

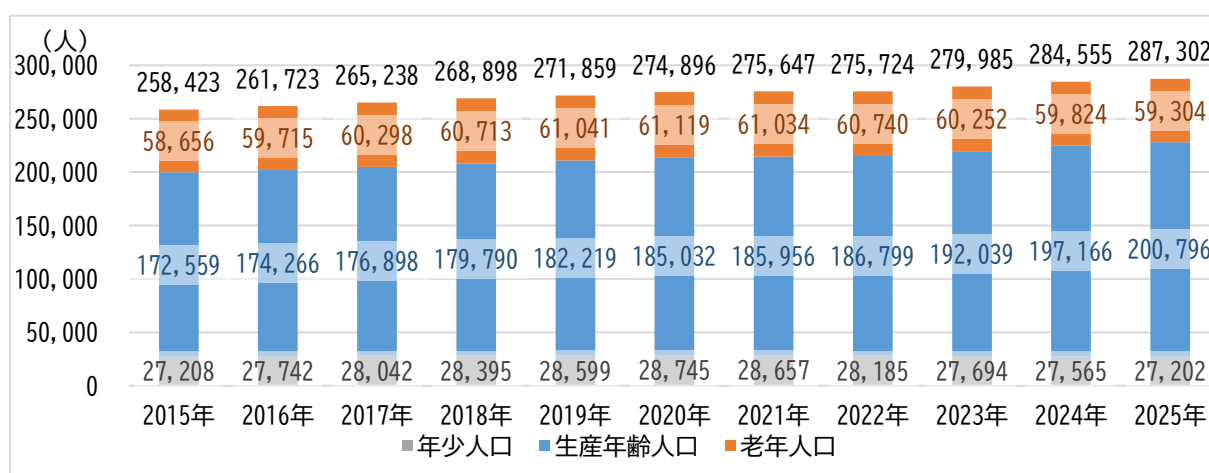
第3章 本区の現状

1 人口等

①人口推移

本区の2025（令和7）年の総人口は287,302人、高齢化率^{（注）}は20.6%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10.1%増加しています。また、生産年齢人口（15～64歳人口）は14.1%増加しており、老年人口（65歳以上人口）、年少人口（0～14歳人口）は横ばい傾向です。

▶人口推移



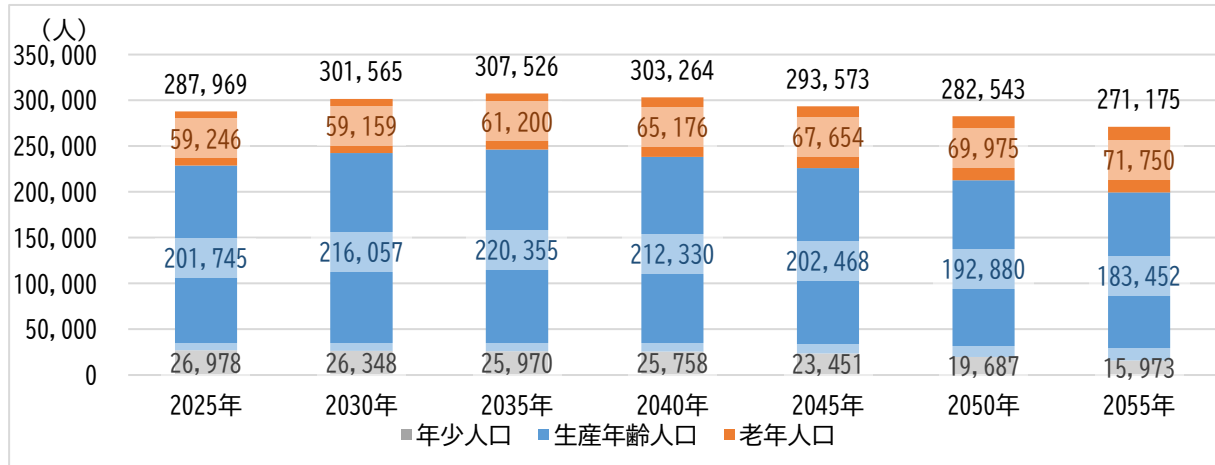
資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（各年1月1日現在）

（注）高齢化率：総人口に占める老年人口（65歳以上人口）の割合

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308,000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）は今後一貫して減少していき、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2030（令和12）年まで減少したのち、増加に転じる見込みです。

▶人口推計結果



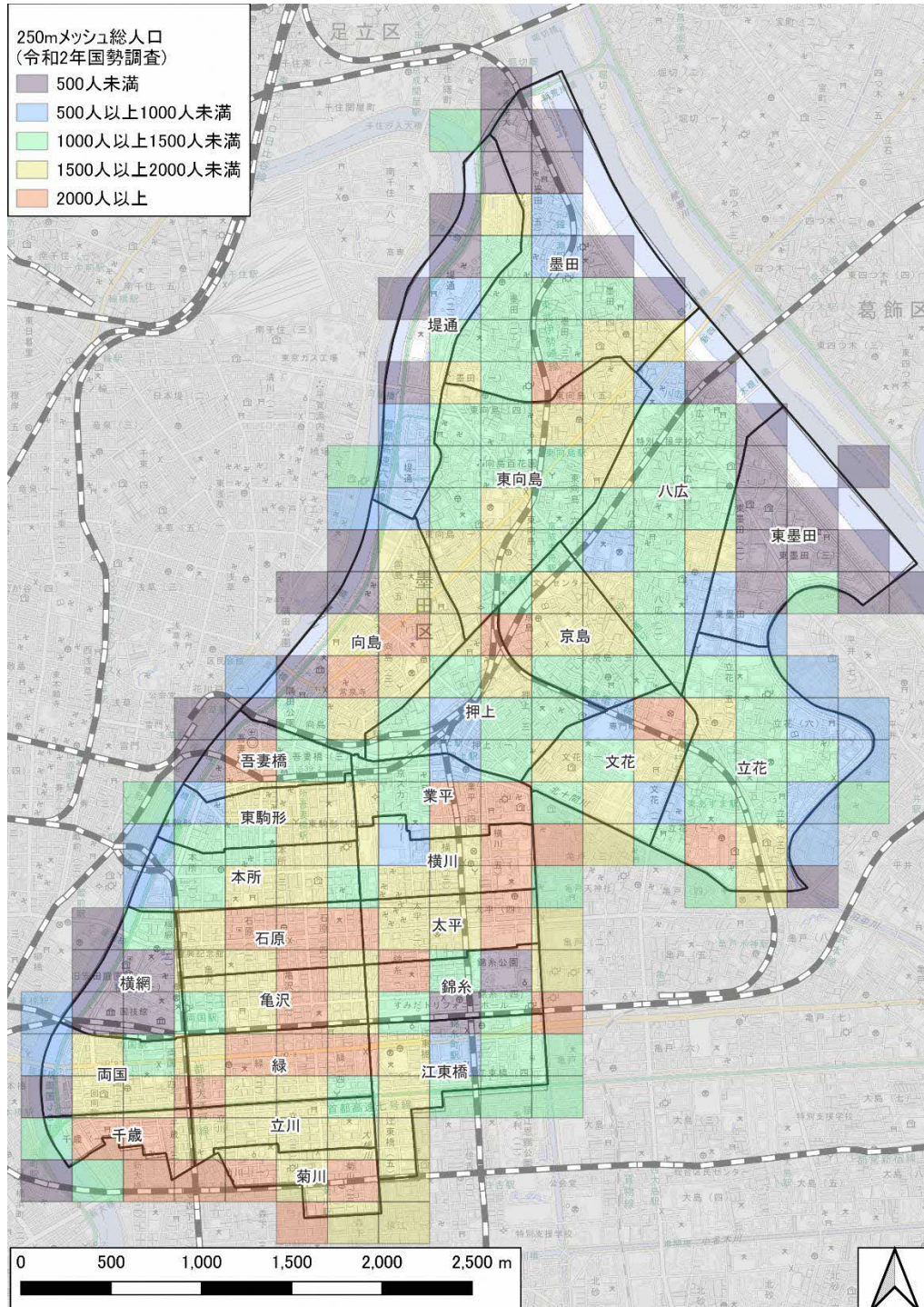
資料：墨田区人口ビジョン（令和7年3月）

（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

国勢調査における人口分布によると、250m メッシュ^(注) 人口は、区北部と比較して南部の方が多い傾向がみられます。区北部では向島などに多い所がみられますが、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

