一部変更（12月）<br>※ 11番停留所「墨田区総合運動場」新設                                                                                                          |
| 2021（令和3）年度  | 区内循環バス利用実態調査実施（11月）                                                                                                                               |
| 2023（令和5）年度  | 都市計画部に都市計画課公共交通担当を新設し、産業観光部から都市計画部に事務移管<br>北西部ルートの一部変更（6月）<br>※ 3番停留所「京成曳舟駅」新設<br>※ 20番停留所「すみだ女性センター」、21番停留所「とうきょうスカイツリー駅」、22番停留所「東京スカイツリータウン®」休止 |
| 2024（令和6）年度  | 南部ルートの一部変更（11月）<br>※ 4番停留所「すみだ保健子育て総合センター・横川コミュニティ会館前」新設                                                                                          |

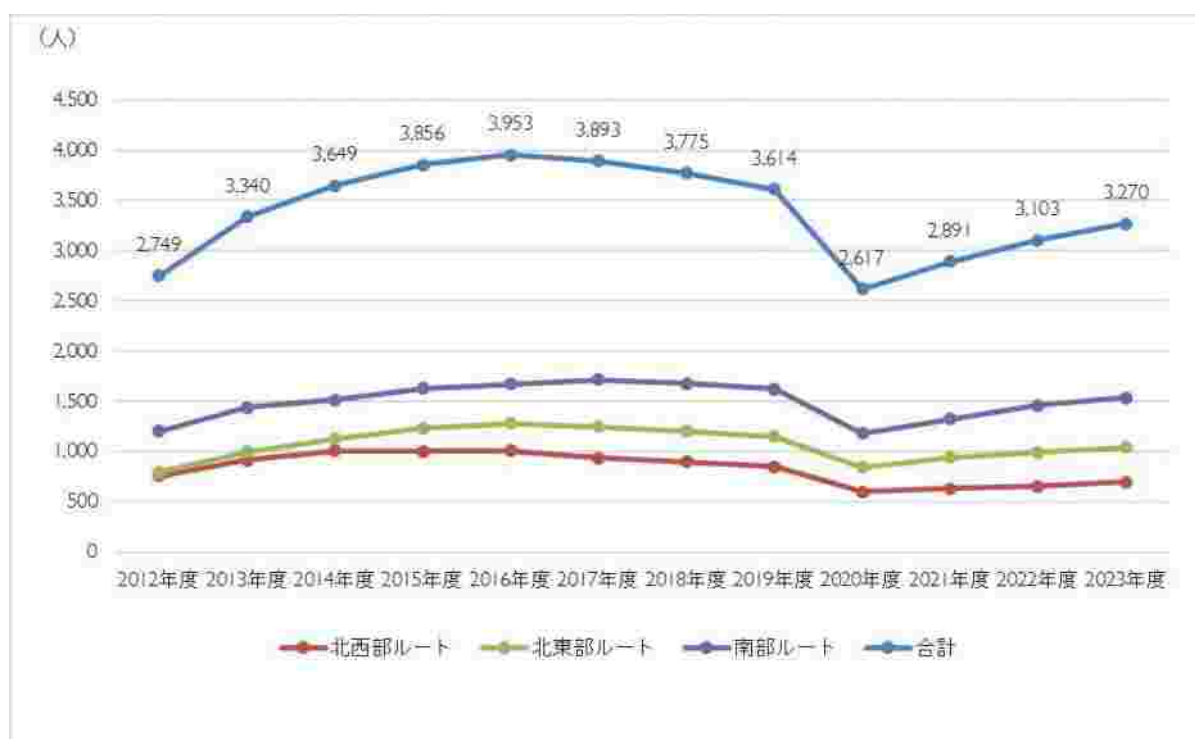
[illegible]

#### （４）利用者数の推移

区内循環バスの１日平均利用者数は、2014（平成26）年以降は3,500～4,000人で推移していましたが、2020（令和2）年に新型コロナウイルス感染症の拡大により利用が大きく減少しました。その後回復傾向にあります。以前の水準には戻っていません。

ルート別では、南部ルートの利用者数が最も多くなっています。

##### ▶区内循環バスの利用者数の推移

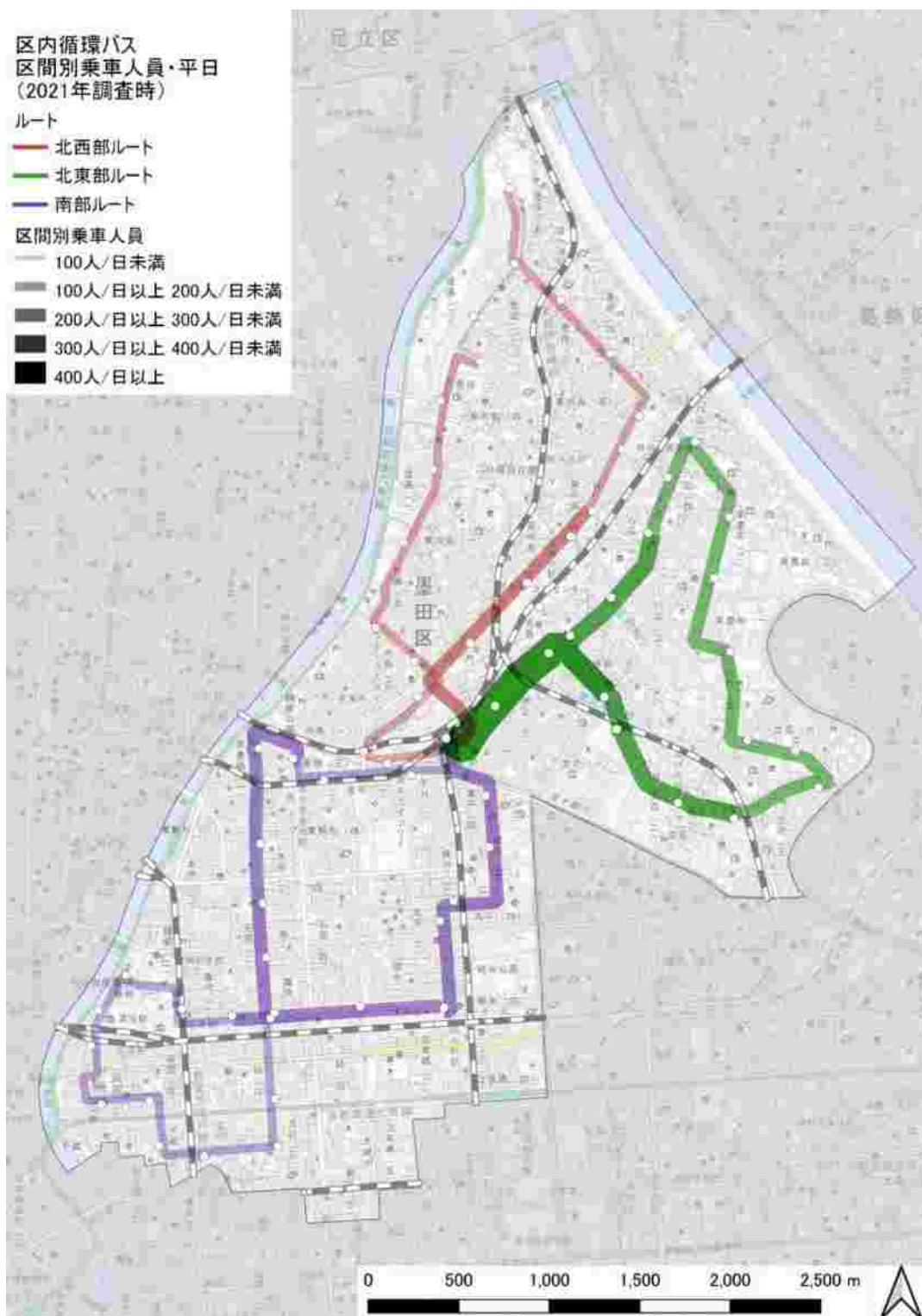




## （５）区間別の利用状況

2021（令和３）年度に実施した利用実態調査によると、駅から離れた区間では利用が少ない傾向にあります。

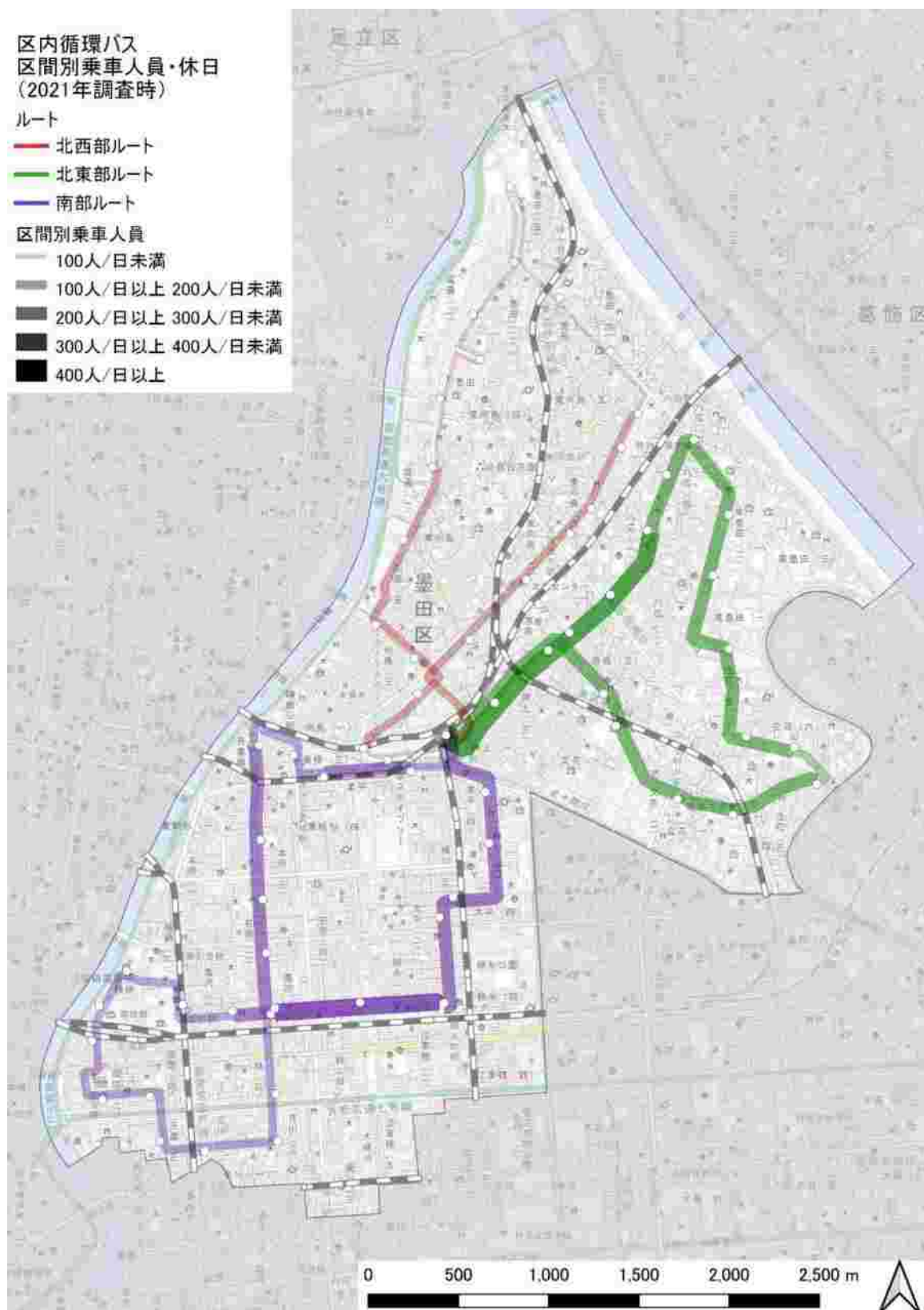
### ▶平日の区間別利用状況（2021（令和３）年11月の実態調査結果）



（注）ルートは利用実態調査時のもの



▶ 休日の区間別利用状況（2021（令和3）年11月の実態調査結果）



（注）ルートは利用実態調査時のもの

## （６）収支率の状況

区内循環バスの収支率は次の式により算定されます。

$$\text{収支率} = \text{収入（運行収入＋広告収入等）} \div \text{支出（運行にかかる総経費）}$$

区内循環バスの収支率は、2017（平成 29）年度に 56.5%とピークを迎えています。新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者減少から、利用は戻りつつありますが、運行経費の増加もあり、2023（令和 5）年度実績で 39.7%と支出が大幅に超過する状況となっています。

