墨田区地域公共交通計画

2025（令和7）年度 - 2034（令和16）年度

ひと、つながる。
墨田区

「誰にでも やさしく 快適に移動できるまち」の実現に向けて

公共交通は、私たちの生活を支える重要な社会インフラのひとつです。しかしながら、少子高齢化などを背景に、利用者の減少や運転士人材をはじめとする担い手不足など、近年、交通を取り巻く環境が大きく変化しています。こうした状況の中、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を行い、地方公共団体が公共交通事業者等と連携・協力を図りながら、主体的に公共交通の活性化及び再生に努めるべきことを明文化しました。

本区は、都心と千葉や埼玉などを結ぶ立地状況にあることから、明治期からのまちの発展とともに、鉄道や路線バスなどの充実した交通ネットワークが築かれてきました。さらに 2024（令和６）年 11 月には、地下鉄８号線（豊洲～住吉）の延伸が工事着手されるなど、臨海部からのアクセス性向上や来街者の増加に大きな期待が寄せられています。

また、グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティなど、交通に関する新技術の開発や社会実装が進んでおり、本区においても区民の利便性向上につながるよう、導入検討を進めていく必要があります。

こうした状況を踏まえ、このたび、本区における公共交通のあるべき姿を明らかにするマスタープランとして、墨田区地域公共交通計画を策定しました。

今後は、交通事業者をはじめ関係者の皆様と連携・協力を図りながら、本計画に示す公共交通施策を着実に推進し、「誰にでもやさしく快適に移動できるまち」の実現に取り組んでいきます。

結びに、本計画の策定にあたり、墨田区地域公共交通活性化協議会委員をはじめ、御協力いただきましたすべての皆様に、心より感謝申し上げます。

2025（令和７）年３月

墨田区長　山本　亨

目次

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 10

１　計画策定の目的 10
２　計画の位置づけ 11
３　計画区域 14
４　計画期間 14
５　計画対象 14

第２章　交通を取り巻く社会的状況 15

１　計画策定の背景 15
２　新しい交通サービスの登場 16
３　新技術の活用 19
４　環境配慮への社会的要請 23

第３章　本区の現状 24

１　人口等 24
２　地形・土地利用 29
３　鉄道 32
４　路線バス 34
５　区内循環バス 38
６　タクシー 44
７　シェアサイクル等 45
８　自転車 46
９　舟運 47
10　移動実態 48
11　区民意向 49
12　駅周辺のまちづくりの進展 58
13　福祉・環境・防災 60

第４章　本区の公共交通の課題 64

１　課題の抽出 64

第５章　目指すべき将来像と基本方針 69

１　本区における公共交通の役割 69
２　目指すべき将来像 70

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 76

１　施策体系 76
２　具体的な施策 77

第７章　推進方策 106

１　推進体制 106
２　計画の達成状況の評価方法 107
３　資金の確保（補助金の活用等） 107
４　実施工程 108

参考資料 111

計画の策定経過 111
墨田区地域公共交通活性化協議会委員名簿 112
墨田区地域公共交通活性化協議会会長からのメッセージ 114
用語集 115

前章　墨田区の公共交通の成り立ち

本区では鉄道の幕開け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、主に鉄道とバスがどのように整備されてきたのか、そ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、民間企業が営利を目的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官営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）～北千住駅間を開業しました。吾妻橋駅の構内は広く整備され、舟運とも連絡できる貨物ターミナルにもなっており、東武鉄道は北関東における貨物輸送を広く行っていくこととなります。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した。

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、鉄道網が発達し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、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:JR 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。

▶京成電鉄の旧押上駅に停車する車両

資料：すみだ郷土文化資料館所蔵

▶四ツ目通り押上駅前を通過するトロリーバス

資料：すみだ郷土文化資料館所蔵

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始めました。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、これを代替する地下鉄の建設が 1960 年前後から加速します。

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：JR 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が開始されます。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。