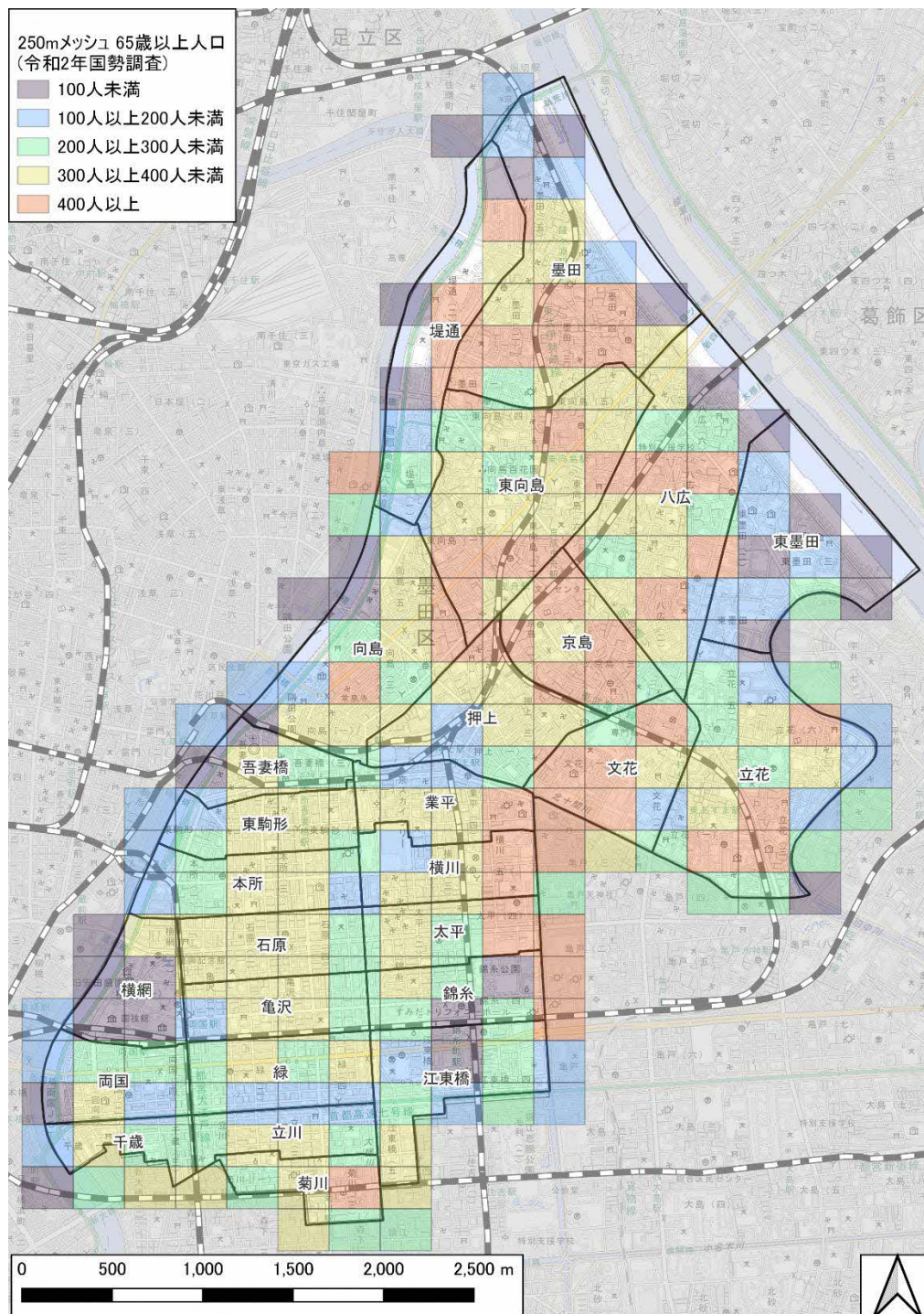


資料：令和2年国勢調査

(注) メッシュ：緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目の区域に分けたもの

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。

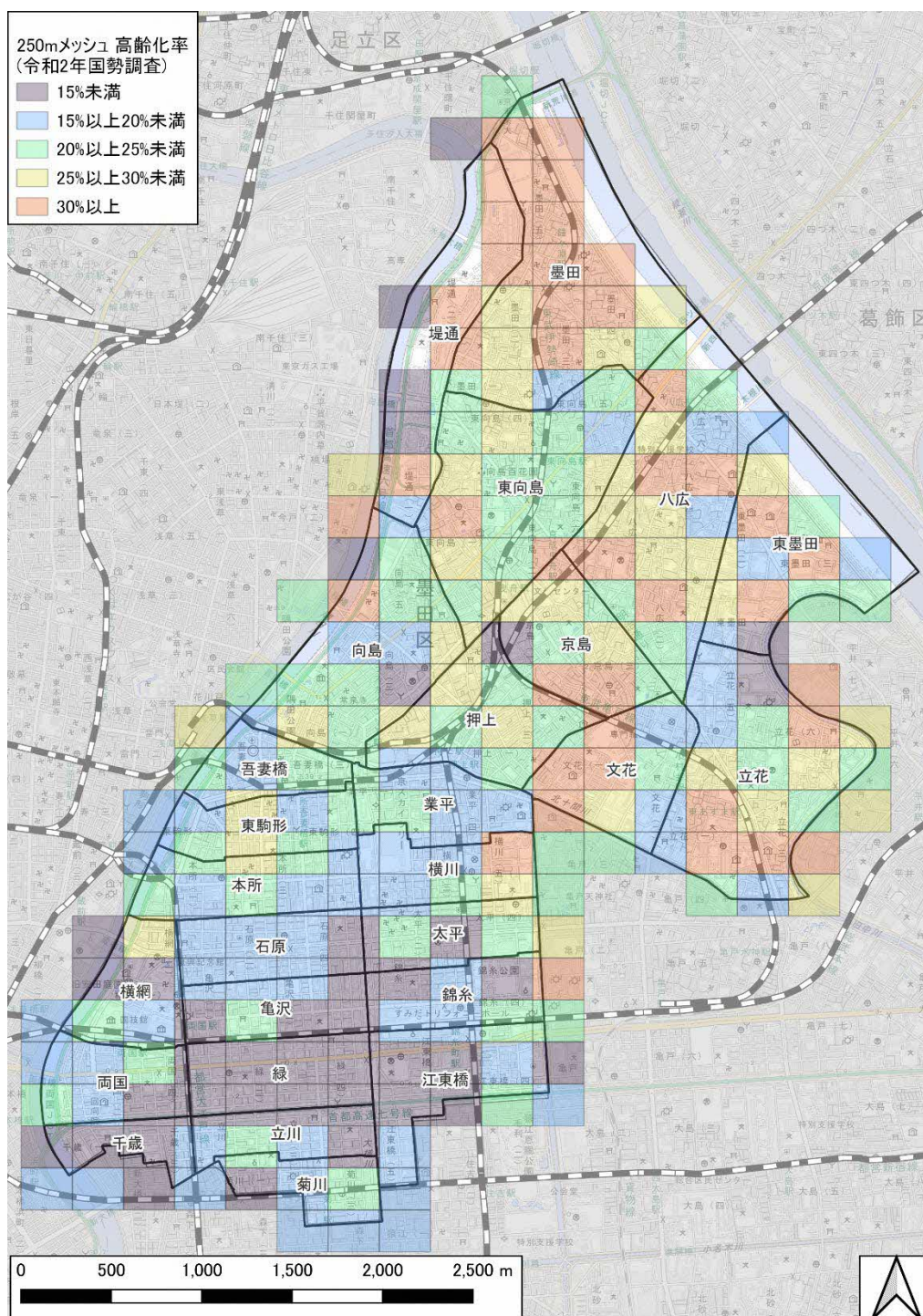
▶ 65 歳以上人口の分布



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

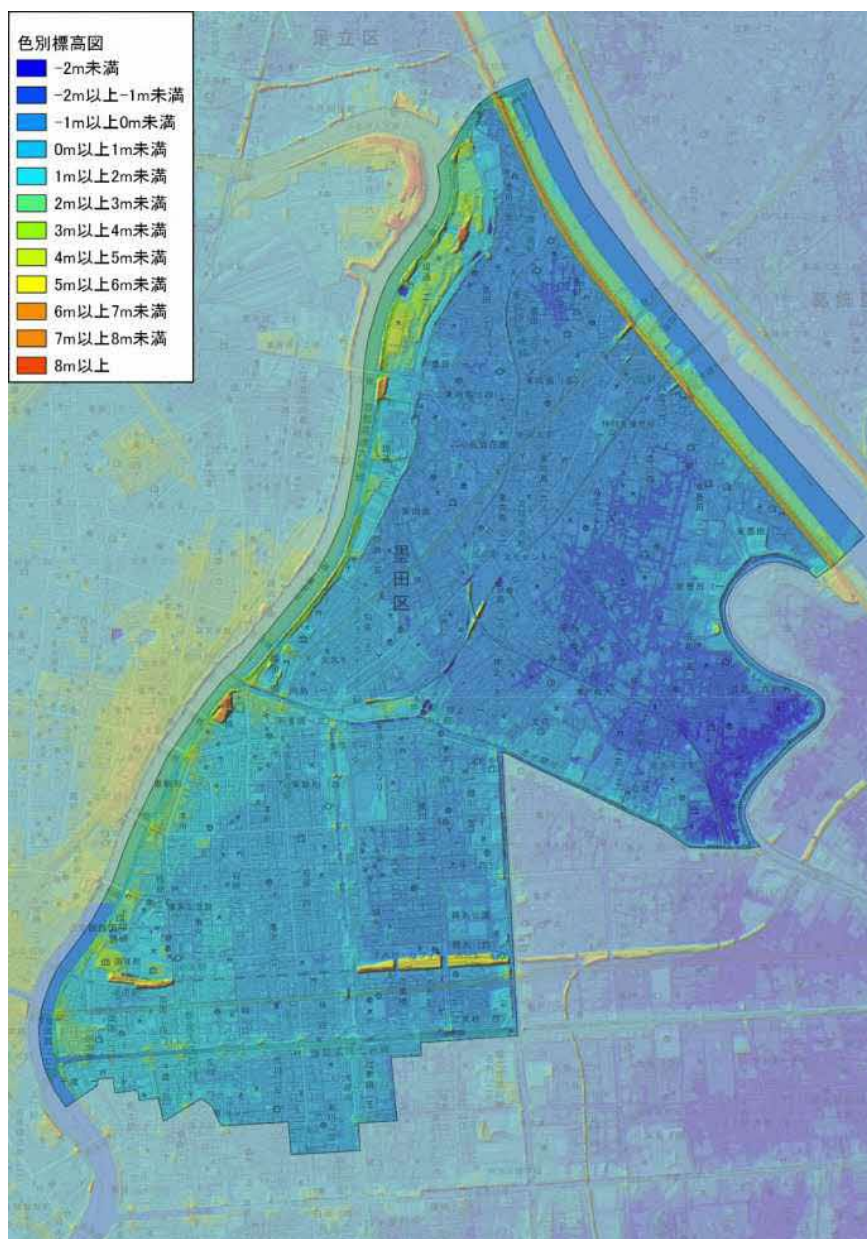
2 地形・土地利用

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いといえます。

▶ 色別標高図



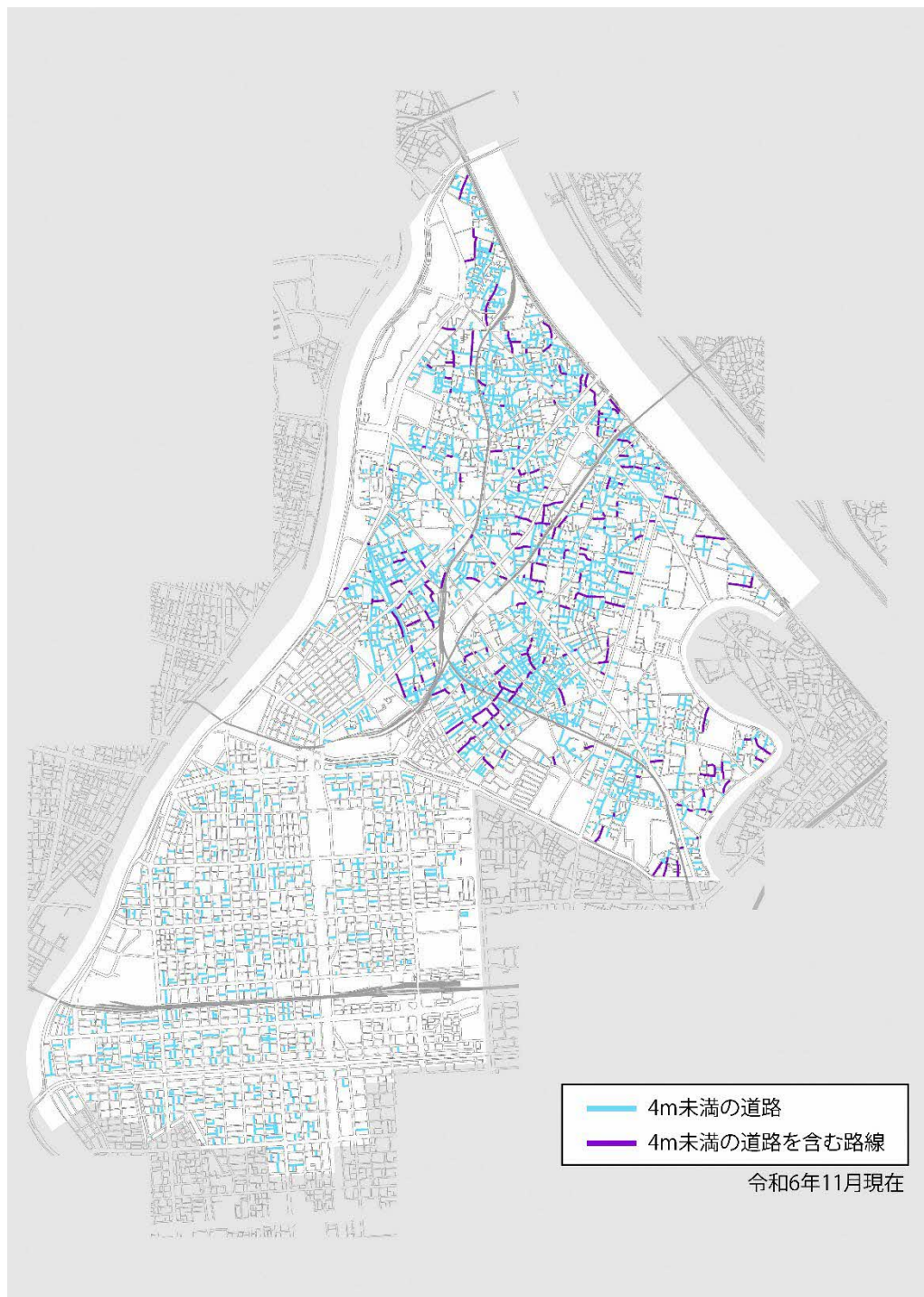
資料：国土地理院データ

②道路

区内では、北部地域を中心に、道路幅員4m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に伴う道路拡幅等が行われているほか、都市計画道路^(注)等の拡幅が計画的に進められています。