### ▶ 区内循環バス収支率の推移



（注）障害者補助金を除く

## 6 タクシー

タクシーは、区内全域を運行しており、ドア・ツー・ドアのサービスとして広く利用されています。

「令和4年度墨田区介護予防・日常生活圏域ニーズ調査・墨田区在宅介護実態調査報告書」によると、要支援認定を受けている人は、受けていない人と比べてタクシーを利用する比率が高くなっています。こうした方々にとっては、タクシーは日常の移動手段として、大きな役割を果たしているといえます。

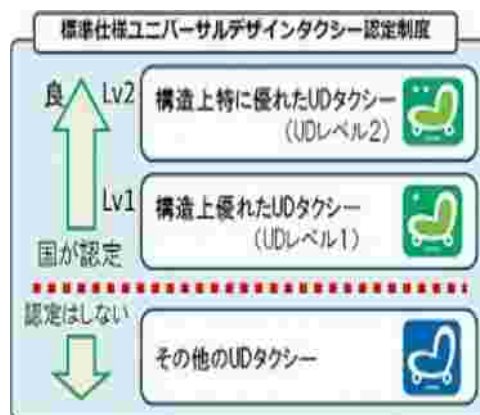
近年では、バリアフリーの観点から、車いすに乗ったままの乗車が可能なユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入が進んでいるほか、乗務員を対象としたUD研修なども行われています。

また、妊産婦や子供向けのサービスとして、「陣痛タクシー」「ファミサポタクシー」などといった名称で新たなサービスも生まれています。

### ▶ タクシー営業所の位置（2024（令和6）年10月時点）



資料：一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会



資料：国土交通省ホームページ



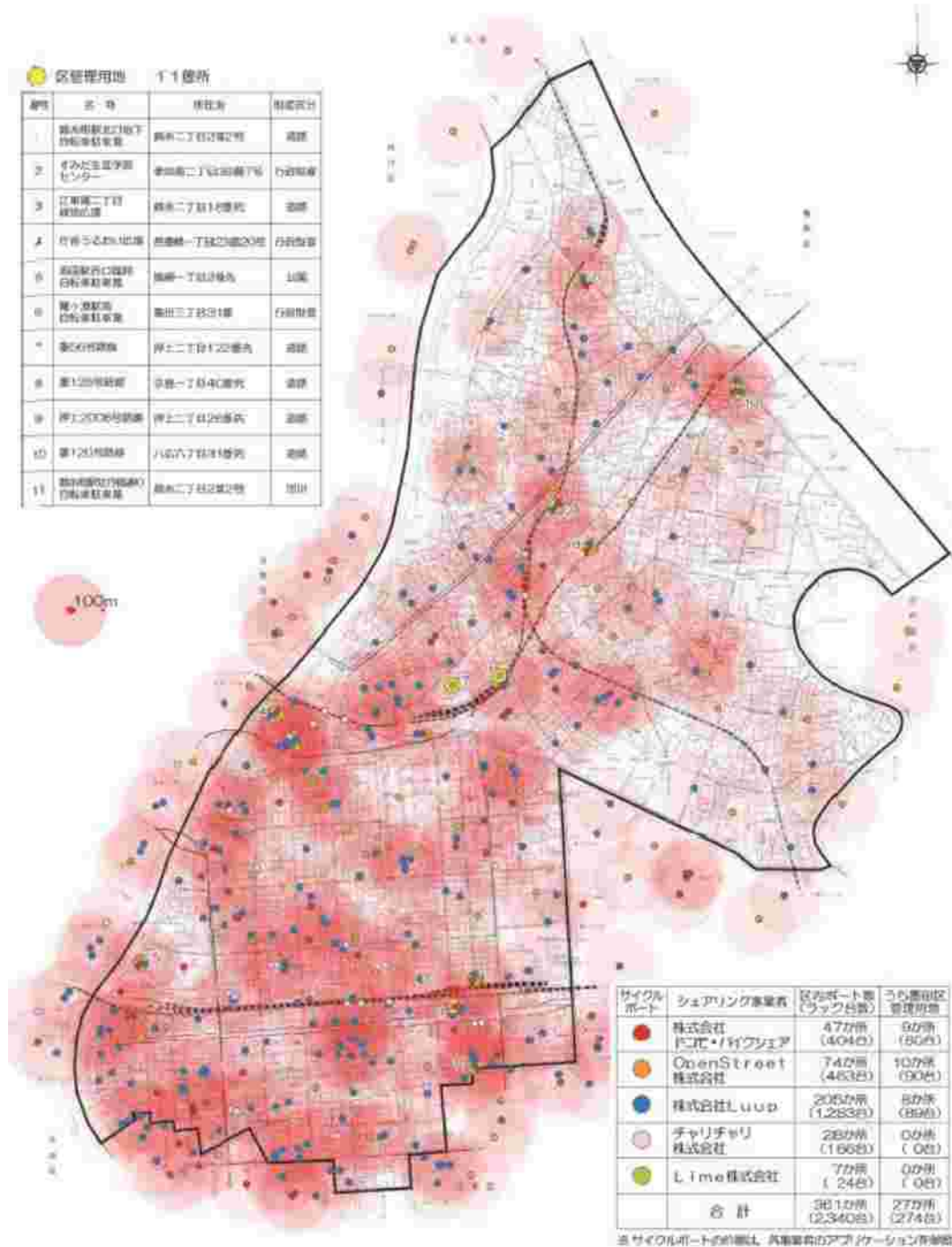
資料：一般社団法人ハイヤー・タクシー協会

## 7 シェアサイクル等

シェアリングサービスは、区民や来街者にとって短距離の移動手段として広く活用されており、区内全域にポートが展開されています。

シェアリングポートは主要駅周辺に多く見られ、駅から離れた地域では少ない傾向が見られます。

### ▶シェアリングサービス事業者 ポート分布図（2024（令和6）年10月1日現在）



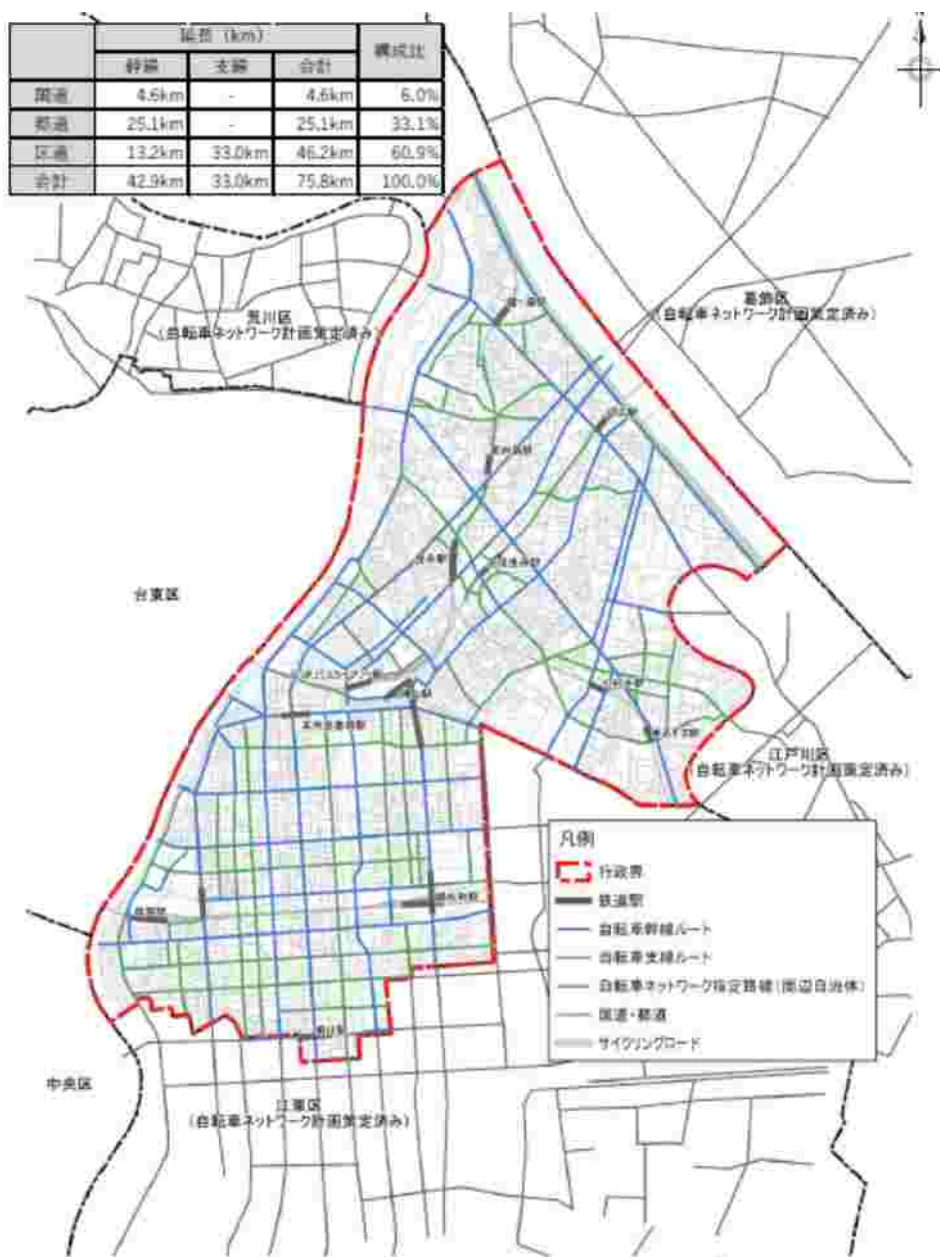


## 8 自転車

区内の大部分が標高2m未満の低地であり、高低差の少ない平坦な地形となっているため、自転車は、区民生活に不可欠な乗り物として、幅広い世代に広く利用されています。

本区では、2023（令和5）年3月に、地域の実情に応じた自転車の利活用を推進するとともに、区民の自転車利用に対する理解を深めるため、「墨田区自転車活用推進計画」を策定しました。本計画の基本方針4では、「通行環境の整備－安全・安心・スマートに自転車が通行できる空間を整える」の中で、目標⑩「円滑で快適な自転車通行空間の創出」を掲げ、自転車ネットワーク計画を定めています。