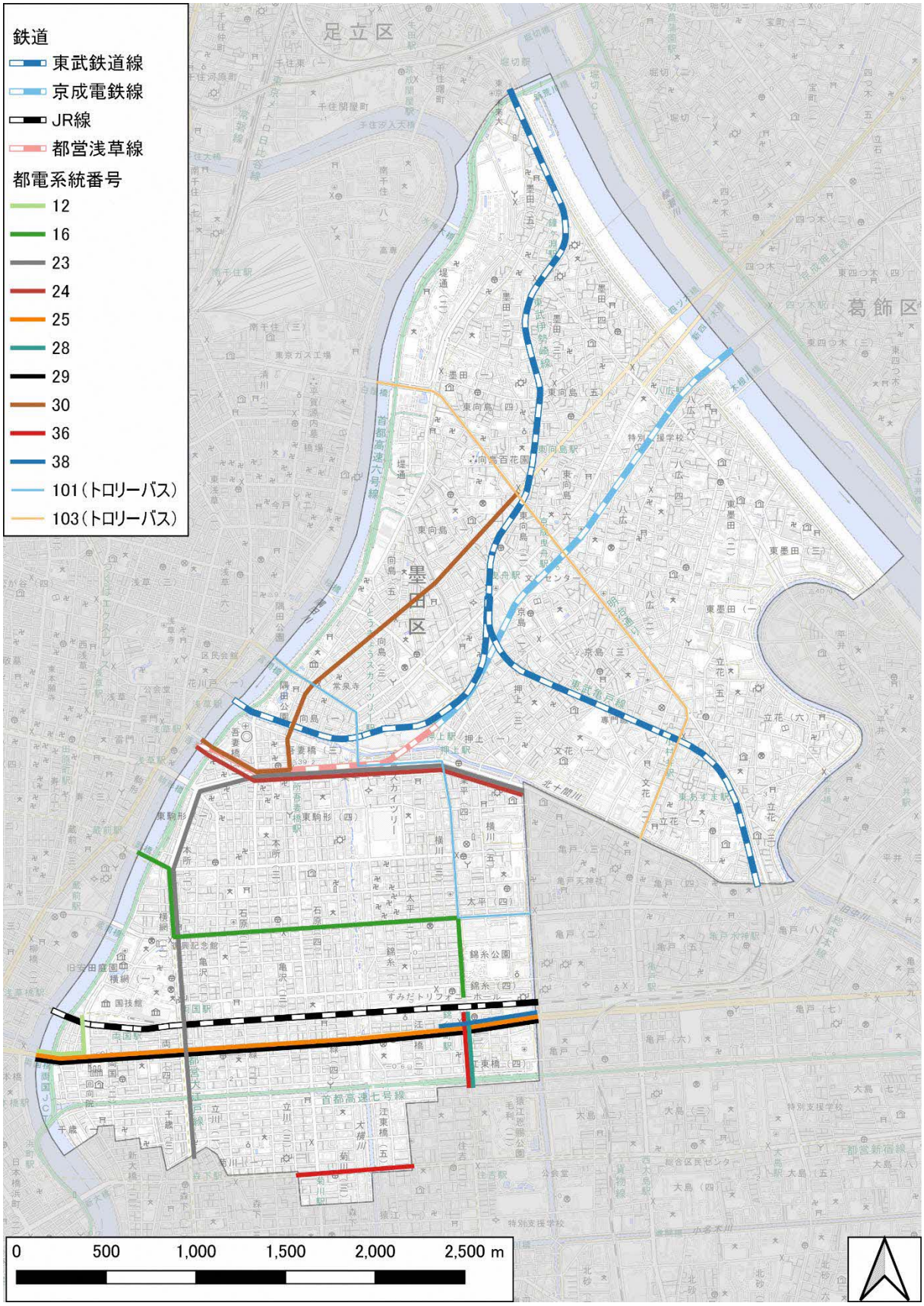
▶総武線複々線化工事（亀沢二丁目）（1966 年）

資料：すみだ郷土文化資料館所蔵

▶都電 23 系統お別れ運転（1972 年）

資料：すみだ郷土文化資料館所蔵

▶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。

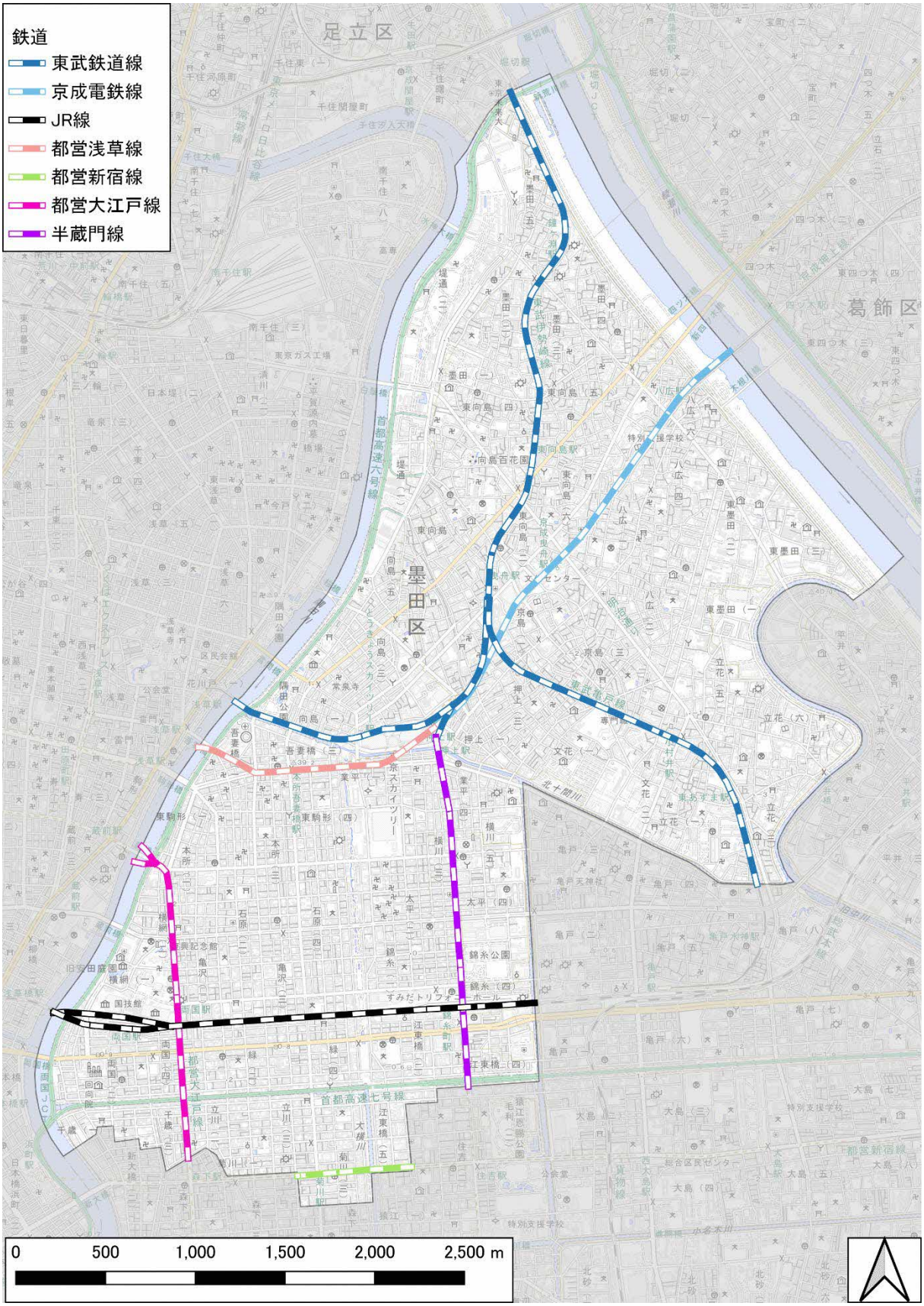
また、現在、地下鉄８号線（有楽町線）豊洲駅～住吉駅間が 2030 年代半ばの開業を目途に整備が進められています。本延伸によって、錦糸町駅の南に位置する住吉駅で東京メトロ半蔵門線と接続することとなり、臨海部から本区への来街者の増加が見込まれています。