▶狭い道路の状況



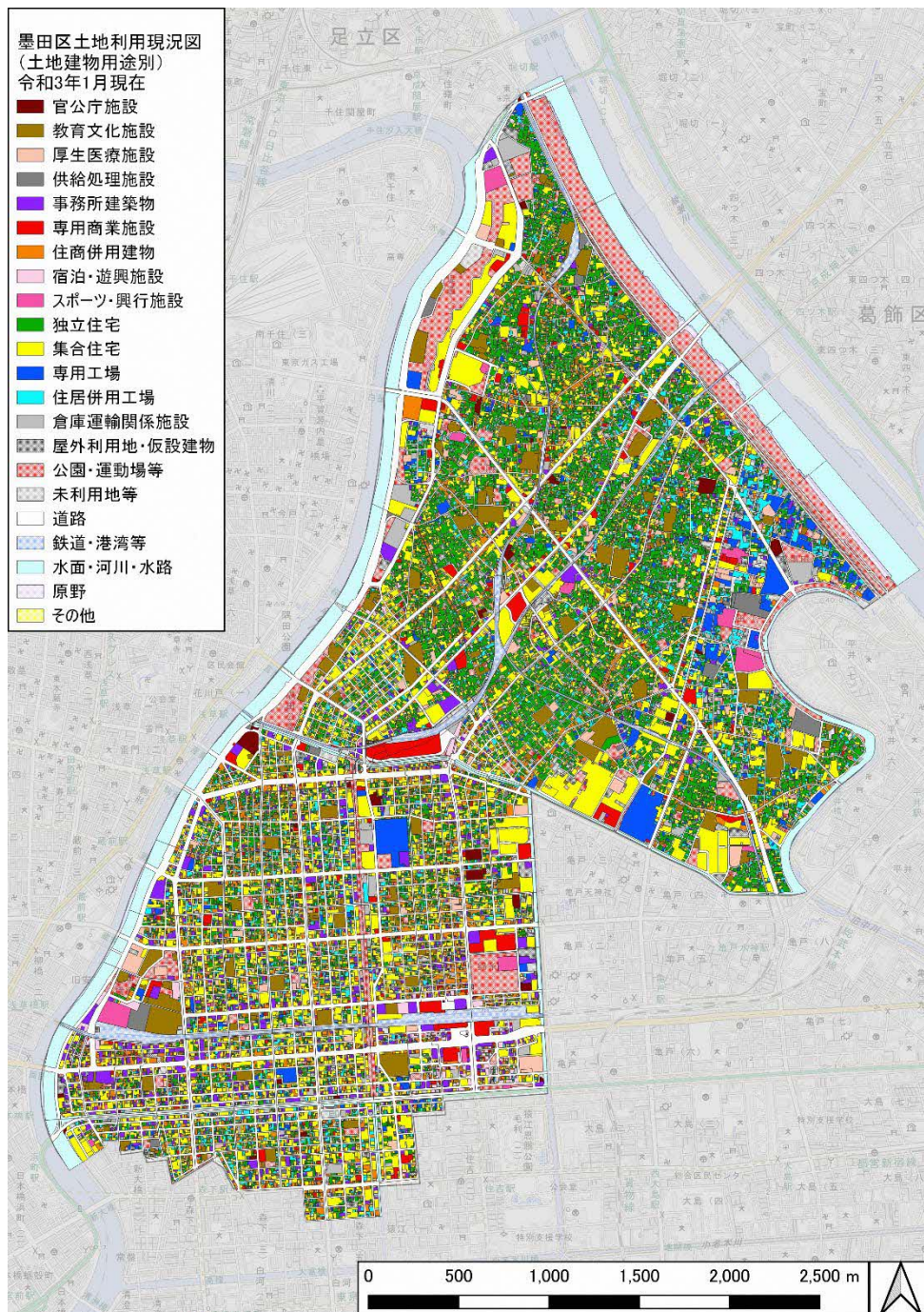
出典：墨田区資料

(注) 都市計画道路：都市計画法に基づき、都市計画決定された道路

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



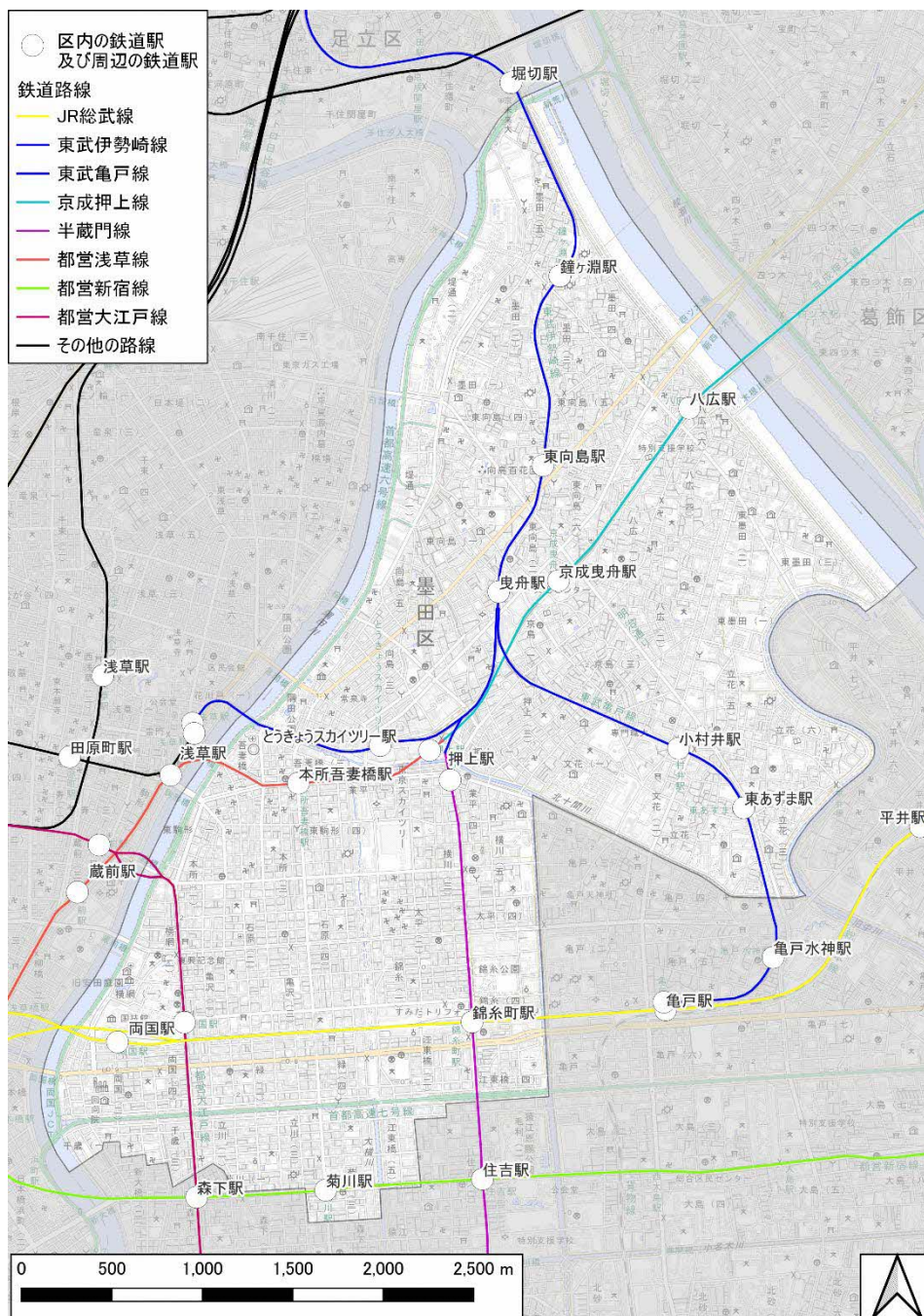
資料：令和3年度 墨田区土地利用現況調査

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

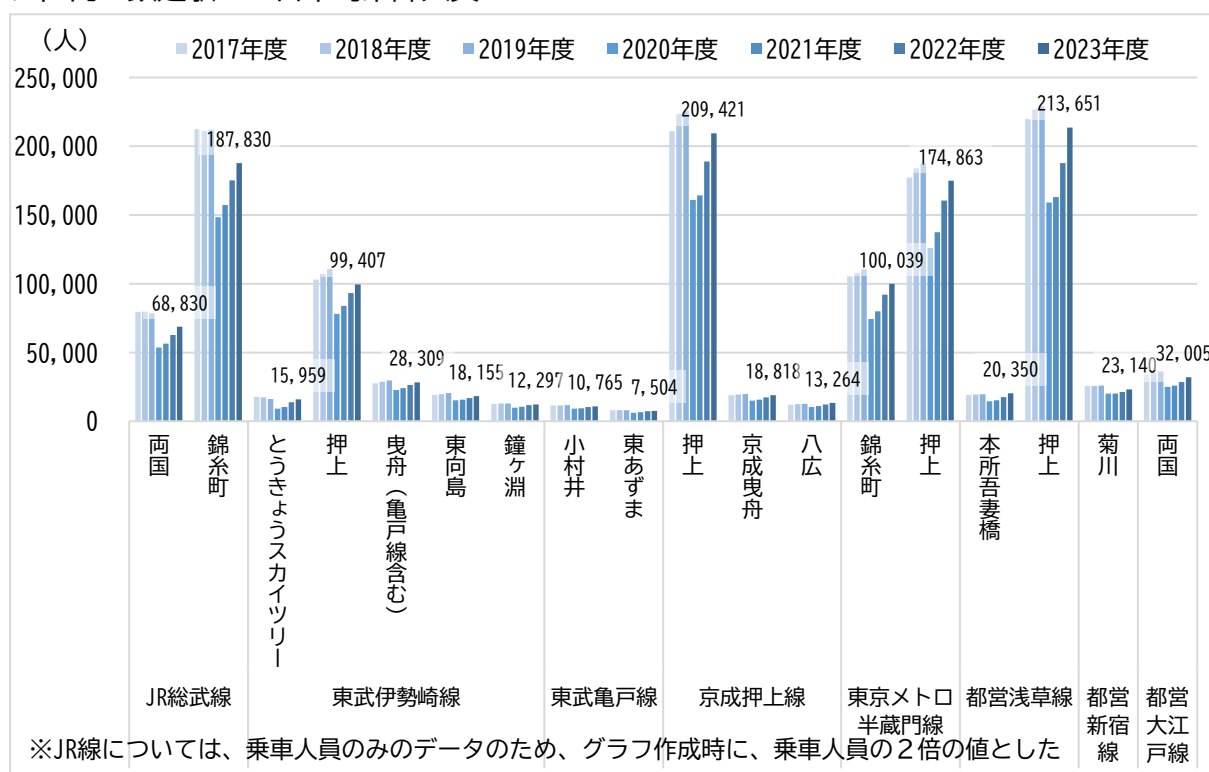


資料：国土数値情報鉄道データ