### ▶自転車ネットワーク計画





## 9 舟運

隅田川では、2事業者が水上バスを運航しており、お台場方面等と結ばれています。定期航路のある船着場としては、区内には1事業者2か所（吾妻橋、両国リバーセンター）が位置します。

また、区の対岸に位置する船着場のほか、防災船着場が各所にあります。

### ▶区内及び区の対岸に位置する船着場

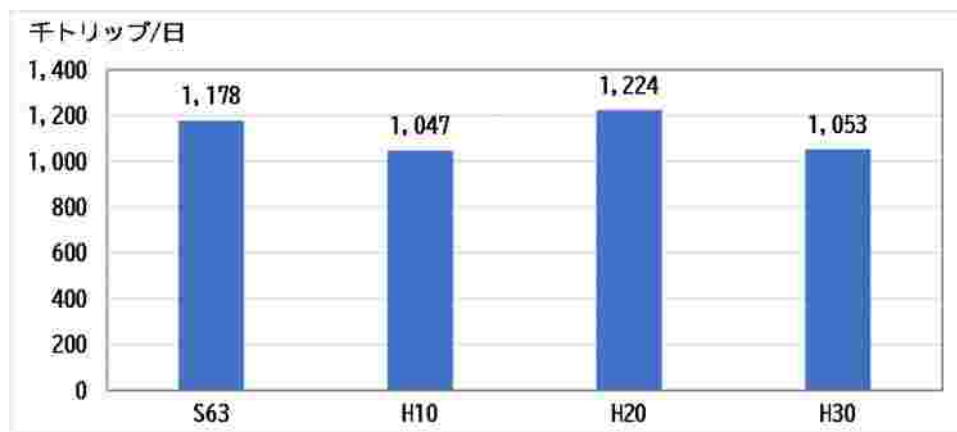


資料：東京都建設局「防災船着場整備計画一覧（2020（令和2）年4月時点）」、  
各区資料

## 10 移動実態

区内に出発地又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。総人口が増えている一方で、移動需要が減少傾向にあるといえます。

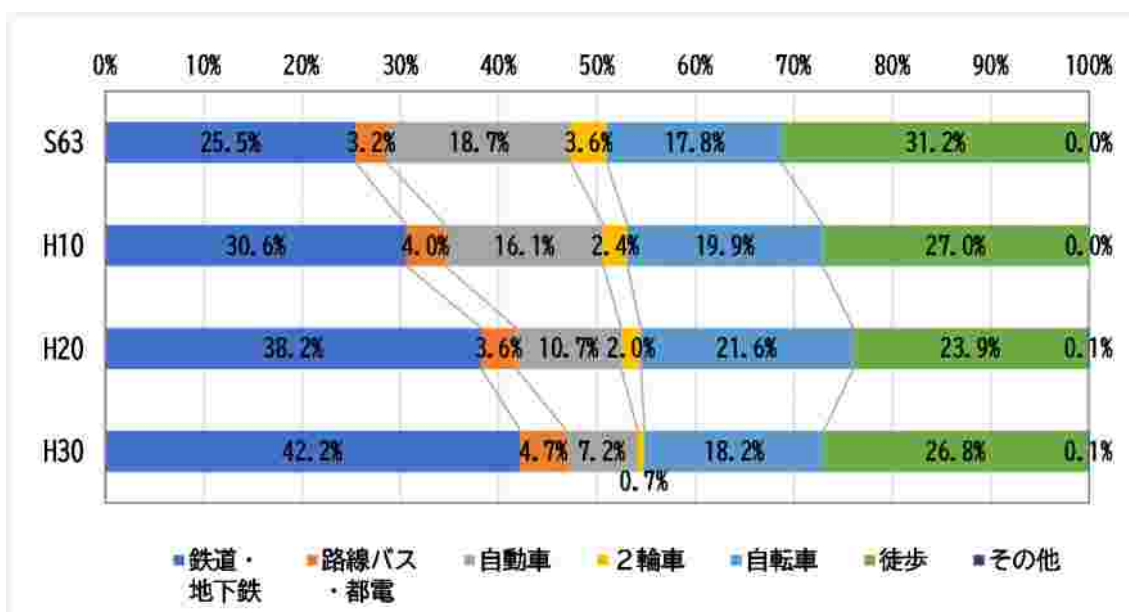
### ▶ パーソントリップ調査における区内を発着する総トリップ数の推移



資料：平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

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。

### ▶ パーソントリップ調査における代表交通手段構成比の推移



資料：平成 30 年第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

## 11 区民意向

### (1) 区民アンケート

2023(令和5)年度に実施した区民アンケートから把握した主な区民の意向を整理します。

#### ▶ 区民アンケートの実施概要

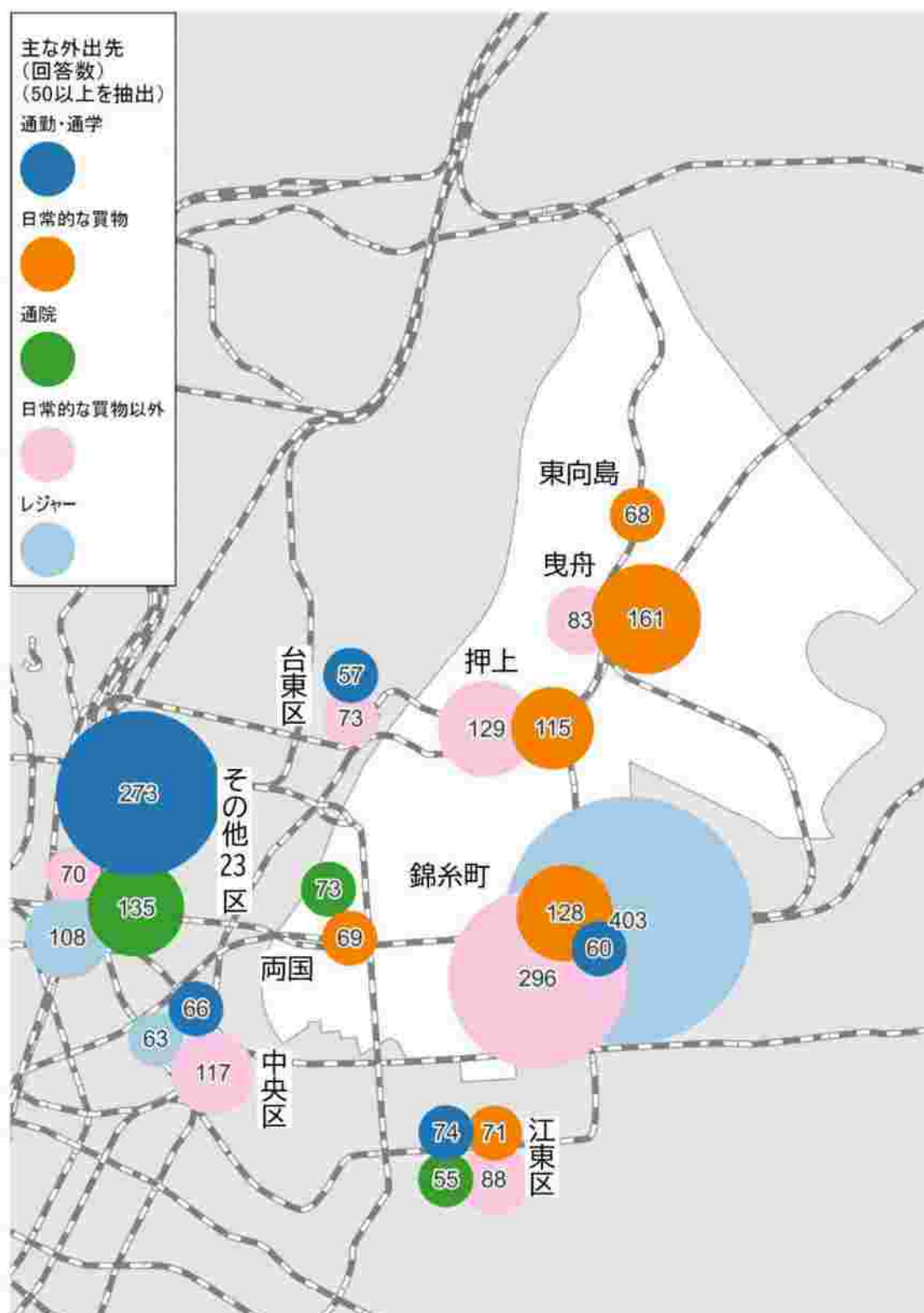
|         |                                                                               |                              |                       |        |                   |       |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------|--------|-------------------|-------|
| 実施時期    | 2023（令和５）年 10 月 3 日（火） 郵送発送                                                   |                              |                       |        |                   |       |
| 配布物     | ・ 発送用封筒（角 2） … 1 枚 ・ 送付状 … 1 枚<br>・ アンケート票 … 1 票 ・ 返信用封筒（長 3） … 1 枚           |                              |                       |        |                   |       |
| 配布数     | 5,100 枚<br>15 歳以上の区民からランダム抽出し配布<br>抽出は、町字ごとの人口比率にて、以下の年齢層別に信頼度を確保しうる配布数を設定し抽出 |                              |                       |        |                   |       |
|         | 年齢層                                                                           | 人口                           | 必要サンプル数※ <sup>1</sup> | 回収率見込み | 配布数※ <sup>2</sup> |       |
|         | 15～19 歳                                                                       | 8,908                        | 369                   | 30%    | 1,244             |       |
|         | 20～64 歳                                                                       | 185,400                      | 384                   |        | 1,295             |       |
|         | 65～79 歳                                                                       | 39,129                       | 381                   |        | 1,286             |       |
|         | 80 歳以上                                                                        | 20,988                       | 378                   |        | 1,275             |       |
|         | ※ <sup>1</sup> 信頼度 95%、最大誤差 5%として算出                                           |                              |                       |        |                   |       |
|         | ※ <sup>2</sup> 合計配布数を 5,100 枚として各層に割当                                         |                              |                       |        |                   |       |
|         | 郵送回答もしくは WEB 回答                                                               |                              |                       |        |                   |       |
|         | 回収数<br>回収率<br>信頼度                                                             | 全体および年齢層別の回収数・回収率・信頼度は以下の通り。 |                       |        |                   |       |
| 年齢層     |                                                                               | 人口                           | 配布数                   | 回収数    | 回収率               | 信頼度   |
| 全体      |                                                                               | 254,425                      | 5,100                 | 1,652  | 32.4%             | 99.9% |
| 15～19 歳 |                                                                               | 8,908                        | 1,244                 | 182    | 14.6%             | 82.6% |
| 20～64 歳 |                                                                               | 185,400                      | 1,295                 | 409    | 31.6%             | 95.7% |
| 65～79 歳 |                                                                               | 39,129                       | 1,286                 | 568    | 44.2%             | 98.4% |
| 80 歳以上  |                                                                               | 20,988                       | 1,275                 | 480    | 37.6%             | 97.3% |

(注)「信頼度」は、統計的な分析において信頼できる程度を示す割合のこと。信頼度が高いほど推定の精度が高いことを意味し、一般的には95%以上が目安となる。

## ①日常生活における移動先

日常生活における区内の移動先は、通勤・通学では錦糸町、日常的な買物では錦糸町、曳舟、押上が多くなっています。区外については、江東区、台東区、中央区が多くなっています。