▶錦糸町南口駅前（2023 年）

▶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。
※路面電車や貨物線・貨物駅を除く

▶鉄道に関する年表

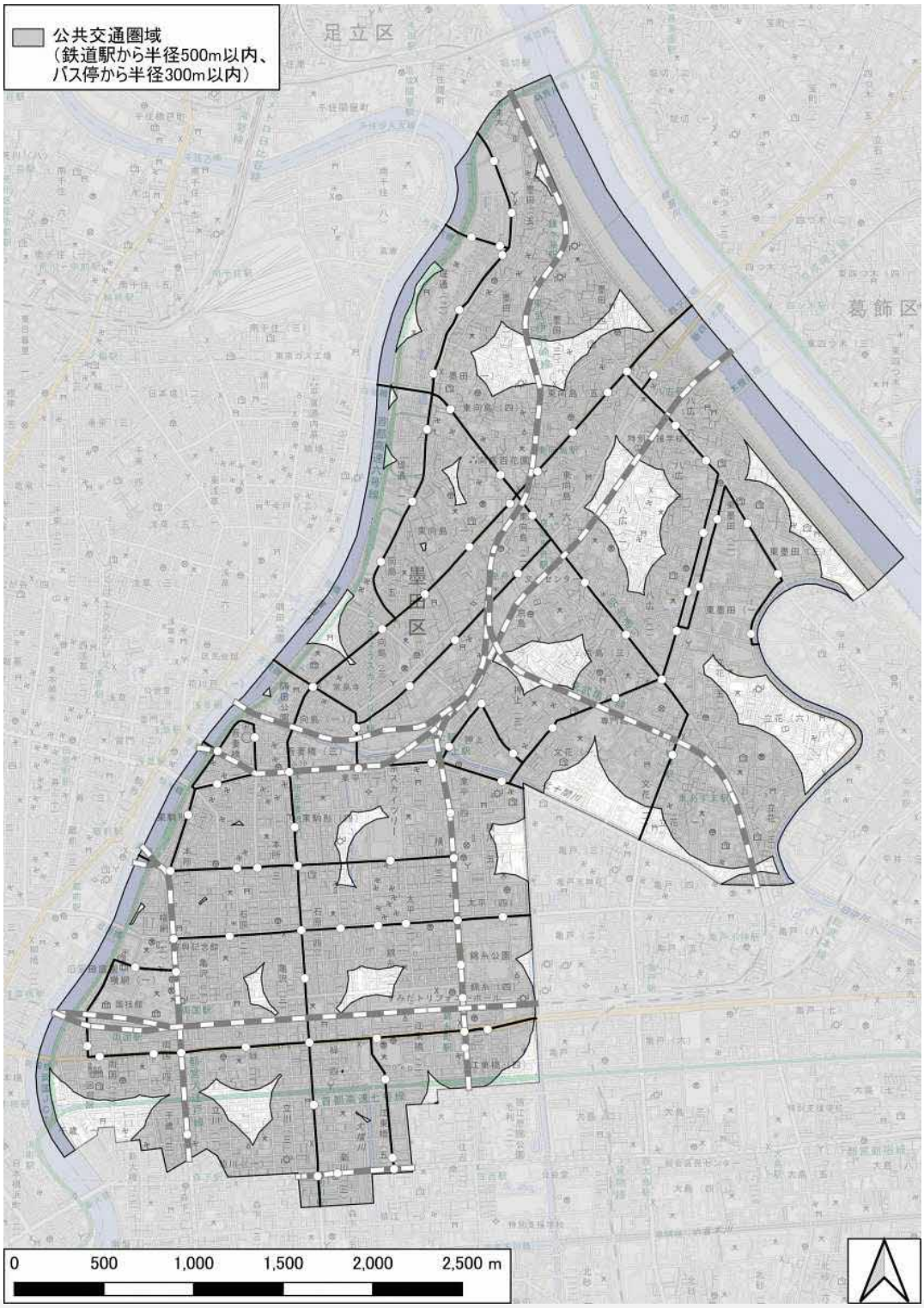
西暦	和暦	事業者	できごと
1894 年	明治 27 年	JR	総武鉄道（現:JR 総武線）本所駅（現:錦糸町駅）～市川駅間開業 本所駅（現:錦糸町駅）開業
1902 年	明治 35 年	東武	東武鉄道吾妻橋駅（現:とうきょうスカイツリー駅）～北千住駅間開業 吾妻橋駅（現:とうきょうスカイツリー駅）、曳舟駅、白鬚駅（現:東向島駅）、鐘ケ淵駅開業
1904 年	明治 37 年	JR	総武鉄道（現:JR 総武線）両国橋駅（現:両国駅）～本所駅（現:錦糸町駅）間開業 両国橋駅（現:両国駅）開業
1904 年	明治 37 年	東武	東武鉄道亀戸駅～曳舟駅（現:亀戸線）間開業、吾妻橋駅（現:とうきょうスカイツリー駅）～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 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	JR	国鉄総武本線（現:JR 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 本所吾妻橋駅開業
1972 年	昭和 47 年	JR	国鉄総武本線（現:JR 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 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