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、2023（令和5）年度は 2019（令和元）年度比 93%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：東京都統計年鑑、各鉄道事業者ホームページ

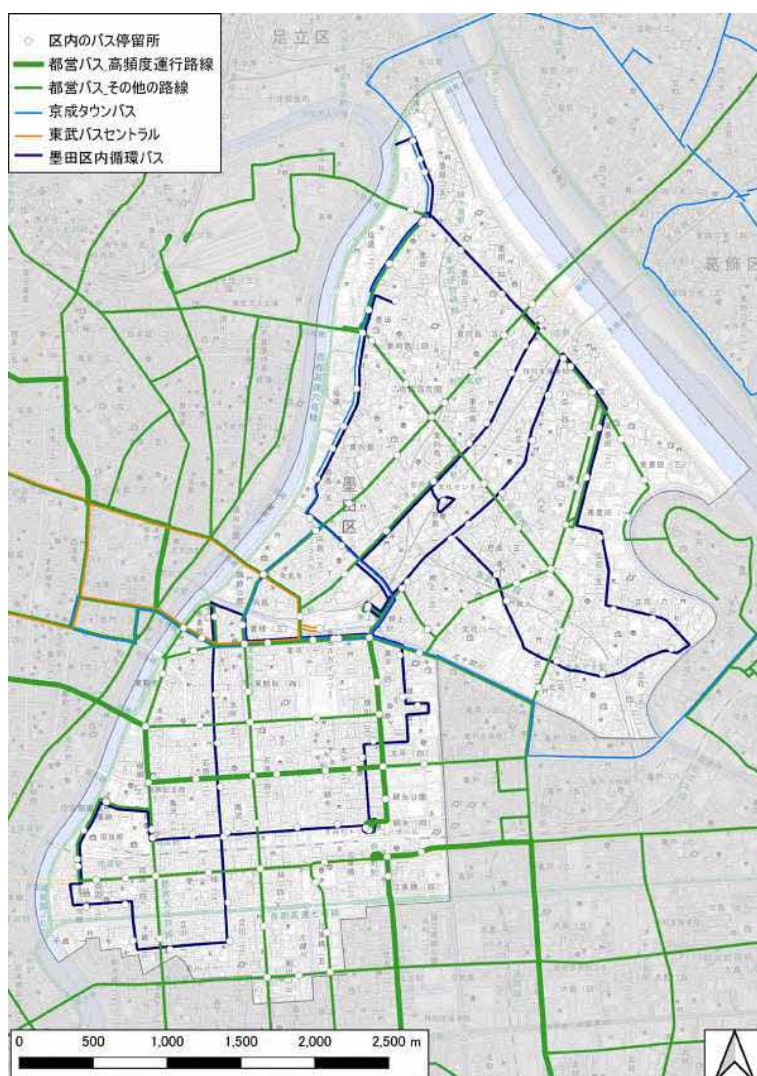
4 路線バス

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

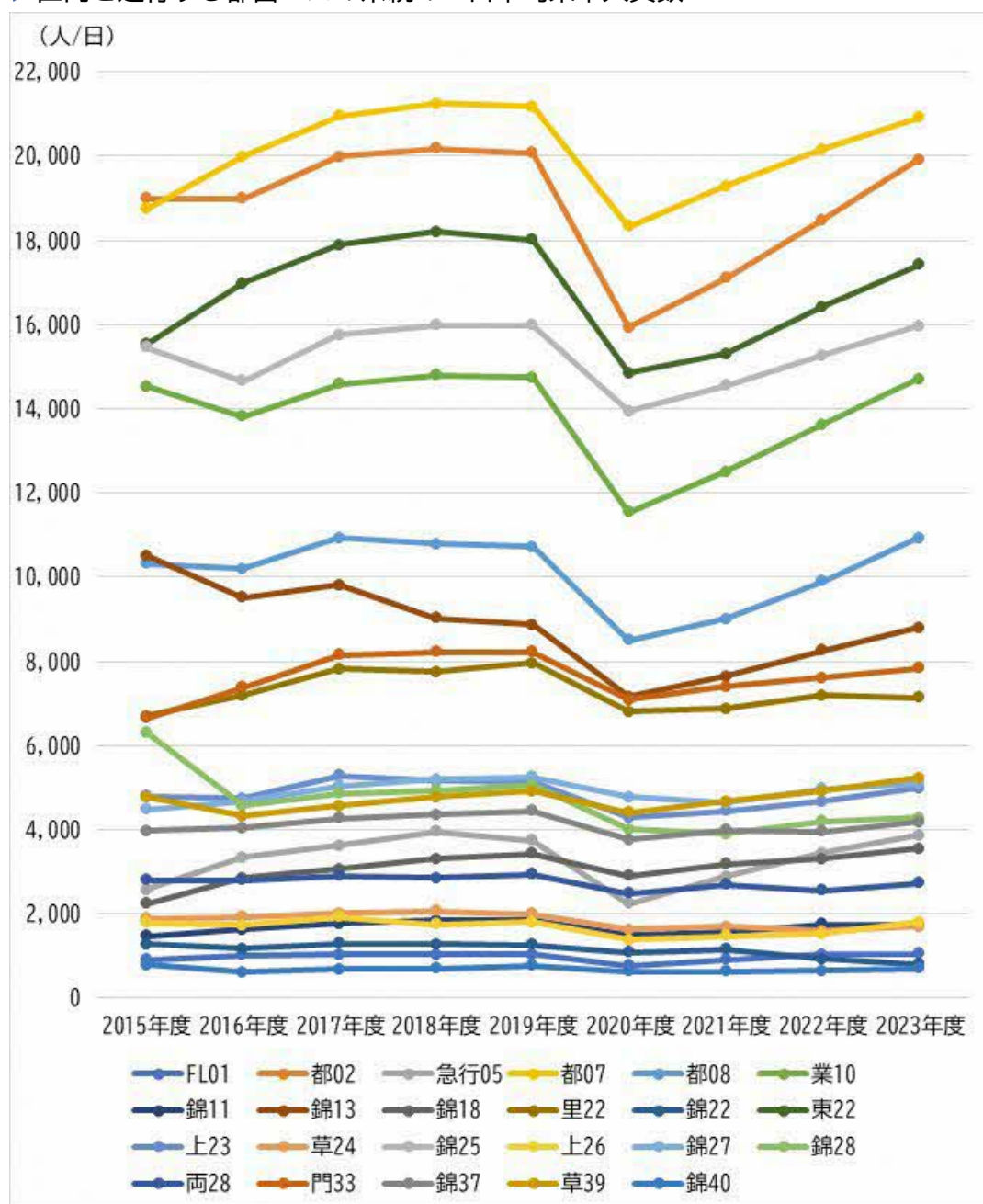
系統	区間
スカイツリーシャトル®上野・浅草線	東京スカイツリータウン®～浅草雷門～JR 上野駅公園口～東京スカイツリータウン®