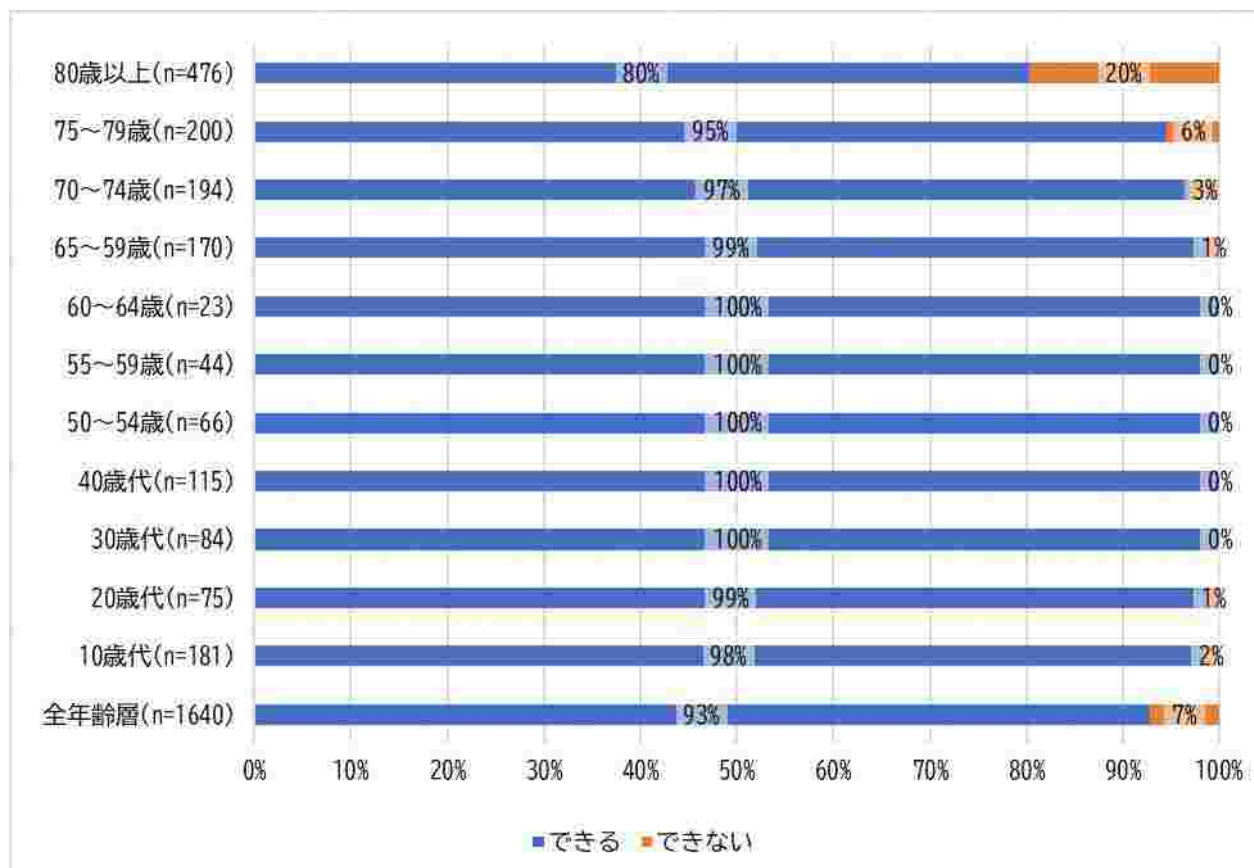
### ▶主な移動先



## ②身体的にバス利用が難しい人の割合

「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。

### ▶「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」の回答状況



## ③外出時に困ることがある人の割合

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。

### ▶「普段の外出時に困ることがあるか」の回答状況

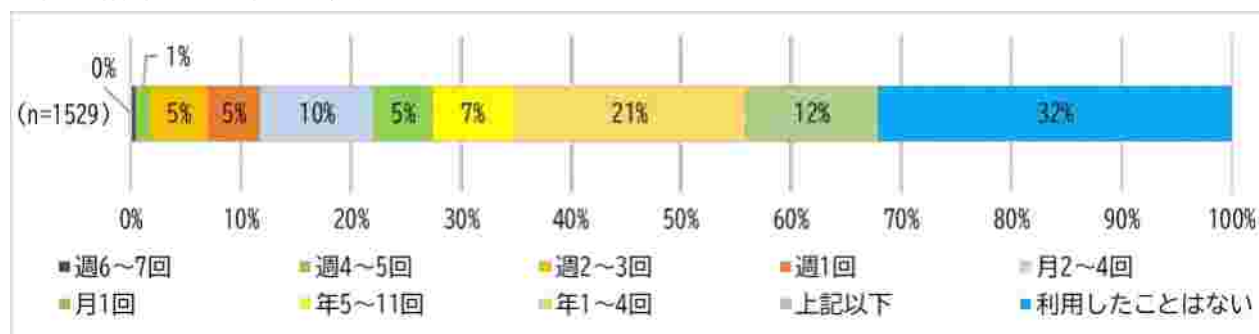




#### ④区内循環バスの利用割合

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割です。

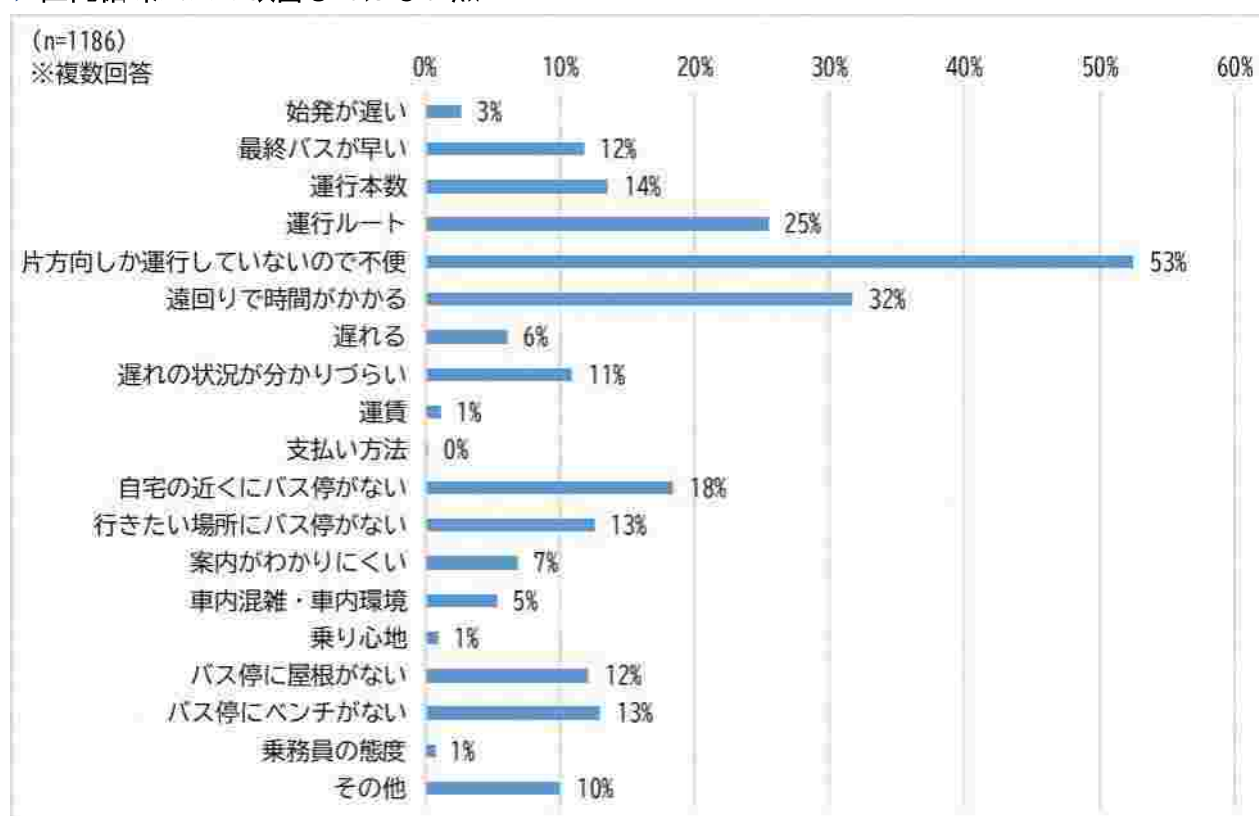
##### ▶区内循環バスの利用頻度



#### ⑤区内循環バスの改善要望

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です。

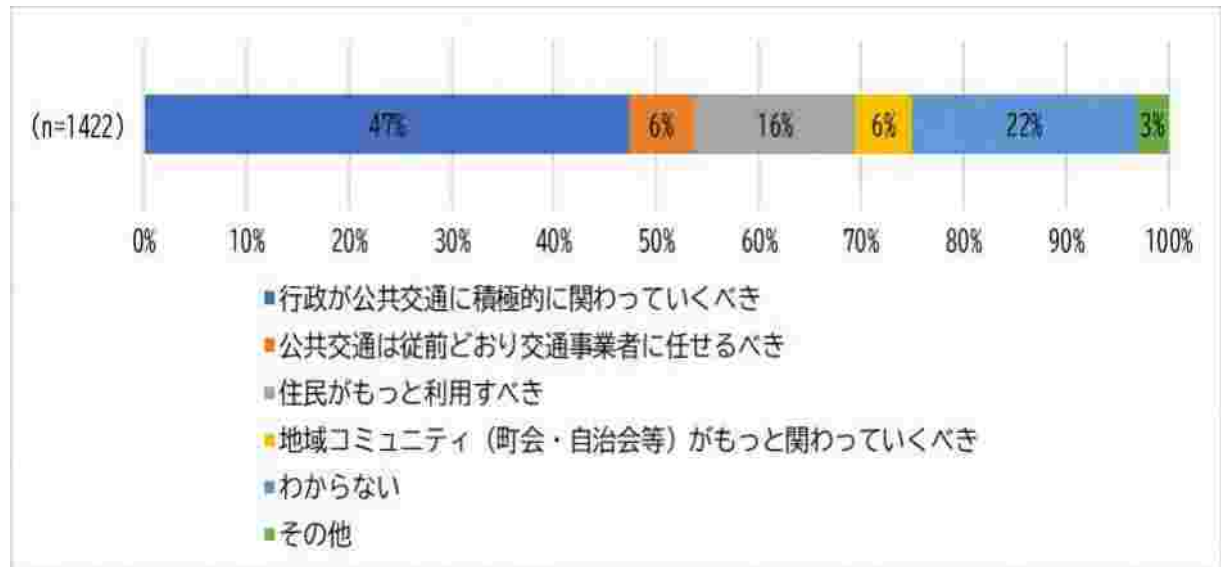
##### ▶区内循環バスの改善してほしい点



## ⑥公共交通の維持のために必要なこと

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。

### ▶ 地域公共交通維持のために最も必要なこと



## （２）区民ワークショップ

区民と公共交通の現状や諸課題を共有するとともに、公共交通のあるべき姿、望ましいサービス内容・水準等を考えることを目的に、2024（令和6）年度、区民ワークショップを実施しました。