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(注)の外側にあたる交通空白地域が見られます。

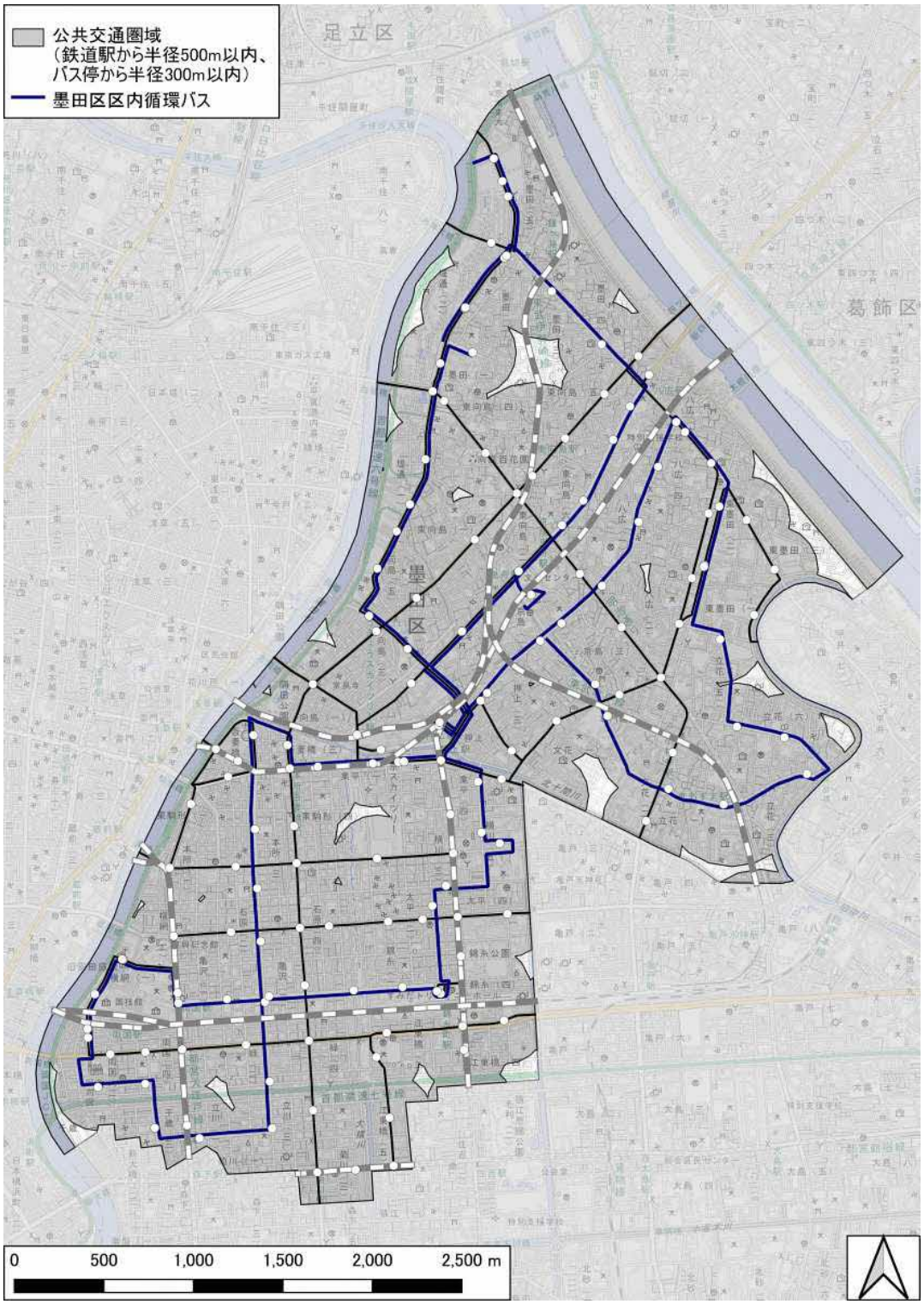
（注）公共交通圏域：鉄道駅から半径 500m以内、バス停留所から半径 300m以内

