11　区民意向

（１）区民アンケート

2023（令和５）年度に実施した、公共交通に関する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

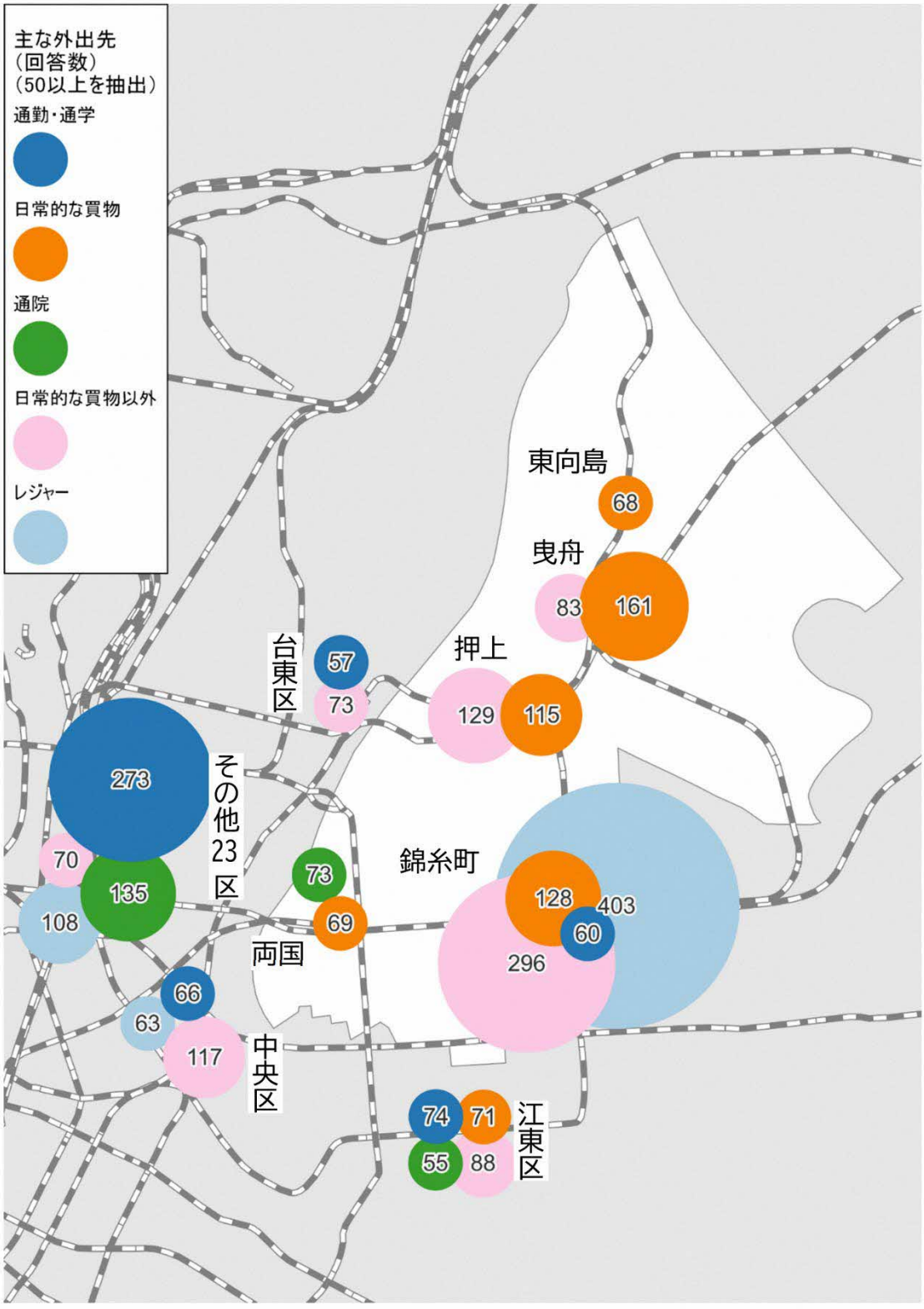
<table>
<tr><td>実施時期</td><td>2023（令和５）年 10 月３日（火）　郵送発送</td></tr>
<tr><td>配布物</td><td>・発送用封筒（角２）　…１枚　・送付状　…１枚
・アンケート票　…１票　・返信用封筒（長３）　…１枚</td></tr>
<tr><td>配布数</td><td>5,100 枚
15 歳以上の区民からランダム抽出し配布
抽出は、町字ごとの人口比率にて、以下の年齢層別に信頼度を確保しうる配布数を設定し抽出
<table>
<tr><th>年齢層</th><th>人口</th><th>必要サンプル数※1</th><th>回収率見込み</th><th>配布数※2</th></tr>
<tr><td>15～19 歳</td><td>8,908</td><td>369</td><td rowspan="4">30%</td><td>1,244</td></tr>
<tr><td>20～64 歳</td><td>185,400</td><td>384</td><td>1,295</td></tr>
<tr><td>65～79 歳</td><td>39,129</td><td>381</td><td>1,286</td></tr>
<tr><td>80 歳以上</td><td>20,988</td><td>378</td><td>1,275</td></tr>
</table>
※１　信頼度 95%、最大誤差５％として算出
※２　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</td></tr>
<tr><td>回収数
回収率
信頼度</td><td>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。
<table>
<tr><th>年齢層</th><th>人口</th><th>配布数</th><th>回収数</th><th>回収率</th><th>信頼度</th></tr>
<tr><td>全体</td><td>254,425</td><td>5,100</td><td>1,652</td><td>32.4%</td><td>99.9%</td></tr>
<tr><td>15～19 歳</td><td>8,908</td><td>1,244</td><td>182</td><td>14.6%</td><td>82.6%</td></tr>
<tr><td>20～64 歳</td><td>185,400</td><td>1,295</td><td>409</td><td>31.6%</td><td>95.7%</td></tr>
<tr><td>65～79 歳</td><td>39,129</td><td>1,286</td><td>568</td><td>44.2%</td><td>98.4%</td></tr>
<tr><td>80 歳以上</td><td>20,988</td><td>1,275</td><td>480</td><td>37.6%</td><td>97.3%</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