（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

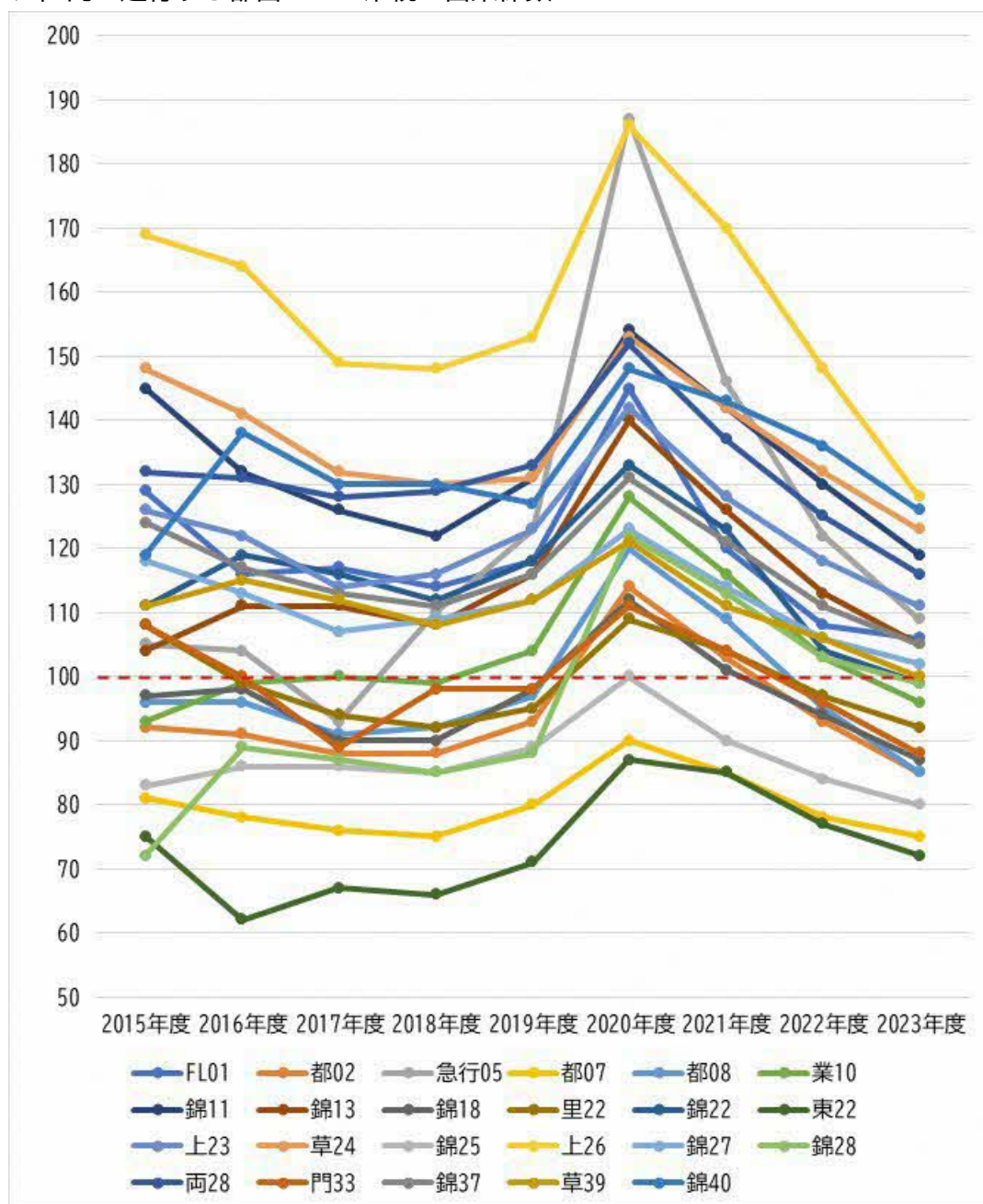


資料：東京都交通局決算資料

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

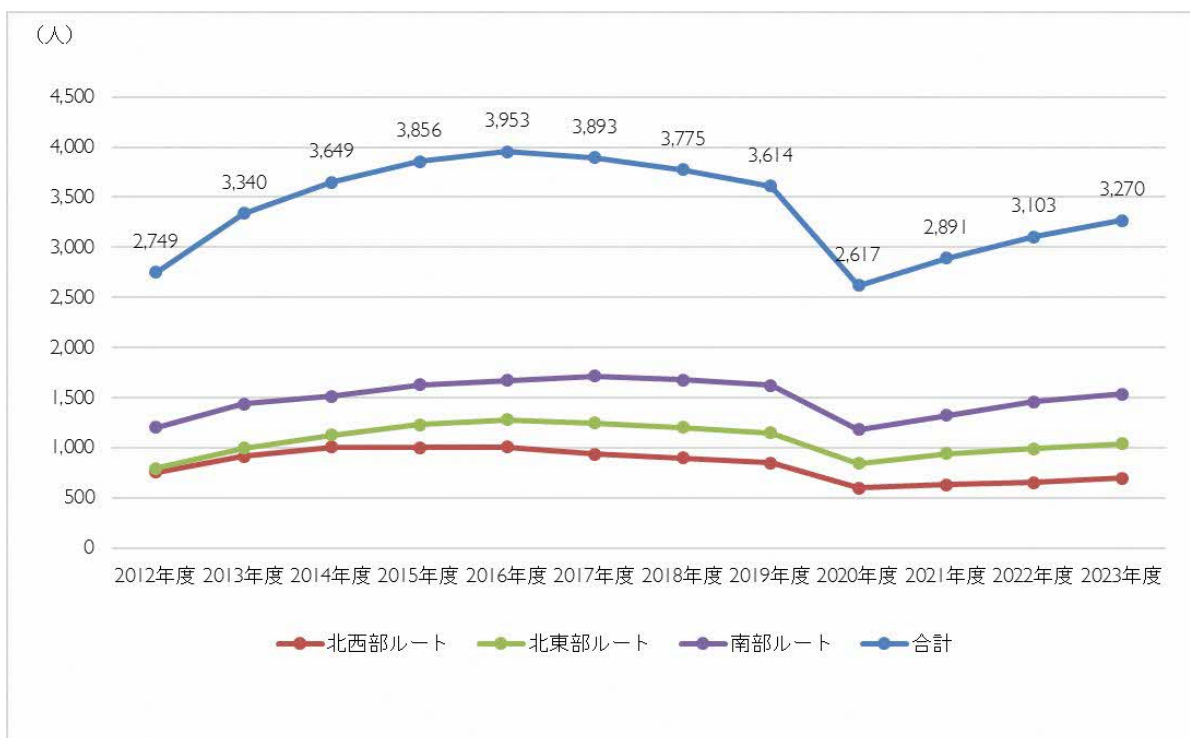
2011（平成 23）年度	プロポーザルによる事業者選定（6 月） 運行開始（3 月 20 日）
2013（平成 25）年度	区内循環バス利用実態調査実施（7・8 月）
2015（平成 27）年度	北西部ルート及び南部ルートの一部変更（4 月） ※ 都営バス墨 38 系統の廃止に伴う対応
2019（令和元）年度	北西部ルートの一部変更（12 月） ※ 11 番停留所「墨田区総合運動場」新設
2021（令和 3）年度	区内循環バス利用実態調査実施（11 月）
2023（令和 5）年度	都市計画部に都市計画課公共交通担当を新設し、産業観光部から都市計画部に事務移管 北西部ルートの一部変更（6 月） ※ 3 番停留所「京成曳舟駅」新設 ※ 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） ※ 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