### 1）募集方法

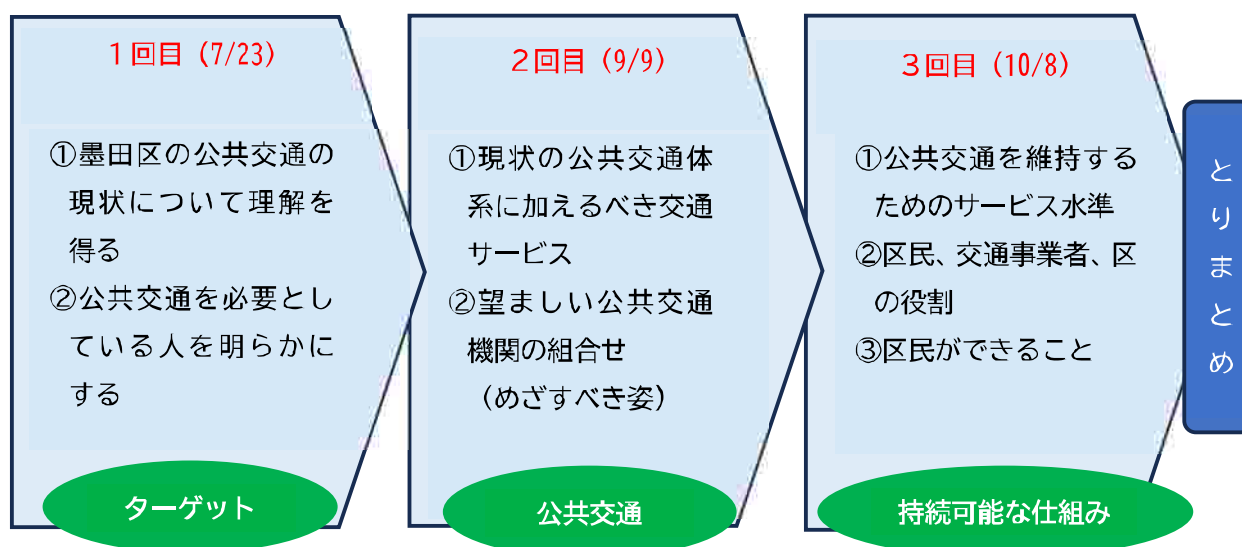
墨田区地域公共交通活性化協議会委員や区内まちづくり団体からの推薦、区内の大学への依頼、公募を行いました。

### 2）ワークショップの内容

2024（令和6）年7月から10月にかけて、3回のワークショップを開催しました。

1回目、2回目は6つのグループ、3回目は5つのグループに分かれて、同様のテーマで意見交換をし、最後に発表、共有する流れで開催しました。

#### ▶区民ワークショップの内容



#### ▶区民ワークショップの様子



## （２）ワークショップから得られた区民の意見

### ①本区の公共交通体系について

- 墨田区は公共交通ネットワークが発達しており、駅やバス停留所にアクセスしやすく、全体的には交通利便性が高い。
- 交通利便性の高い墨田区の中で、強いて言えば、南北方向の移動がしにくい。また、南北で交通利便性の差がある。
- 区内循環バスは墨田区の公共交通体系で重要な役割を持つ。
- 地形的に自転車や徒歩での移動がしやすいので、公共交通との連携が重要である。

### ②移動に困っている人（公共交通を必要とする人）

- 移動に困っている人は少ないが、駅やバス停留所まで歩いたり、バス停留所でバスを待ったりすることが困難な高齢者や障害者等はいる。

### ③交通ネットワークの改善策

- 区北部の利便性向上が望まれる。
- 区内循環バスは、ルート、バス停留所、回り方（双方向の運行）など、改善するとより便利になると考えられる。

### ④移動に困っている人等への新たな移動サービス

- すみタク<sup>（注）</sup>の本格実施、タクシー助成券、区内循環バスを補完する小さいエリアでの公共交通等の新しいサービス、情報案内等により既存の公共交通を使いやすくするような工夫が有効ではないか。
- 移動に困っている人への対応策については、採算性だけでなく、必要性等を評価し、導入を検討してほしい。

（注）「すみタク」：本区が2022（令和4）年に実証実験を行った（15ページ詳述）。

### ⑤パーソナルモビリティと公共交通の連携

- 公共交通と自転車を組み合わせることで、移動の利便性が確保されるのではないかな。
- 自転車の利用環境をつくり、公共交通と連携すべきである。

## ⑥公共交通を維持するためのサービス水準

- 区内循環バスは、開業当初は観光目的であった。現状では区民利用が多いため、区民等の日常移動に資する公共交通として活用していくことが有効である。
- これまではわかりやすさを重視し、始発から終発まで、15分、20分間隔で運行されているが、今後は区民等の利用実態に合わせて、運行時間帯、運行頻度を設定していく必要があるのではないかと。
- 利用が多いエリア、時間帯には便数を増やし、利用が少ないエリア、時間帯には便数を適正化する工夫が有効ではないかと。
- 運賃については、キャッシュレス決済が普及しているため100円である必要はない。区内循環バスと都営バスについて、同様の条件で利用できるように、運賃を合わせていくことが考えられる。
- 都営バスではシルバーバスがあるが、区内循環バスでも支援すべき主体を明らかにして、優遇策を講じるべきである。
- データを分析し、実態にあったサービス水準を設定すべきである。

## ⑦区民・交通事業者・区の役割、区民が協力できること

- 区内循環バスは、区の施策である。関係者が事業内容を理解し、判断していく必要がある。
- 区は事業の状況を説明し、実態を踏まえて改善策を講じていく。交通事業者は、データを提供し、区とともに対策を検討する。区民は理解し、利用についてPRをするとともに、移動する際に利用をしていくことが考えられる。
- 電気バス等を導入し、関係者が協力して、環境にやさしいまちをアピールする。区内企業とともに、環境にやさしい技術を開発していくことも考えられる。
- 区民が協力できることとしては、移動する際に公共交通を積極的に利用することや、公共交通利用のPRを行うことである。



## ◆イベントでの区民アンケートの実施

公共交通についての理解を深めるため、イベントに出展し、区民の公共交通に関する理解度を調査しました。

### ▶ イベントの様子

< イベント名称・実施日 >

#### ① 春のキャンパスコモン

2024（令和6）年3月10日

#### ② すみだまつり・こどもまつり

2024（令和6）年10月5・6日



電気バスと綱引きの模様



新型モビリティ展示ブース

< アンケート内容 >

（1）「2024年問題」と言われる、自動車運転業務の労働時間規制強化について知っていますか？

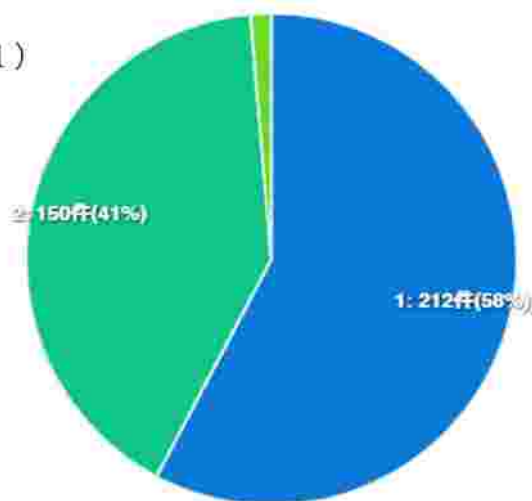
（2）「知っている」を選んだ方にお聞きします。慢性的なバスの運転手不足とあわせて、全国的に多くのバス路線で減便等見直しがされていることについて、どのように思いますか？

< アンケート結果 >

・ 回答総数：374人

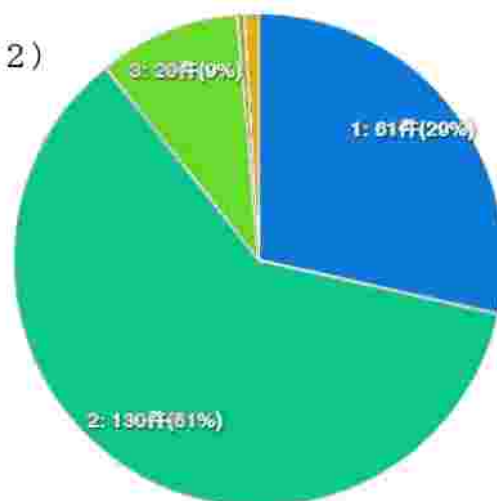
・ 回答割合

（1）



- 1. 知っている
- 2. 知らない
- 3. 未回答

（2）



- 1. 不便になるので困る
- 2. 一定の見直しはやむを得ない
- 3. 積極的に見直すべき
- 4. 未回答
- 5. その他

## 12 駅周辺のまちづくりの進展

鉄道駅は、移動の起終点や様々な交通手段への乗り換えの結節点となるとともに、多くの人が集まる拠点性の高い空間です。駅を中心に周辺のまちづくりを進めることにより、都市の利便性や快適性、安全性、地域性を高めることができます。本区でも、都市の活力とにぎわいを高めるため、駅周辺で様々なまちづくりが進展しています。

### ○錦糸町駅周辺まちづくり

錦糸町駅は、区内有数の乗降客の多い駅であり、地下鉄8号線（有楽町線）の豊洲～住吉間延伸が2030年代半ばの開業を目指して進められていることから、臨海部からのアクセスが向上し、さらなる来街者の増加が見込まれています。

このことから、ワークショップや地域代表者による検討会議の実施等、地域主体のまちづくり検討を行い、東京東部の拠点づくりを推進していきます。

### ○押上・とうきょうスカイツリー駅周辺まちづくり

東武鉄道伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近にある伊勢崎線第2号踏切を除却し、鉄道を高架化することで、踏切による交通事故や渋滞の解消を図ります。あわせて、関連する都市計画道路等を整備することで、南北に分断されたまちの一体化を目指します。

また、鉄道の高架化や道路等の都市基盤の整備を契機に、広域総合拠点にふさわしい魅力あるまちとなるよう、地域住民と地区の課題を共有し、課題解決に向けて様々な取組を進めています。

### ○鐘ヶ淵駅周辺まちづくり

鐘ヶ淵駅周辺地区は、木造密集市街地であることから、防災性を高めるまちづくりに取り組んでいます。2022（令和4）年9月に、東京都が、鐘ヶ淵駅付近を鉄道立体化の「事業候補区間」に位置付けたことから、鉄道立体化の実現も見据え、さらなる安全・安心なまちづくりの推進に向けて、地域と協議を行うなどの取組を進めています。

### ○東武曳舟駅周辺まちづくり

東武曳舟駅前地区は、地区内の密集地域の解消や道路等の都市基盤の整備を進めるとともに、区北部地域の広域拠点として駅前にふさわしい公共空間や施設整備等の検討を進めています。また、今後まちの将来像、目標、整備方針及びその実現に向けた取組の方向性を明らかにする「まちづくり方針」の策定に向けた取組を進めています。

### ○両国駅周辺まちづくり

両国駅は、JR総武線、都営大江戸線に加え複数のバス路線の乗り入れがあることから、乗り継ぎの円滑化や南北動線の強化など駅前機能のさらなる充実を図る必要があります。

こうしたことから、良質な開発誘導による公共空間等の整備など、様々な取組を進めています。

◆交通とまちづくりの関係 ～ 富山県富山市の取組 ～

富山市では、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現することを目的に、LRT<sup>(注)</sup>ネットワークの形成、鉄軌道の活性化、幹線バス路線の活性化などに取り組んでいます。