▶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（2024（令和６）年）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、前章で触れた歴史を背景に、今日では、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、高齢者の移動手段として、公共交通の重要性は増しており、地方公共団体の関与が求められている状況となっています。

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。そのような中、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）の延伸実現に期待が寄せられています。

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型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、「墨田区地域公共交通計画」（以下「交通計画」という。）を策定し、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します。

◆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）

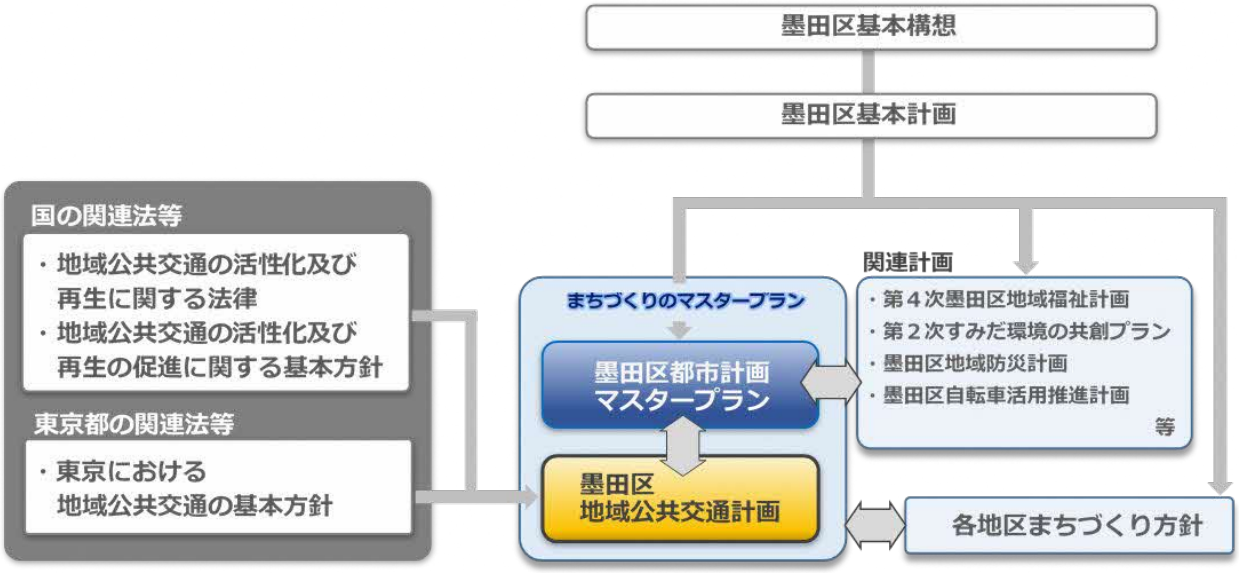
人口減少や自家用車の普及等による長期的な利用者の落ち込みに加えて、ライフスタイルの変化の影響から、厳しい状況に置かれている地域公共交通の現状を踏まえ、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みとして、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定められています。

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「墨田区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。