（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。

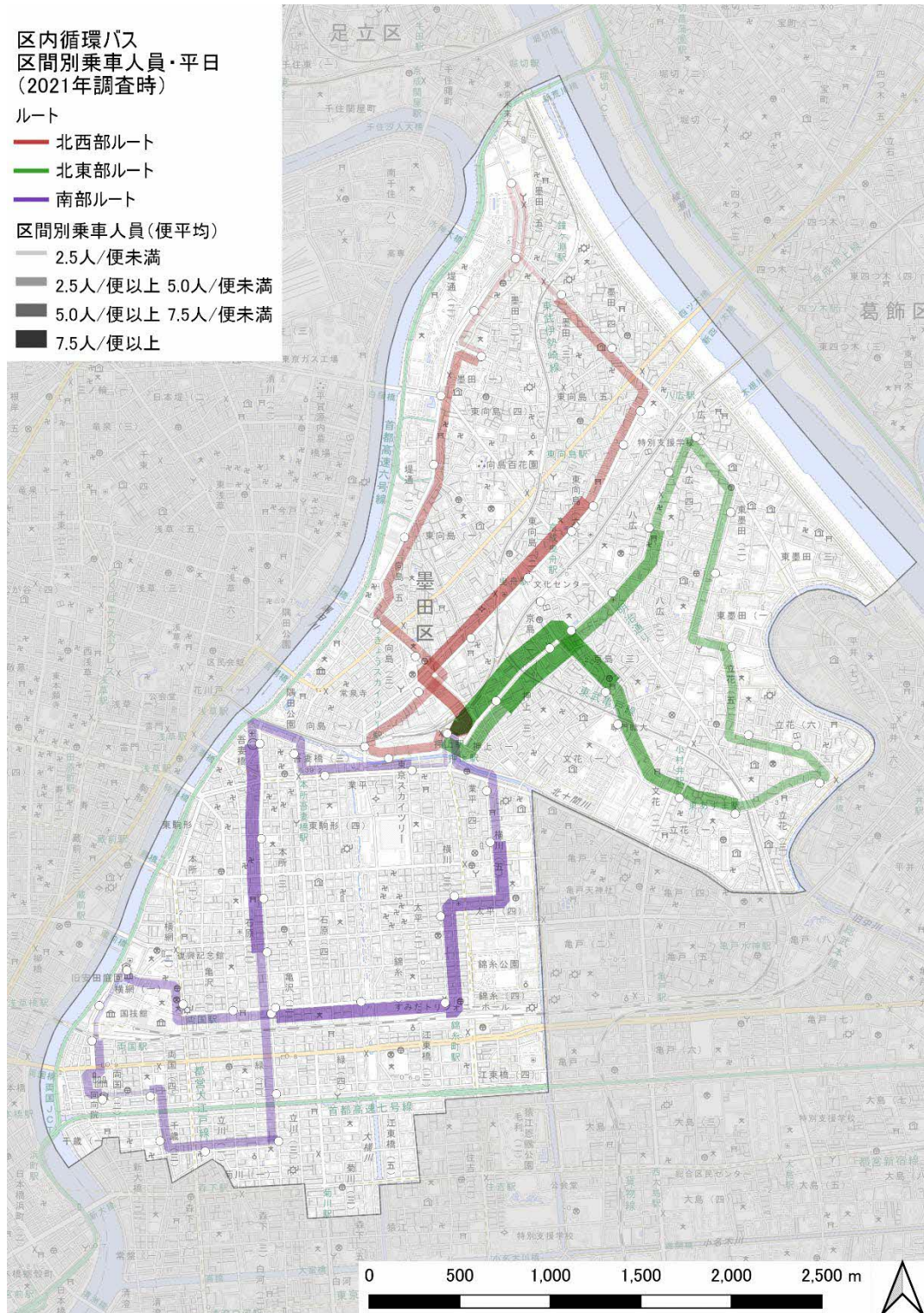
▶ 区内循環バスの利用者数の推移



(5) 区間別の利用状況

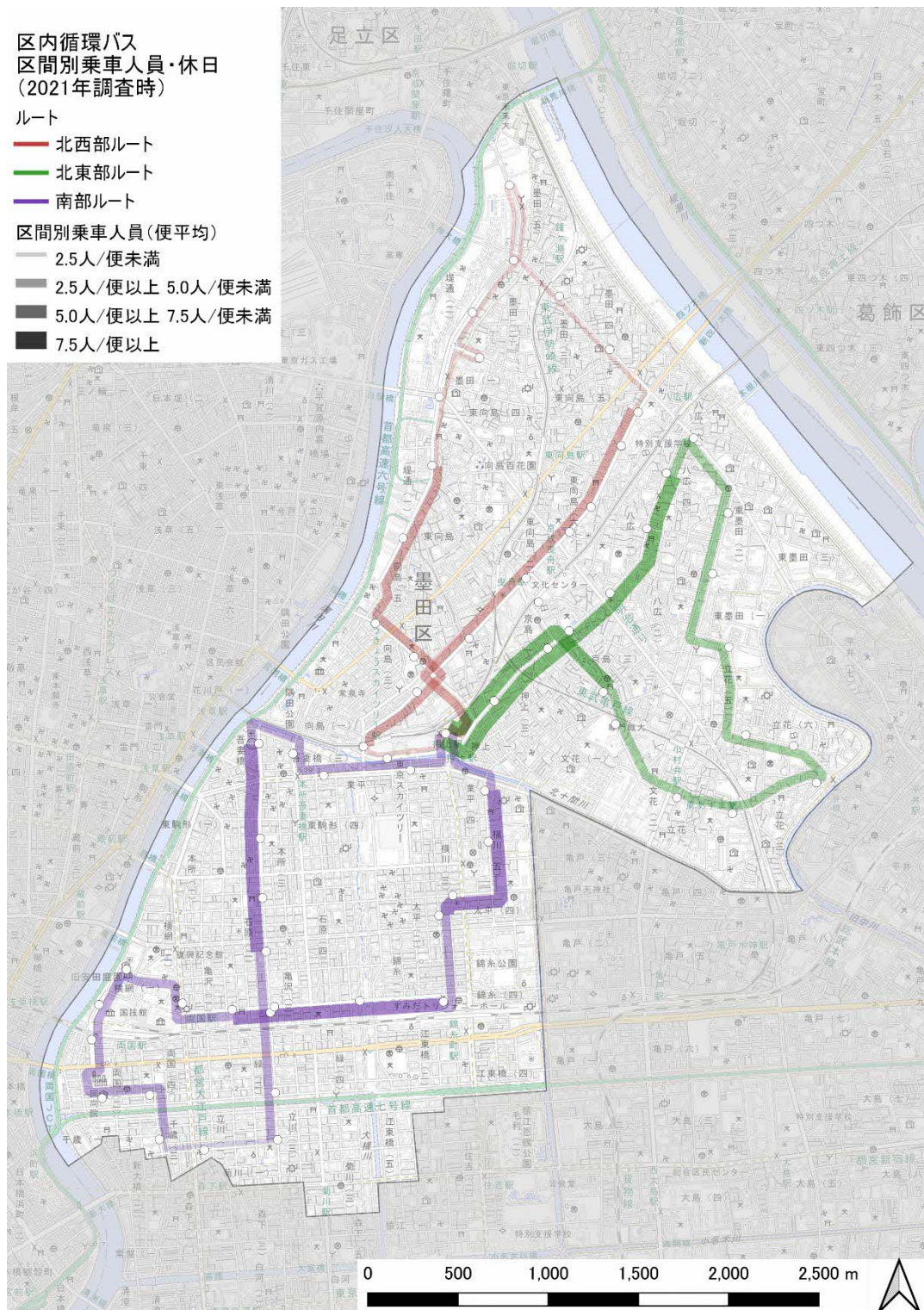
2021（令和3）年度に実施した利用実態調査によると、駅から離れた区間では利用が少ない傾向にあります。

▶ 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

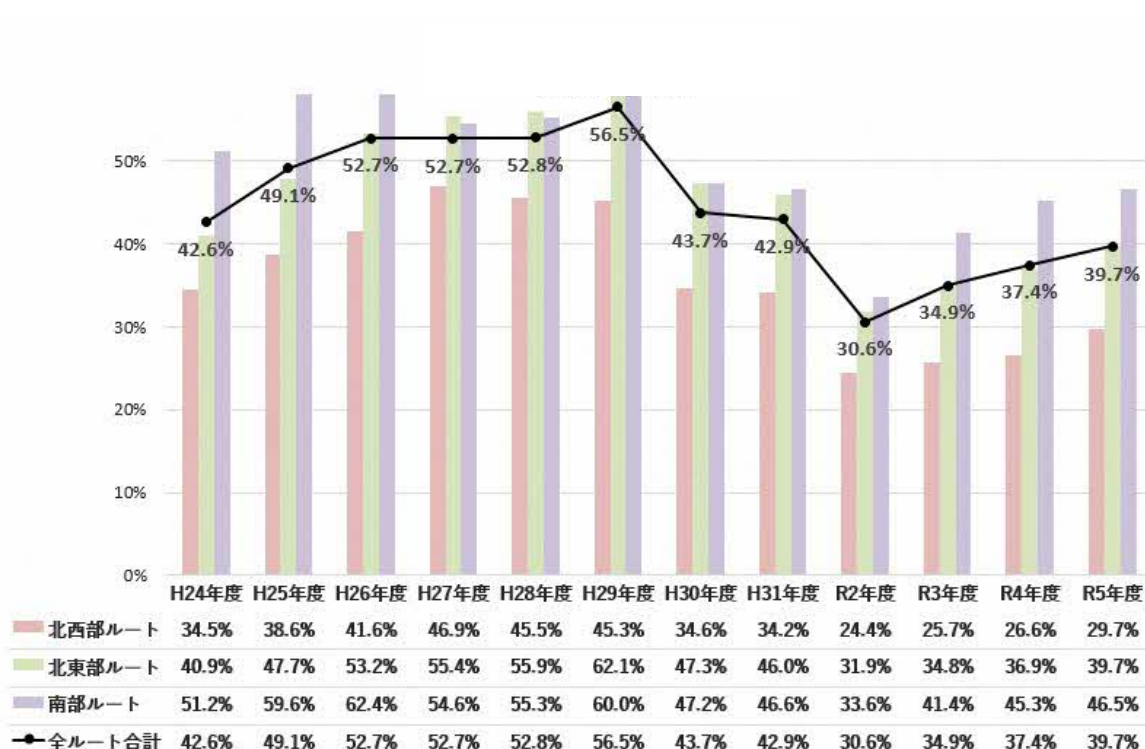
（６）収支率の状況

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（障害者及び同乗者 1 名に相当する金額を区から補助）を除く