2006（平成18）年のJR富山港線のLRT化に始まり、沿線まちづくりなども併せて実施した結果、日中の高齢者の利用が大きく伸びるなど一定の成果を上げています。

さらに、2009（平成21）年には、道路空間と一体で整備を行う形で、市内電車環状線が開業しており、LRTの成功事例として、全国から注目されています。



路面電車の富山港線（ポートラム）



オールフラットな富山駅内路面電車停留場



駅北口のロータリーからは路線バス・グリーンスローモビリティが周辺各地へ運行している

（注）LRT：Light Rail Transit の略称。低床型車両の導入や電停のバリアフリー化などにより、交通環境負荷の軽減や移動のバリアフリー化などの効果が期待されている。

## 13 福祉・環境・防災

### (1) 福祉

本区では、「互いを尊重しあい、共に生きる支え合いの地域をつくる」ことを基本理念とした「第4次地域福祉計画」を2022（令和4）年3月に策定しました。本計画の「基本目標2 区民が安心して暮らせる福祉のまちをつくる」の中で、「まちなかのバリアフリー整備等を進める」ことを施策として掲げています。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）では、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインを踏まえながら、施設等新設の際に、「移動等円滑化基準」への適合を求めるとともに、市区町村に対して「移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想の策定」を努力義務として定めています（バリアフリー法第25条）。

本区においても、「（仮称）墨田区移動等円滑化促進方針」及び「（仮称）墨田区バリアフリー基本構想」を現在策定中です（2025（令和7）年度策定予定）。

また、2024（令和6）年3月に策定された「墨田区障害福祉総合計画」では、「基本目標2 社会参加を支援する」の中で、移動手段の確保に係る施策を次のとおり掲げています。

| 事業名                         | 事業内容                                                             |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 通所バスの運行                     | 自力での通所が困難な障害者に対し、作業所等への通所を支援するための送迎バスを運行します。                     |
| リフト付き福祉タクシー事業の実施            | 車いすやストレッチャーを利用したまま乗降できるリフト付福祉タクシーの利用に係る一部料金を区が負担します。             |
| 心身障害者福祉タクシー料金・自動車燃料費助成事業の実施 | 心身に一定の障害のある人に対し、福祉タクシー料金・自動車燃料費助成共通券を支給します。                      |
| ハンディキャブの貸出                  | 車いす利用者に対し、ハンディキャブを貸し出すことにより、外出の機会を支援します。                         |
| 心身障害者自動車運転教習費補助の実施          | 心身障害者が自動車運転免許等を取得する際、費用の一部を助成します。                                |
| 身体障害者用自動車改造費助成の実施           | 身体障害者が所有し、運転するための自動車の一部を改造しなければ障害者自らが運転し利用することが困難な場合に、改造費を助成します。 |

交通事業者による主な外出支援の取組は以下のとおりです。

▶ 交通事業者による主な取組

| 交通事業者等の取組 | 概要                                                    | 対象者                                             |
|-----------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| J R線の割引   | （介護者と一緒に利用する場合）<br>普通乗車券、回数乗車券、普通急行券、定期乗車券が5割引        | 第1種障害者とその介護者                                    |
|           | （一人で利用する場合）<br>普通乗車券が5割引                              | 第1種障害者<br>第2種障害者<br>※片道の営業キロが100 kmを超える場合に限る    |
| 都営交通の割引等  | 東京都都営交通無料乗車券を提示すると無料<br>※介護者は普通乗車券、定期乗車券とも5割引（バスは3割引） | 心身障害者手帳の交付を受けている方とその介護者<br>愛の手帳の交付を受けている方とその介護者 |
|           | 精神障害者都営交通乗車表を提示すると無料                                  | 都内在住で精神障害者福祉手帳を持っている方                           |
| タクシー運賃の割引 | 身体障害者手帳、愛の手帳の提示で運賃の1割引                                | 身体障害者手帳、愛の手帳を交付されている方                           |

（注）この他にも、私鉄や民間バスで類似のサービスが実施されています。



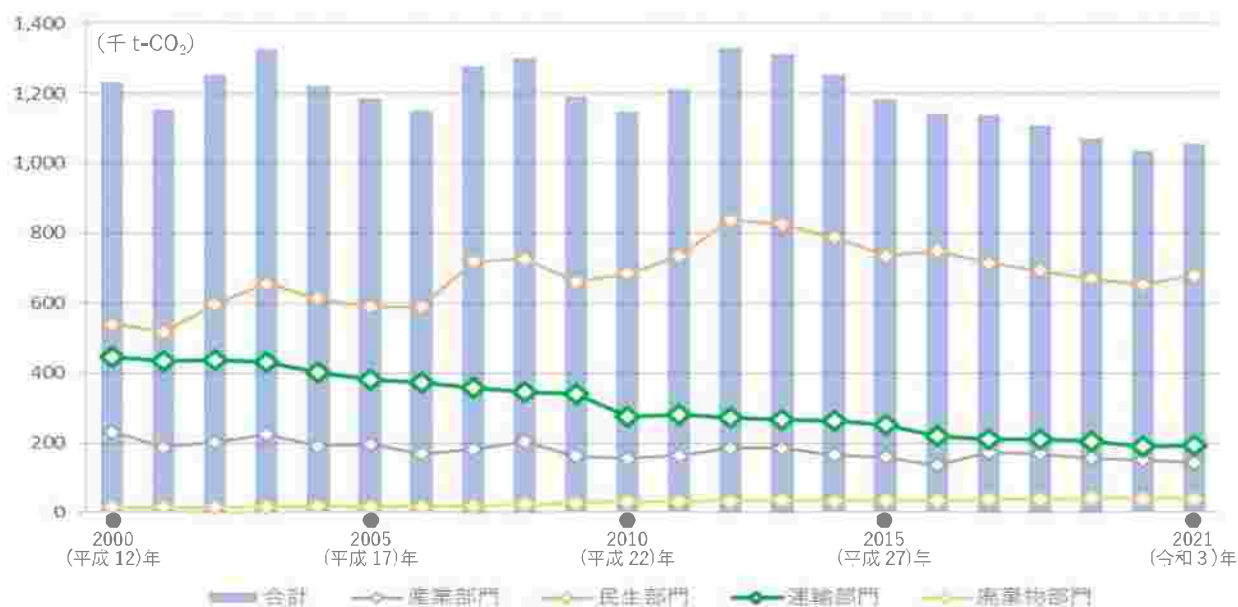
## （２）環境

国は、2015（平成 27）年、「気候変動枠組条約第 21 回締結国会議」（COP21）において採択された「パリ協定」に基づき、2013（平成 25）年度を基準として 2030（令和 12）年度の温室効果ガス排出量を、26%削減することを表明しました。

この計画達成に向け、2023（令和 5）年 4 月、改正省エネ法が定められ、本法律に基づき、交通事業者に対しても、非化石エネルギー車の導入に向けた数値目標などが示されています（22 ページ詳述）。

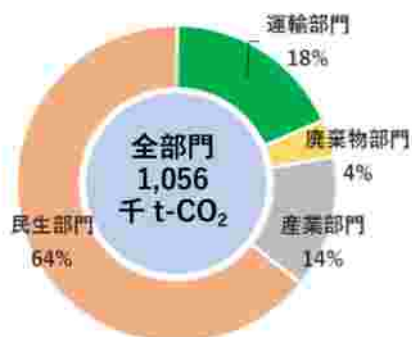
本区では、温室効果ガス削減の取組として、2016（平成 28）年 3 月、「第二次すみだ環境の共創プラン」を策定（2022（令和 4）年 3 月改定）し、2030（令和 12）年度までに、2000（平成 12）年度比で区域におけるエネルギー消費量を 50%削減するとともに、温室効果ガス排出量を 50%削減することを目標としています。

同プランでは、「個別目標 1－3 脱炭素型のまちをつくる」の施策の方向性とした、「環境負荷の少ない交通手段の利用促進」が掲げられており、区民や来街者が鉄道やバスなどの公共交通機関や自転車、徒歩により快適に移動できる利便性の高いまちづくりを推進することとしています。



墨田区における部門別二酸化炭素排出量の推移

出典：オール東京 62 市区町村共同事業資料より作成



墨田区における二酸化炭素排出量部門別構成比（運輸部門輸送機関別構成比）

出典：オール東京 62 市区町村共同事業資料より作成（2021（令和 3）年時点）

---

### （３）防災

現在、地震や河川の氾濫などの大規模災害が全国各地で発生しています。歴史的に震災等によって壊滅的な被害を受けた本区は、防災対策を重要事業と位置づけています。

本区では、災害対策基本法に基づき、「墨田区地域防災計画」を定めています。本計画では、「安全な交通ネットワークの確保及びライフライン等の確保」として、発災後においても交通・物流機能を維持するための対策を示し、各鉄道会社でも本計画に基づく計画を定めて、防災対策を進めています。

区内で最も乗降客数の多い押上駅においては、区、都、町会、鉄道事業者、駅周辺の事業者及び本所警察署、本所消防署を構成団体として、2015（平成 27）年 7 月、「押上駅前滞留者対策協議会」を設置し、帰宅困難者対策に関する講習、図上演習などを行っています。

また、災害時に陸上輸送路が寸断した場合に備えて、被災者の搬送、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、墨田区緊急用船着場（荒川）や吾妻橋船着場など、あらかじめ国及び東京都が指定した 8 か所の船着場を活用することとしています。

## 第4章 本区の公共交通の課題

### 1 課題の抽出

第2章：交通を取り巻く社会的状況や、第3章：本区の現状を踏まえ、本区の公共交通の課題を次のとおり整理します。

#### 課題① 効率的に交通資源を活用する必要がある

##### 【本区の概況】

本区は、鉄道や路線バスの公共交通網に恵まれており、2012（平成24）年に区内循環バスが運行を開始したことにより、区内のほぼ全域が公共交通サービス圏域<sup>(注)</sup>でカバーされ、交通利便性は高いといえます。

しかしながら、リモートワークなどの多様な働き方が定着し、公共交通利用者の増加は従前ほど見込めないほか、バスやタクシーの運転士人材不足、燃料費の高騰なども重なり、民間事業者任せで公共交通網を持続していくことは困難になってきています。

一方で、区内各地では駅周辺のまちづくりが進められているほか、地下鉄8号線の延伸やシェアリングサービスの充実などにより、さらなる交通利便性の向上に期待が寄せられています。

| 現状                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 課題                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>▶区内各地では、駅周辺のまちづくりが進められています</li><li>▶地下鉄8号線（有楽町線）豊洲～住吉間の延伸は、2030年半ばまでに整備完了する予定です</li><li>▶運転士不足や燃料費の高騰などの要因により、持続可能な公共交通網に課題が生じています（区内循環バス事業を含む）</li><li>▶民間事業者によるシェアリングポートの整備が進み、短距離の移動手段として広く活用され始めています</li><li>▶都は、通勤用に舟運を活用した社会実験を実施しています</li></ul> | <p>現在の交通網は一定の充足が図られています。しかし、運転士人材不足等の様々な社会的背景により、交通ネットワークの持続可能性に課題が生じています。</p> <p>区民生活になくてはならない公共交通を引き続き維持していくために、交通事業者とともに、交通に係る諸課題、地下鉄8号線の延伸やまちづくりの進展、シェアリングサービス等の整備状況などを共有し、様々な交通資源を効率的に活用していく検討が必要です。</p> |