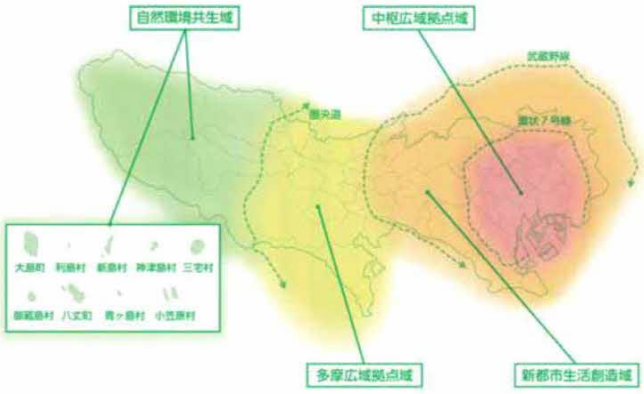
▶本計画の位置づけ



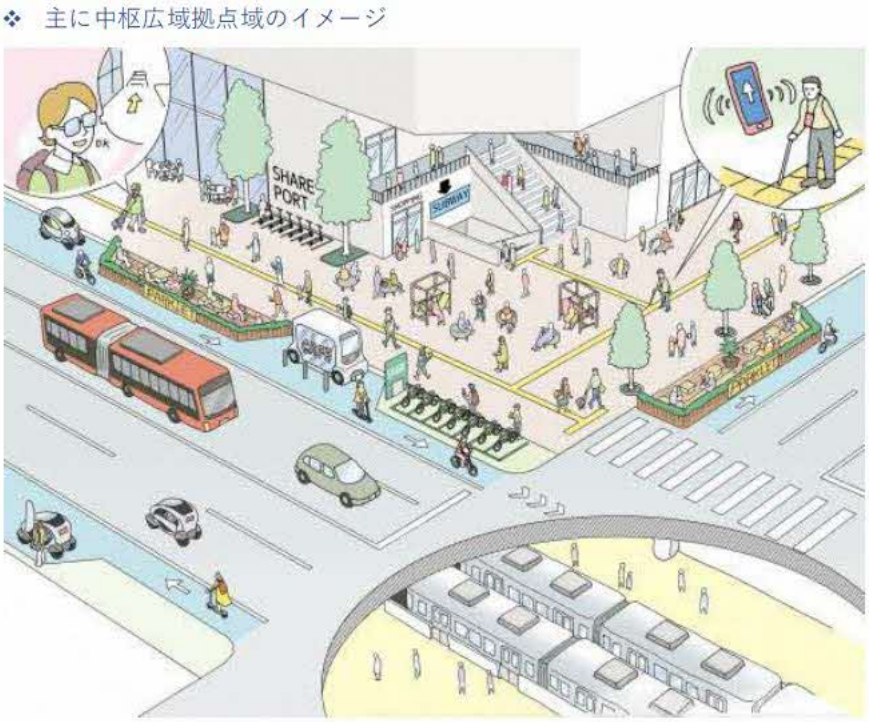
◆東京における地域公共交通の基本方針（2022（令和４）年３月）

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）



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）です。「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。

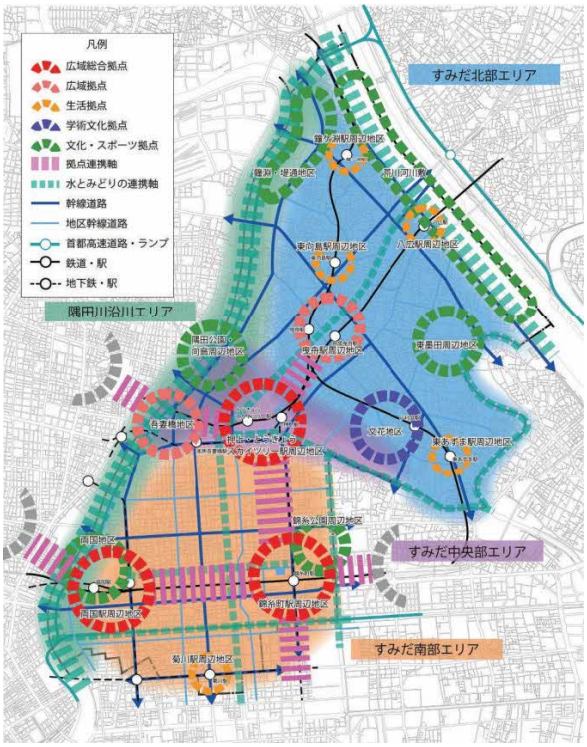
○将来の都市構造

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」として位置づけています。

○都市施設等の方針

道路・交通の方針では、「快適で移動しやすい交通ネットワークの充実」を掲げ、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、路線バス、舟運及び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

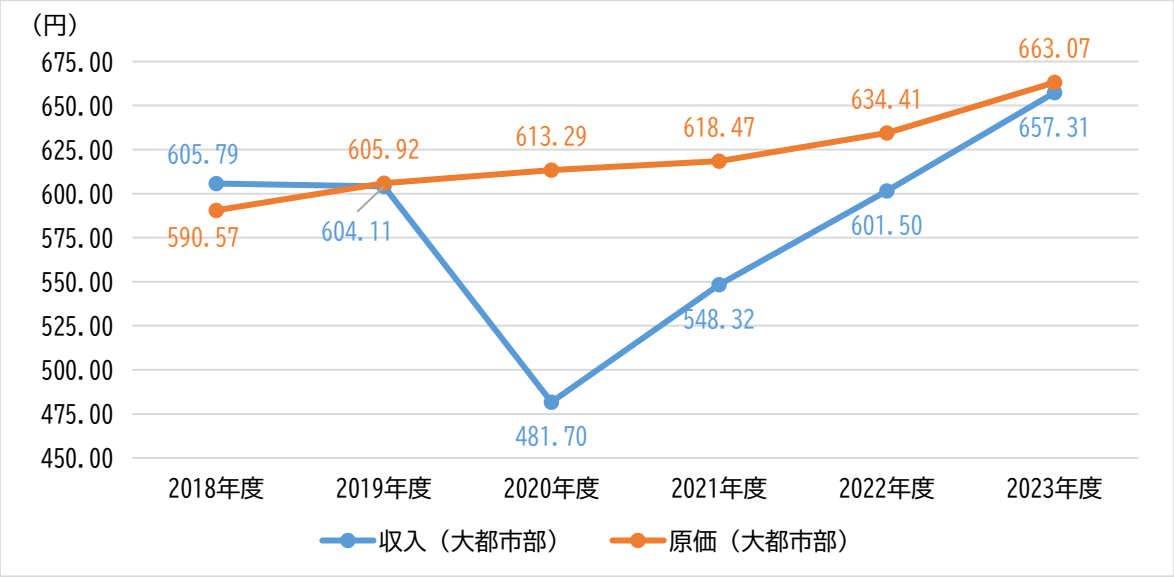
公共交通は、通勤・通学等の多くの利用者によって支えられ、民間事業者により維持されてきました。しかしながら、少子高齢化やリモートワーク等の働き方の多様化により、公共交通の利用者は減少傾向にある一方、運転士人材不足という問題も起きています。