区内循環バス運賃情報（2024 年（令和 6）年 11 月現在）

- ・ 運賃：大人 100 円（中学生以上）
小児 50 円（小学生）
※未就学児、乳児は無料
※障害者本人と、同乗する介助者（1 人）は無料
※シルバーパスは利用不可
- ・ 1 日乗車券：300 円（3 ルート 1 日乗り放題）
- ・ 定期：3,000 円（1 ヶ月有効）、11,000 円（3 ヶ月有効）
- ・ 乗継ぎ券：当日 1 回限り、乗り継ぎ無料（押上駅）

6 タクシー

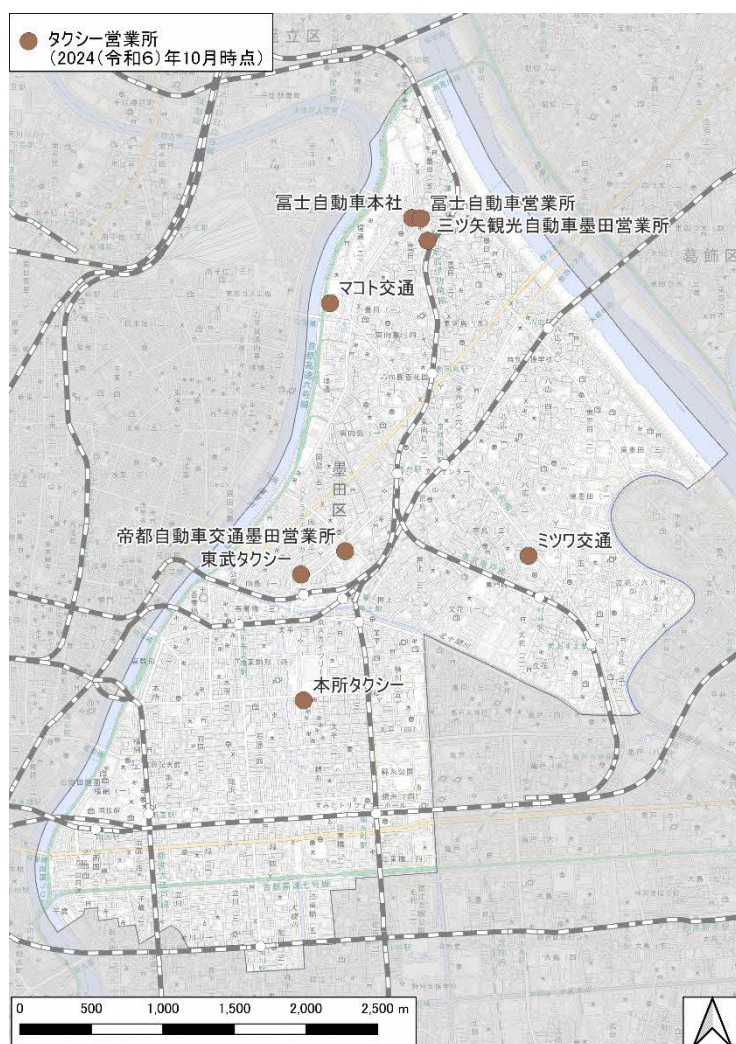
タクシーは、区内全域を運行しており、ドア・ツー・ドアのサービスとして広く利用されています。

「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。

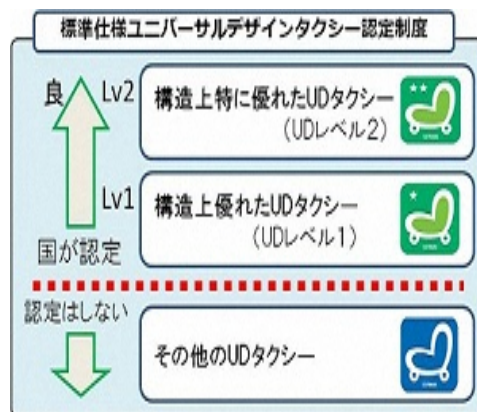
近年では、バリアフリーの観点から、車いすに乗ったままの乗車が可能なユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入が進んでいるほか、乗務員を対象としたUD研修なども行われています。

また、妊産婦など一定の配慮を必要とする方に対するサービスや、子どもの送迎を行うサービスなども生まれています。

▶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



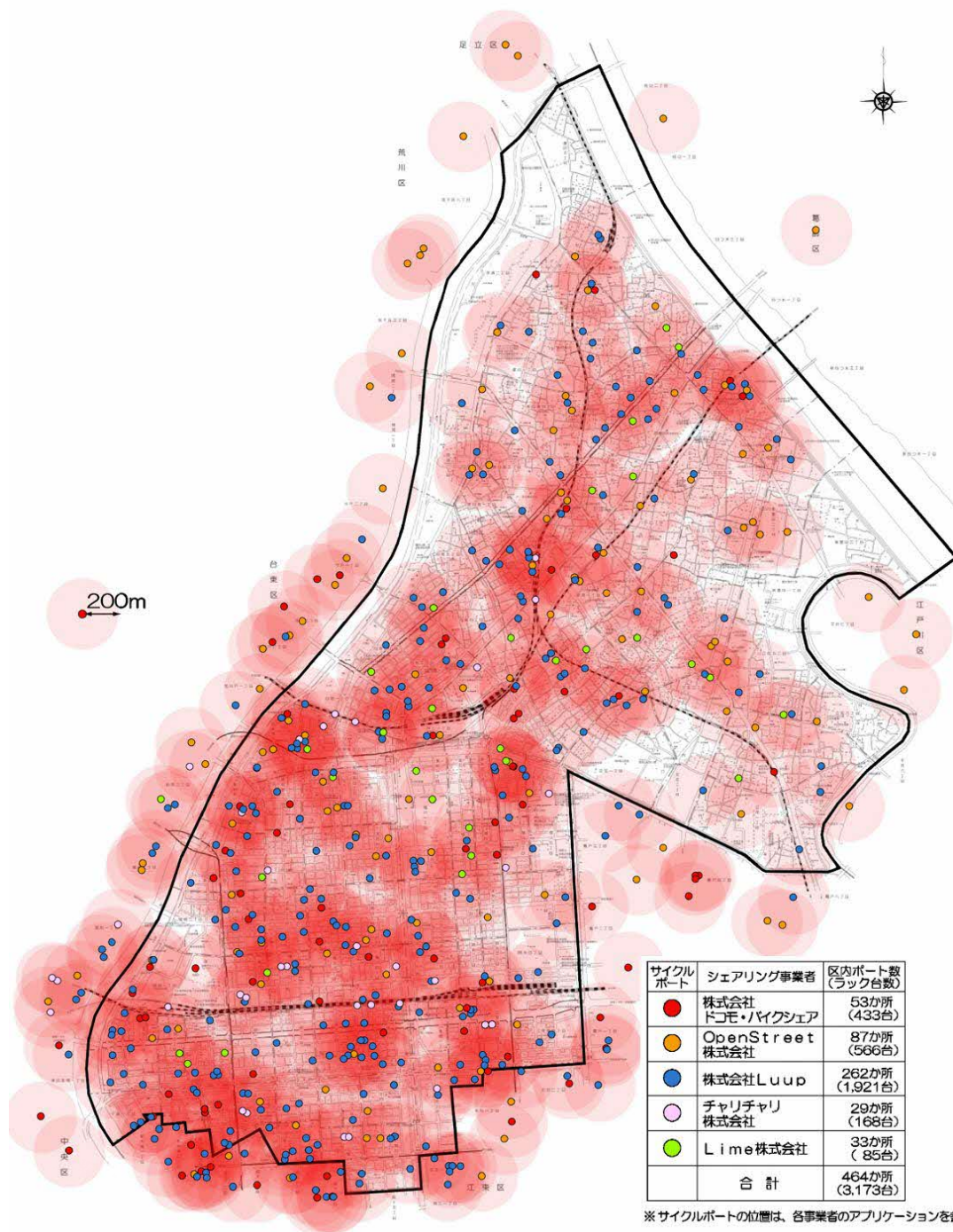
資料：一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会

7 シェアサイクル等

シェアサイクルを含む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（2025（令和7）年3月1日現在）