（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

## 課題② 安全・安心に移動できる環境整備が求められている

### 【本区の概況】

2000（平成12）年、バリアフリー法が施行され、公共交通機関の旅客施設、車両等の移動の円滑化を促進することが定められました。

本区においては、「(仮称) 墨田区バリアフリー基本構想」を2025（令和7）年度に策定し、バリアフリーのさらなる推進を図っていく予定です。

情報バリアフリーの観点では、近年の情報化技術の進展により、出発地から目的地までの最適な移動手段を一括で検索・予約・決済できるMaaSアプリが提供されるようになり、本区においても、こうした新技術を活用したシームレスな移動の実現に期待が寄せられています。

また、パーソナルモビリティなどの様々な交通手段の登場により、既存の交通と共存できる環境整備が課題になっています。さらには、発災時における交通事業者の役割がこれまで以上に求められています。

### 現状

- ▶交通事業者により、鉄道駅や車両等のバリアフリー化が進められています
- ▶鉄道とバスの乗り継ぎに、不安を感じる利用者がいます
- ▶シームレスな移動の実現のため、情報技術の活用等が求められています
- ▶自転車や電動キックボード<sup>(注)</sup>について、利用者マナーの向上が求められています
- ▶自転車等と歩行者、自転車等と自動車が安全に共存できる交通環境が求められています
- ▶バス停留所の上家やベンチの設置を求める区民がいます
- ▶発災時の情報発信について、区と交通事業者の協力体制が未整備となっています

### 課題

交通広場等の交通結節点は、バリアフリー法に基づく整備がなされ、車両のバリアフリー化も進んでいますが、バス停留所位置やバスの接近情報などの情報発信を充実させることで、乗り継ぎしやすい環境を整えていく必要があります。また、多様なモビリティが増加していることから、引き続き交通安全教育などの取組が必要です。さらに、発災時における交通事業者と区の協力体制の整備が求められています。今後も、こうした取組を通じて、安全・安心に移動できる環境整備に努めます。

(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。

### 課題③ 移動に困難を抱える区民等への対応が必要である

#### 【本区の概況】

2023（令和5）年に実施した区民アンケートの結果では、約8割の区民が「日常的な外出時に困ることが特になし」と回答しています。また、区民ワークショップでも、「本区は全体的に交通利便性が高い」といった意見があります。

しかしながら、区民アンケートの設問「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」に対して、80歳以上では2割の方が「できない」と回答しており、加齢など身体状況によって、移動に困難を抱える区民が一定数いることが分かりました。

今後、さらに高齢化が進展し、移動に困難を抱える区民が増加していくことが見込まれています。障害その他の事由による移動制約者<sup>(注)</sup>のうち、公共交通の利用が難しい方に対して、新たな移動サービスの導入も含め、移動サービスの充実に向けた検討が必要です。

あわせて、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通の推進、デマンド型交通サービスなどの新技術の活用についても検討していきます。

#### 現状

- ▶高齢化が進み、公共交通の利用が難しい区民が今後増加することが見込まれています
- ▶区内には、狭い道路が多く、バス等の運行が困難なエリアがあります
- ▶高齢者の移動の足を確保し、外出機会を創出することにより、フレイル予防などの様々な効果があります
- ▶多様な利用者に配慮した公共交通の情報発信が不足しています
- ▶地域が主体となって、新しい移動サービスに取り組んでいる事例があります
- ▶デマンド型交通サービスなど、新技術を活用した様々な交通サービスが広がっています

#### 課題

高齢化の進展とともに、公共交通の利用が難しい区民も増えていくことから、その対応策を考えていく必要があります。また、公共交通では、誰にでも利用しやすい環境を整えるため、ユニバーサルデザインに配慮した情報発信が求められています。今後は、デマンド型交通サービスなどの新技術を活用した交通サービスやグリーンスローモビリティなどの新しいモビリティの活用についても導入検討を行い、移動に困難を抱える区民への対応を検討していく必要があります。

（注）移動制約者：高齢者、障害者、妊産婦、子連れの人、荷物を持った人など



## 課題④ 公共交通に行政の関与が求められている

### 【本区の概況】

これまでの公共交通は、交通事業者の経営努力によって維持され、地方公共団体が積極的に関与することはありませんでしたが、現在では利用者の減少、運転士人材の不足や運行経費の増大などの様々な課題に直面しており、公共交通を維持していくことが容易ではない時代となりました。

「移動」は、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや個性・活力のある地域の振興を図るうえで、重要な存在です。地方公共団体が公共交通に積極的に関わり、地域の公共交通を適正に維持していくことが必要になっています。

2023（令和5）年に実施した区民アンケートでは、約5割の区民が、「行政が公共交通に積極的に関わっていくべき」と回答しています。

公共交通は、利用者が支払う移動の対価（運賃）によって成り立つものですので、区が中心となって公共交通に関する情報を積極的に提供し、区民の一人ひとりが公共交通を維持するためにできることを十分に理解していく必要があります。

### 現状

- ▶地域交通法により、公共交通の維持・再生に対して、地方公共団体の積極的な関与が求められています
- ▶運転士人材不足（2024年問題）など、公共交通に関わる諸課題について、区民への周知が不足しています
- ▶地域が主体となって、新しい移動サービスに取り組んでいる事例があります  
(再掲)
- ▶千葉大学及び情報経営イノベーション大学との包括連携協定を結んでいます

### 課題

公共交通を将来にわたって持続可能なものにするためには、地域の理解は不可欠です  
地域が交通に関する諸課題に関心を持ち、自ら解決に向けて取り組む姿勢が求められています  
そのためにも、行政が大学と連携しながら、公共交通の諸課題や交通施策について、積極的に情報提供するなど、行政が公共交通に積極的に関与していく必要があります

## 課題⑤ 環境負荷の軽減など時代の潮流への対応が求められている

### 【本区の概況】

自転車は利便性や経済性に優れた手軽な交通手段ということもあり、本区は高低差が少なく平坦な地形であるため、多くの区民に広く活用されています。

これまで本区では、自転車が安全・快適に通行できる環境を創出するため、自転車専用通行帯等の整備を推進し、環境負荷がかからない自転車利用を促進してきました。

また、公共交通機関の利用は、自家用車の利用との比較においては、二酸化炭素排出量削減につながるため、環境負荷の軽減につながります。

2023（令和5）年4月、改正省エネ法が施行され、エネルギー使用の合理化や非化石エネルギーへの転換を進めるために、エネルギーを使用する事業者等に対して、留意すべき基本方針が定められました。

これに基づき、交通事業者は、電気自動車などの環境配慮型車両を積極的に導入していく必要があります。

### 現状

- ▶改正省エネ法の施行により、環境配慮型車両の導入に向けた数値目標が設定され、交通事業者は2030（令和12）年までに目標を達成する必要があります
- ▶自転車（新型モビリティを含む。）は、環境にやさしい乗り物であり、歩行者や自動車と共存できる交通環境の整備が必要です
- ▶公共交通の利用促進は、環境面で効果があることを区民に周知していく必要があります
- ▶公共交通利用促進の取組は、環境施策との連携が効果的です

### 課題

改正省エネ法の施行により、交通事業者は厳しい数値目標を達成する必要があり、環境配慮型車両の導入が喫緊の課題となっています

環境負荷がかからない自転車については、交通環境の整備に取り組み、さらなる利用促進を図っていく必要があります

環境にやさしい交通を積極的に利用することで、これまで以上に環境負荷を軽減していくなど、時代の潮流への対応が求められています

## 第5章 目指すべき将来像と基本方針

### 1 本区における公共交通の役割

#### 区民等の移動を支える社会基盤

##### 公共交通とは

公共交通とは、不特定多数の人々が、一定の料金を払うことで利用できる鉄道、路線バス、タクシーのことをいいます。近年では、デマンド型交通サービスの一つとして、乗合タクシーなども登場していますが、これも、誰もが利用できるという点で、公共交通の一つです。

一方で、公共交通には該当しませんが、移動支援の取組として、福祉輸送等の利用者が限定されるサービスもあります。

##### 行政の関与

公共交通は、これまで、民間を含めた交通事業者の経営努力によって維持されてきました。しかしながら、近年では、利用者の減少や運転士人材不足などにより、バス路線の減便・廃止などの動きも起きており、一方で高齢化の進展とともに、公共交通の重要性は増してきていることから、公共交通への地方公共団体の関与が求められています。

交通利便性の高い本区において、区の役割は、公共交通の一層の利用促進を図ることで、公共交通の持続可能性を担保することです。

公共交通は、住民の移動手段としての役割だけでなく、高齢者の健康増進や就労機会の増加に伴う医療費や社会保障費の削減など、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。住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、交通計画によって、地域公共交通に関する考え方や方向性を示し、事業者等と連携しながら持続可能な地域公共交通の維持に取り組めます。

#### 墨田区における公共交通の役割

本区では、公共交通を「区民等の移動を支える社会基盤」と捉え、交通事業者と連携のもと、必要に応じて、区が関与して、公共交通の維持、確保、改善を図っていくこととします。

## 2 目指すべき将来像

本区の目指すべき将来像を以下のとおり設定します。

### 地域で支える 多様な交通ネットワーク ～誰にでもやさしく 快適に移動できるまちの実現～

#### ●地域で支える

公共交通に関する課題を地域と共有し、地域連携・協働による持続可能な公共交通の実現を目指します。

#### ●多様な交通ネットワーク

まちづくりと連携を図るとともに、利便性と効率性が調和され、利用者が必要とする交通手段を選択できるまちの実現を目指します。

#### ●誰にでもやさしく 快適に移動できるまち

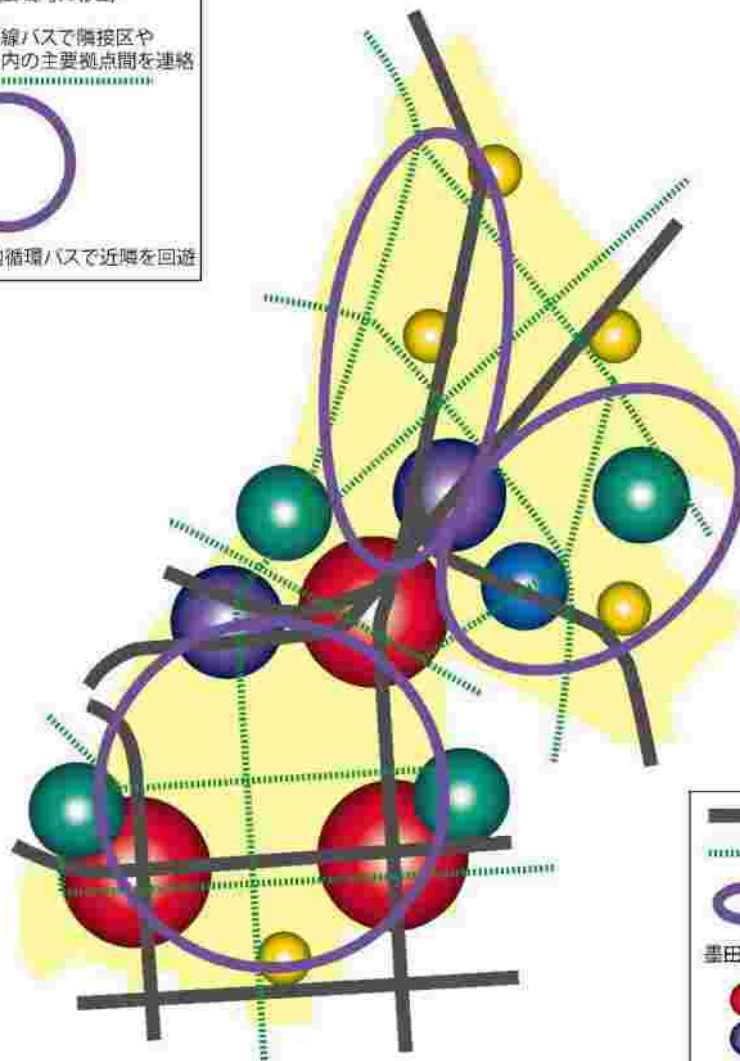
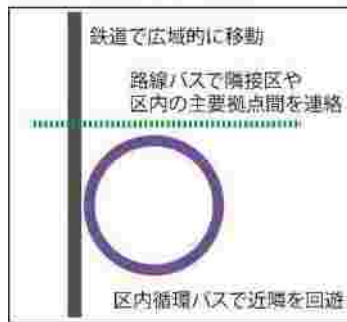
「誰でも、どこでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、地域の実情に応じて、誰もが快適に移動できるまちの実現を目指します。