このような中で、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流行や、2024 年問題による影響が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。

一方で、公共交通が運行されていることで、高齢者の外出機会が増え、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、むしろ社会全体としての費用負担が下がるなど、公共交通が単なる住民の移動手段にとどまらず、多面的な外部効果である「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（2023（令和５）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㎞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。

〇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。

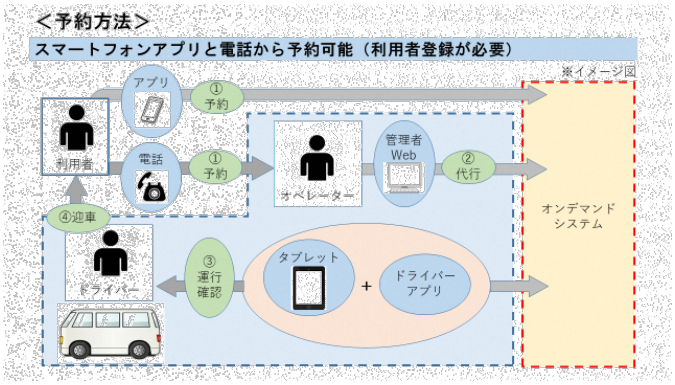
本区が実施した「すみタク」は、10人乗りのワゴン車両で運行しましたが、一般のタクシー車両（セダンタイプ）で運行している事例もあります。

◆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）の実証運行を行いました。（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。



「すみタク」案内リーフレット

○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あいな道路や団地内移動での活用など、様々な実証実験が行われ、社会実装されている地域もあります。

▶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（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。

これまでに実証実験が行われ、各地で社会実装されている地域もありますが、運行可能時間帯に制限があるなどの課題が指摘されています。

▶道路運送法第 78 条におけるライドシェアの枠組み

条文	枠組み
（道路運送法） 第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。	
一 災害のため緊急を要するとき。	（災害時）
二 市町村、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。	自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア） ・地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。 ・市町村、NPO 法人等が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能） ・「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」がある。「交通空白地有償運送」は乗車定員に規定はない。「福祉有償運送」は乗車定員 10 人以下。
三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。	自家用車活用事業 （日本版ライドシェア） ・国土交通省が指定する「タクシーが不足する地域、時期及び時間帯」で導入。 ・法人タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。 ・乗車定員 10 人以下。

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。

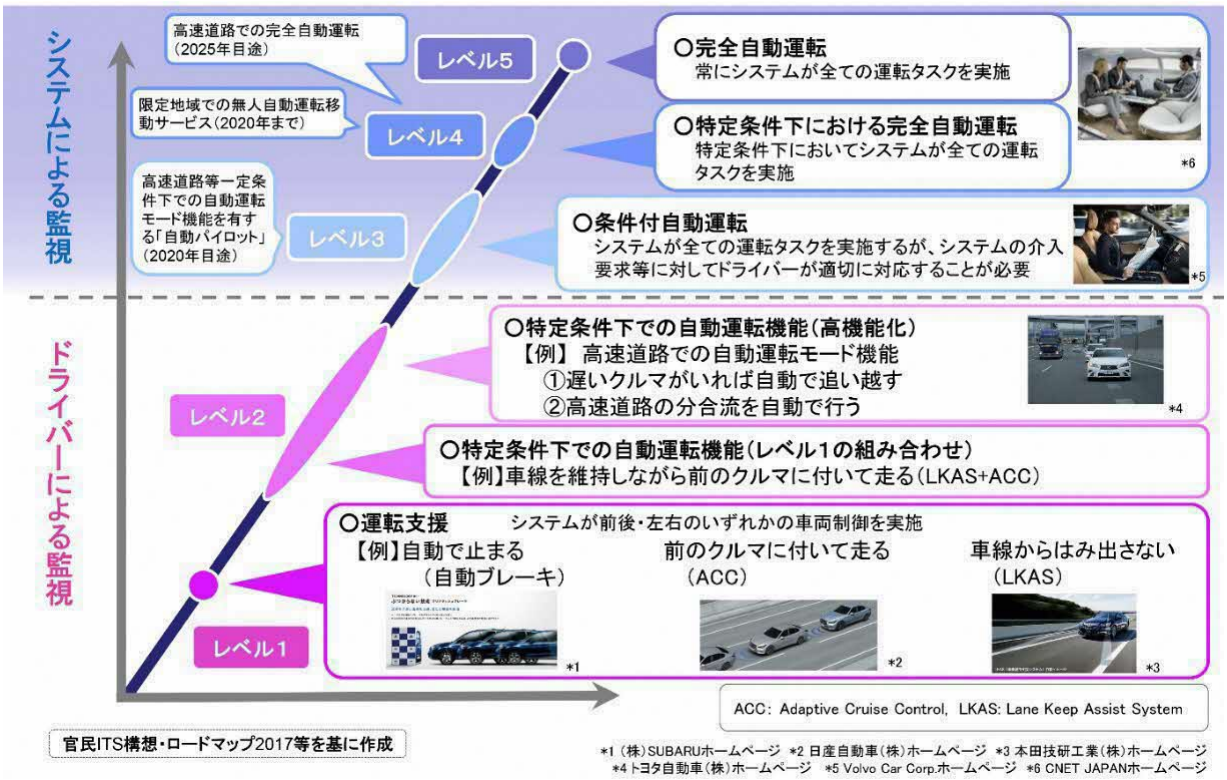
また、様々な交通モードをシームレスに乗り継げるよう、予約・決済等が一つのアプリケーションにより、一括で行える MaaS（Mobility as a Service）の運用も始まっています。こうした新技術を活用し、来街者も含めた利用者の利便性を高めていくことで、公共交通の利用増進につながることが期待されています。