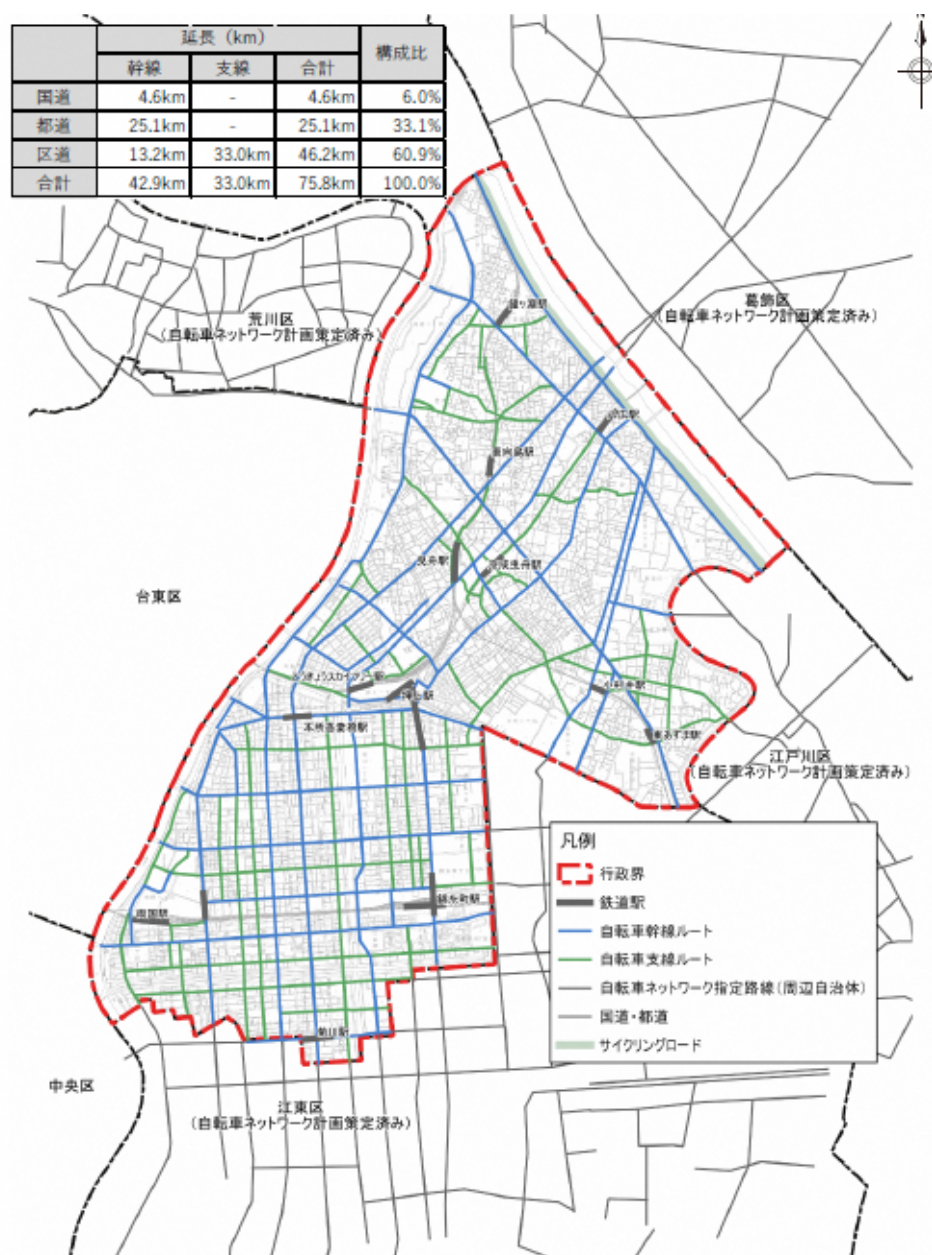


8 自転車

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



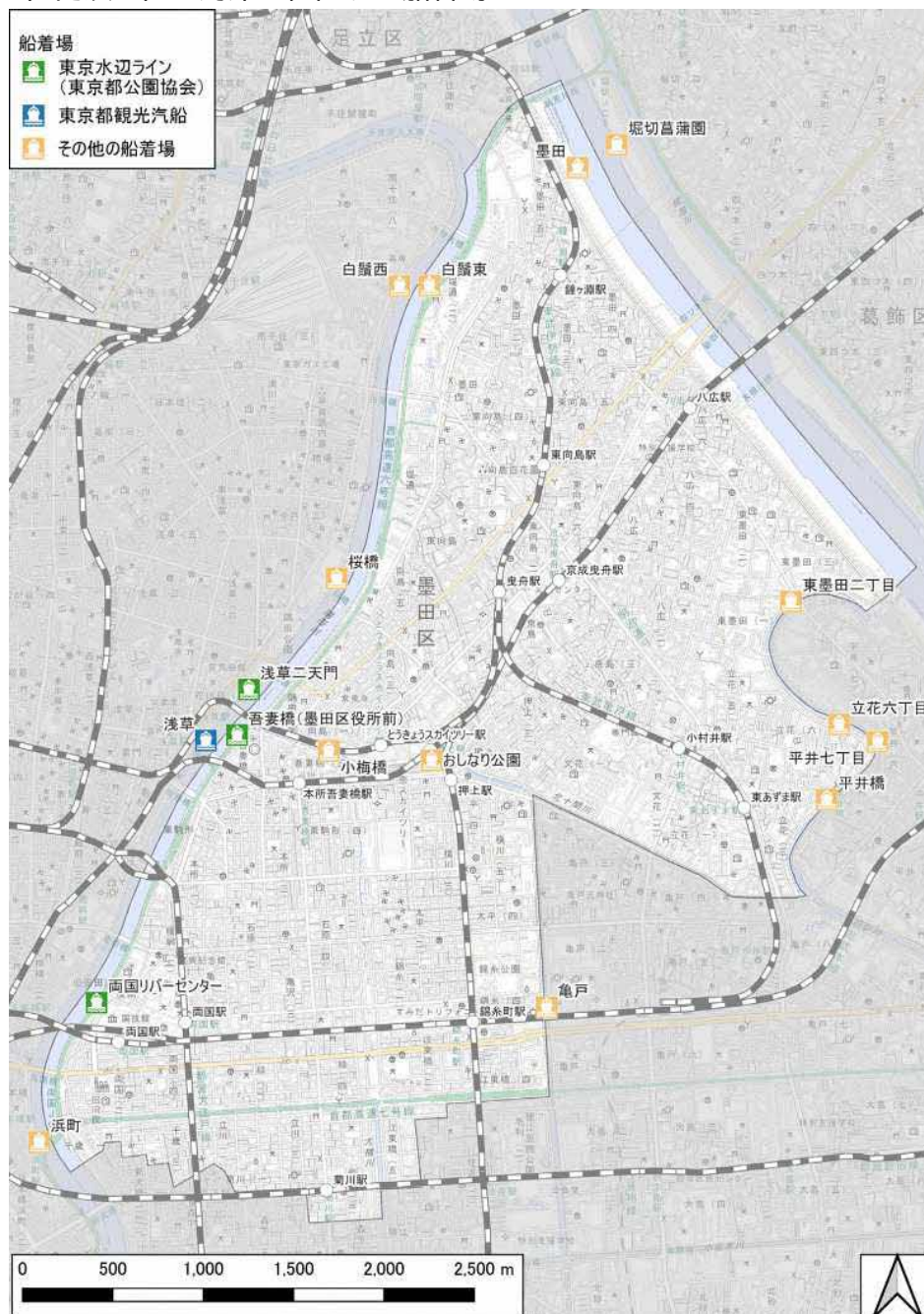
出典：自転車活用推進計画（令和5年3月）

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、区内及び区の対岸に位置する船着場は次のとおりです。

▶区内及び区の対岸に位置する船着場



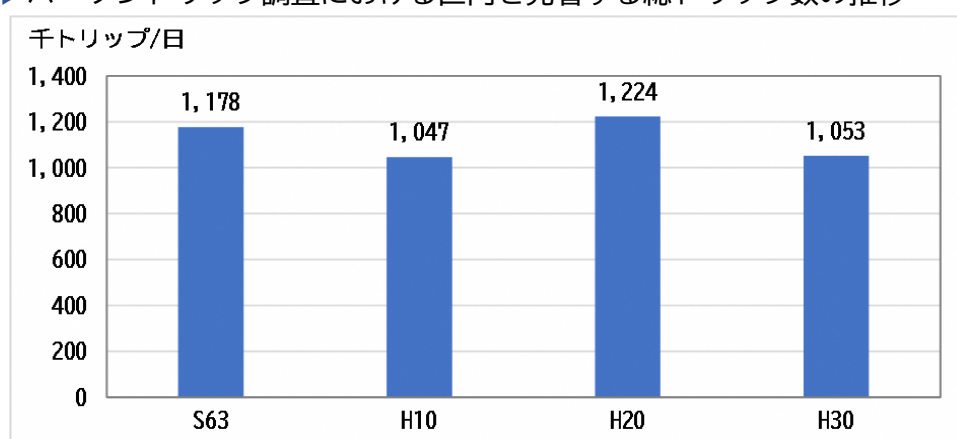
資料：東京都建設局「防災船着場整備計画一覧（2020（令和2）年4月時点）」、各区資料

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^(注)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。

（注）トリップ：通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するための出発地から到着地までの移動を 1 回とカウントする単位

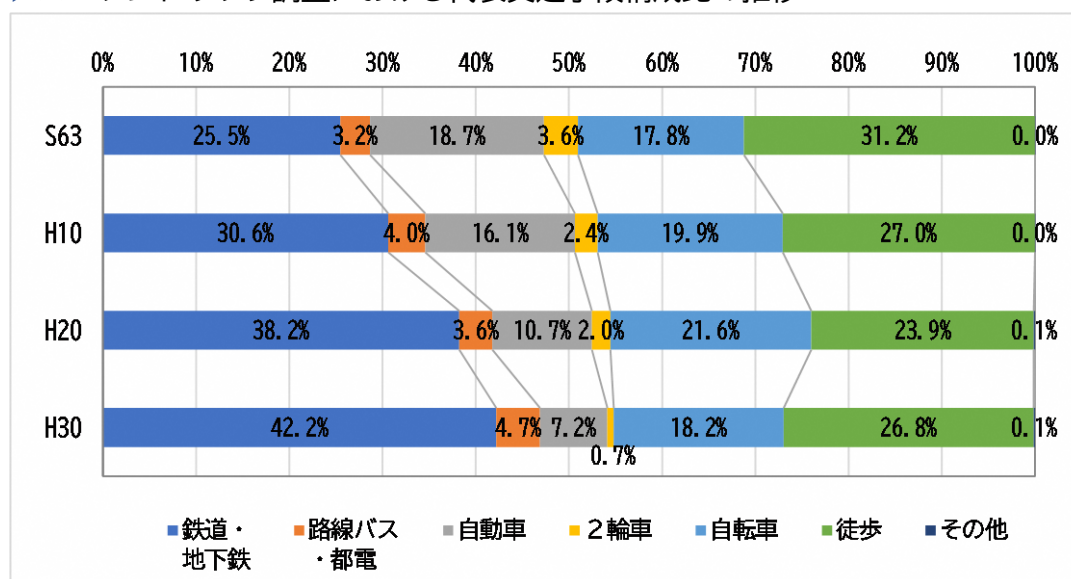
▶ パーソントリップ調査における区内を発着する総トリップ数の推移



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