#### ▶ 本区における様々な交通とその役割

| 分類             | 種別                              | 役割                                         |
|----------------|---------------------------------|--------------------------------------------|
| 公共交通機関         | 鉄道                              | 中長距離の移動（区外・都外）に用いられる<br>（大量輸送が可能）          |
|                | 路線バス                            | 中短距離の移動（近隣区・区内）に用いられる<br>（輸送力は限定的）         |
|                | 区内循環バス                          | 主に短距離の移動（主に区内）に用いられる<br>※鉄道や路線バスの補完的役割     |
|                | タクシー                            | 中短距離の移動（近隣区・区内）に用いられる<br>（個人利用が原則）         |
|                | ライドシェア                          | 中短距離の移動（近隣区・区内）に用いられる<br>（個人利用が原則）         |
|                | 舟運                              | 中距離の移動（近隣区）に用いられる<br>※公共交通としての利用は極めて限られている |
| 福祉輸送           | 介護タクシー、<br>福祉タクシー               | 自力で移動できない方向けの移動・送迎サービス                     |
| パーソナル<br>モビリティ | 自転車<br>（シェアサイクルを含む）<br>電動キックボード | 短距離の移動に用いられる                               |

## ▶公共交通ネットワークの将来像

公共交通ネットワークの方針





### 3 目標

将来像の実現を目指して、計画期間内に推進・実現する目標を設定します。

#### 目標1 多様な交通ネットワークをつくる

本区では、鉄道、路線バス、区内循環バスで構成される充実した交通網が形成され、シェアリングサービスなども広く展開されるようになっていることから、交通利便性の高いまちとなっています。

効率的に交通資源を活用し、多様な交通ネットワークをつくることを目指します。

#### 目標2 安全・安心で快適に移動できるまちにする

ハード・ソフト両面において、様々な交通機関をシームレスに乗り継ぐことのできる環境づくりを行います。また、自転車等多様なモビリティが共存できる道路環境の整備など、安全への取組も重要です。

また、発災時における交通事業者との連携についても安全・安心の観点から検討します。

#### 目標3 誰にでもやさしい交通をつくる

公共交通は、不特定多数の人々が利用する交通機関ですが、心身の状況によっては、公共交通の利用が難しい人がいます。こうした方々に対する移動支援のあり方について、検討します。

また、公共交通ではカバーできない、狭あい道路や最寄りのバス停留所までの移動など、新しい移動サービスの導入について検討します。

また、細かな移動ニーズへの対応として、新しい移動サービスについても導入検討します。

#### 目標4 公共交通を地域で支える

公共交通は、利用者がその必要性を認識し、積極的に利用しないと、維持ができません。公共交通を地域で支える意識を醸成します。

また、他地域での事例では、地域が公共交通の担い手となり、地域主体型の運営を行っているケースもあります。こうした事例も参考としながら、新しい移動サービスの導入検討を行います。

#### 目標5 環境に配慮した交通に転換する

世界的に、地球温暖化対策への取組が行われています。そうした中で、環境負荷を軽減するという公共交通の役割が着目されています。

環境配慮型車両の導入促進に取り組むとともに、環境面からも、公共交通に対する意識醸成を行っていきます。

## 4 数値指標と目標値

### (1) 数値指標と目標値

先に設定した5つの目標について、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するため、数値指標と目標値を設定します。

#### ▶ 数値指標と目標値

| 目標                                                            | 数値指標                                           | 2034<br>(令和16)年度の<br>目標値          |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 全体：基本方針<br>地域で支える 多様な交通ネットワーク<br>～誰にでもやさしく 快適に移動できる<br>まちの実現～ | 交通の便に関する<br>区民の満足度                             | 90%                               |
| 目標1<br>多様な交通ネットワークをつくる                                        | 区内循環バスの収支率                                     | 50%                               |
| 目標2<br>安全・安心で快適に移動できる<br>まちにする                                | 交通の安全性に関する<br>区民の満足度                           | 40%                               |
| 目標3<br>誰にでもやさしい交通をつくる                                         | 高齢者を対象とした<br>交通の便に関する<br>区民の満足度                | 85%                               |
| 目標4<br>公共交通を地域で支える                                            | イベント等におけるアンケートでの<br>公共交通に関する理解度                | 50%                               |
| 目標5<br>環境に配慮した交通に転換する                                         | 墨田区における運輸部門の<br>二酸化炭素排出量（千 t-CO <sub>2</sub> ） | 173<br>（※2030<br>（令和12）年度<br>目標値） |

▶段階的な目標値の設定

|                                                        | 年度           |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |
|--------------------------------------------------------|--------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|                                                        | 現況           | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14 | R15 | R16 |
| 交通の便に関する<br>区民の満足度                                     | 83.3<br>(R6) | —  | 85 | —  | 86  | —   | 87  | —   | 89  | —   | 90  |
| 区内循環バスの<br>収支率 (%) <sup>(注)</sup>                      | 39.7<br>(R5) | —  | —  | —  | —   | —   | —   | —   | —   | —   | 50  |
| 交通の安全性に関する<br>区民の満足度                                   | 34.8<br>(R6) | —  | 36 | —  | 37  | —   | 38  | —   | 39  | —   | 40  |
| 交通の便に関する<br>高齢者の満足度                                    | 78.5<br>(R6) | —  | 80 | —  | 81  | —   | 82  | —   | 84  | —   | 85  |
| イベント等における<br>アンケートでの<br>公共交通に関する<br>理解度                | —            | 30 | 33 | 36 | 38  | 40  | 42  | 44  | 46  | 48  | 50  |
| 墨田区における<br>運輸部門の<br>二酸化炭素排出量<br>(千 t-CO <sub>2</sub> ) | 193<br>(R3)  | —  | —  | —  | —   | —   | 173 | —   | —   | —   | —   |

(注) 新事業計画に基づき、今後設定する予定

## （２）目標値の算出方法

### ①交通の便に関する区民の満足度

本区では、２年に１回、墨田区住民意識調査を実施しています。

この調査の中に、交通の便の満足度を把握する設問があります。この満足度を数値指標として設定します。

設問では、良い、やや良い、普通、やや悪い、悪い、無回答の回答があります。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\text{交通の便に関する高齢者の満足度（％）} = \text{良い} + \text{やや良い}$$

2024（令和６）年度の交通の便に関する区民の満足度は、良いが60.2%、やや良いが23.1%で、合計83.3%でした。

満足度が徐々に上昇することを想定し、２年ごとに１～２%の上昇として、2034（令和16）年度には90%以上にすることを目標値とします。

### ②区内循環バスの収支率

「多様な交通ネットワークをつくる」の目標では、効率的な交通資源の活用による公共交通の維持を目指しています。

ここでは、区内循環バスを対象として、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に規定される標準指標の収支率を数値指標として設定しました。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\text{収支率} = \text{収入（運賃収入＋広告料収入等）} / \text{運行経費}$$

2023（令和５）年度実績は39.7%となっていますが、2034（令和16）年度に、50%以上にすることを目標値とします。

なお、2025（令和７）年度に予定している事業の見直しにより策定される新事業計画に基づき、目標収支率は、今後見直していきます。

### ③交通の安全性に関する区民の満足度

本区では、２年に１回、墨田区住民意識調査を実施しています。

この調査の中に、交通の安全性の満足度を把握する設問があります。

この満足度を数値指標として設定します。

設問では、良い、やや良い、普通、やや悪い、悪い、無回答の回答があります。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\text{交通安全性に関する区民の満足度（％）} = \text{満足} + \text{やや満足}$$

2024（令和６）年度の交通の安全性に関する区民の満足度は、満足が14.3%、やや満足が20.5%で、合計34.8%で、1/3以上が満足と回答しています。

交通全般の安全性の満足度が徐々に上昇することを想定し、２年ごとに１～２%の上昇として、2034（令和16）年度には、40%以上にすることを目標値とします。

#### ④交通の便に関する高齢者の満足度

本区では、2年に1回、墨田区住民意識調査を実施しています。

この調査の中に、交通の便の満足度を把握する設問があります。70歳以上の回答者を対象に、この満足度をクロス集計し、数値指標として設定します。

設問では、良い、やや良い、普通、やや悪い、悪い、無回答の回答があります。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\text{交通の便に関する高齢者の満足度（％）} = \text{良い} + \text{やや良い}$$

2024（令和6）年度の交通の便に関する高齢者の満足度は、良いが56.5%、やや良いが22.0%で、合計78.5%でした。

満足度が徐々に上昇することを想定し、2年ごとに1～2%の上昇として、2034（令和16）年度には85%以上にすることを目標値とします。

#### ④イベント等におけるアンケートでの公共交通に関する理解度

今後、公共交通に関する理解を得るため、モビリティ・マネジメントの取組を実施していきます。その一環として、イベント等で、公共交通に関する情報提供をするとともに、アンケートを実施します。

アンケートで、本区の公共交通に関しての理解度について、把握します。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\text{公共交通に関する理解度（％）} = \text{理解できた} + \text{やや理解できた}$$

このアンケートは現時点では実施していませんので、現況の値はありません。

2025（令和7）年度に実施し、30%の理解度を目指します。また、2034（令和16）年度には、50%以上にすることを目標値とします。

#### ⑤墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量

環境省による「地球温暖化対策計画」（2021（令和3）年10月22日閣議決定）では、エネルギー起源二酸化炭素排出量の削減目標を定めています。運輸部門（自動車・鉄道）については、2030（令和12）年度において、2013（平成25）年度比で35%の削減を目標としています。本削減率を準用して、数値指標を設定します。

算出方法は、以下の式で求めます。

$$\begin{aligned} & \text{墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量（千t-CO}_2\text{）} \\ & = \text{基準年の墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量} \times (100\% - 35\%) / 100 \end{aligned}$$

※小数点以下切り捨て

基準年となる2013（平成25）年度の運輸部門の二酸化炭素排出量は、267千t-CO<sub>2</sub>です。2030（令和12）年度までに排出量を173千t-CO<sub>2</sub>以下とすることを目標値とします。