○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

〇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。

JR をはじめ、都内一部鉄道事業者では、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	探す タクシー配車、シェアサイクルのポート	・タクシー ・シェアサイクル
		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	
		支払う キャッシュレス、JRE POINT の利用	
ｍｙ！東京 MaaS	東京地下鉄株式会社	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	・鉄道 ・バス ・タクシー ・シェアサイクル ・航空
		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	
		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	
		駅構内乗換ルート 東京メトロと都営地下鉄の乗り換え	
鉄道 12 社局公式アプリ連携	鉄道 12 社局	列車走行位置 時刻表	・鉄道 12 社局公式アプリの連携

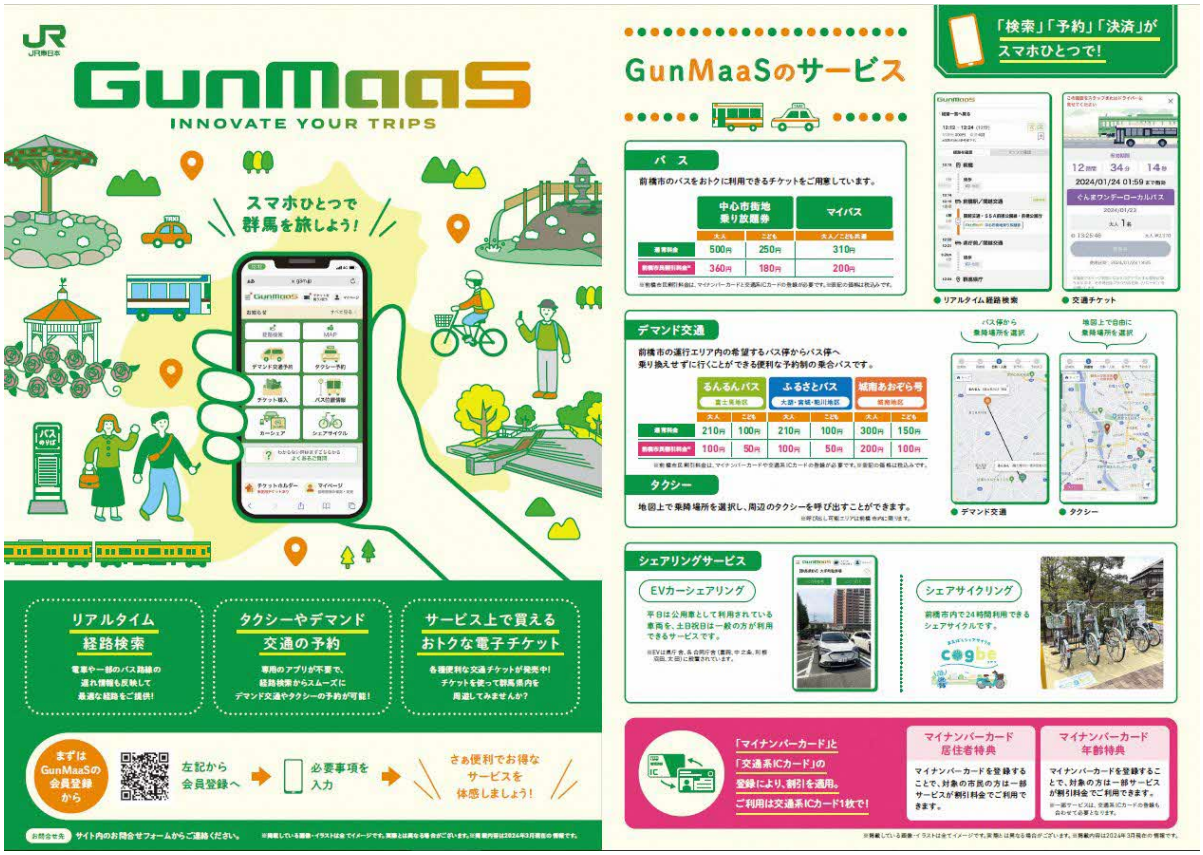
資料：各社ホームページ

◆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 IC 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の情報から年齢や住所地を把握し、70 歳以上の市民を対象に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 では、エリア内で利用できる各種交通機関のチケットを購入できるようになっています。



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。）により、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、エネルギー使用の合理化、非化石エネルギーへの転換が求められることになりました。

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次のとおりです。

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】 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】 2030（令和 12）年度までに電気車、FC 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）