（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。

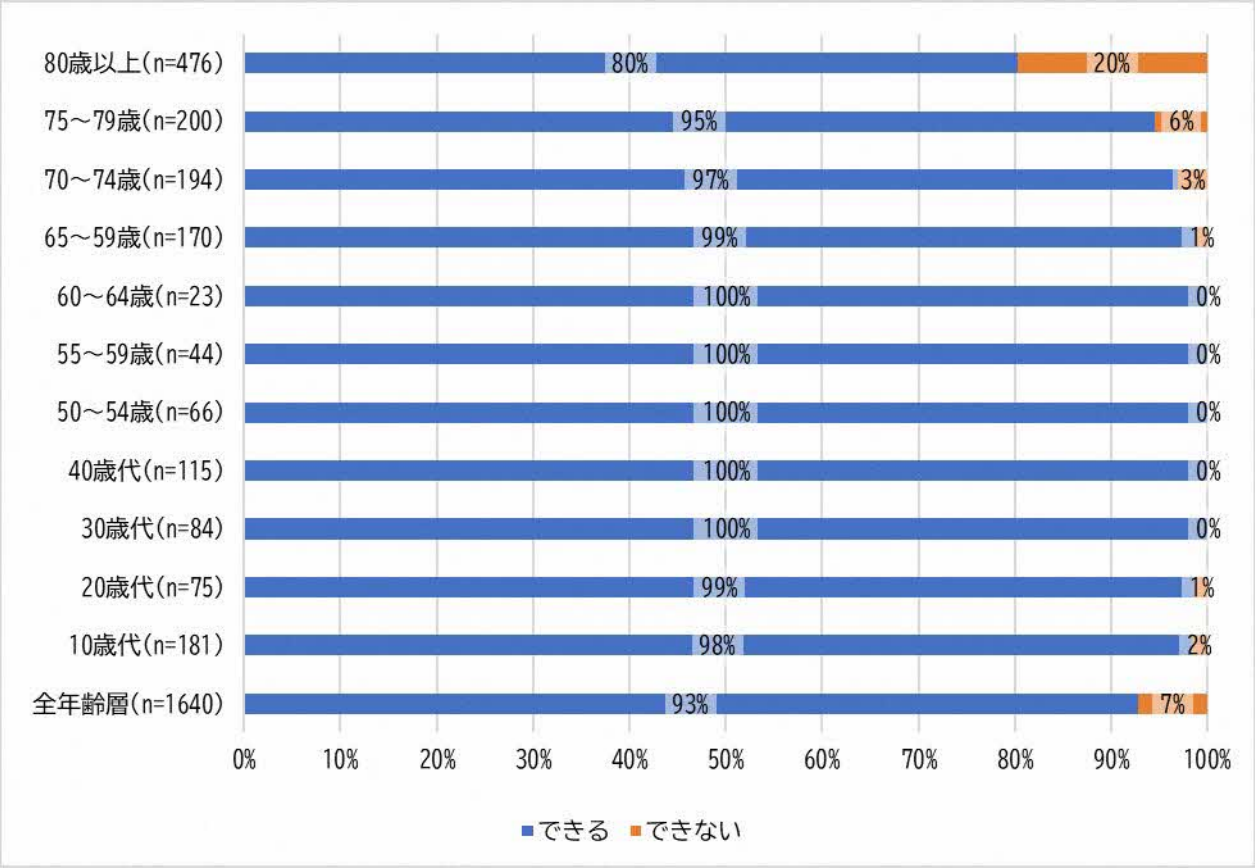
▶主な移動先



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。

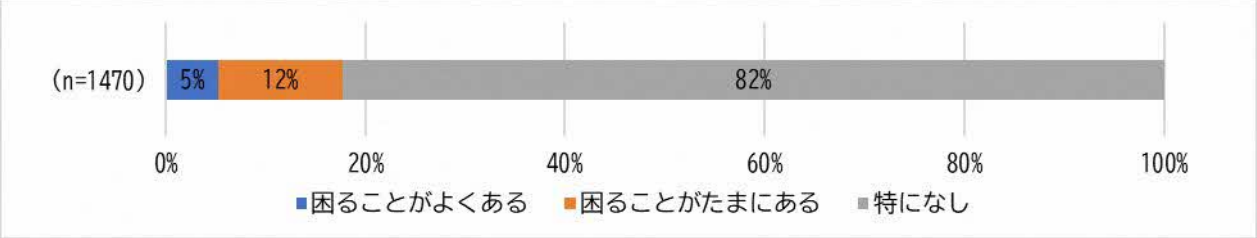
▶「最寄りのバス停までひとりで歩いて行き、バスを待つことができるか」の回答状況



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。

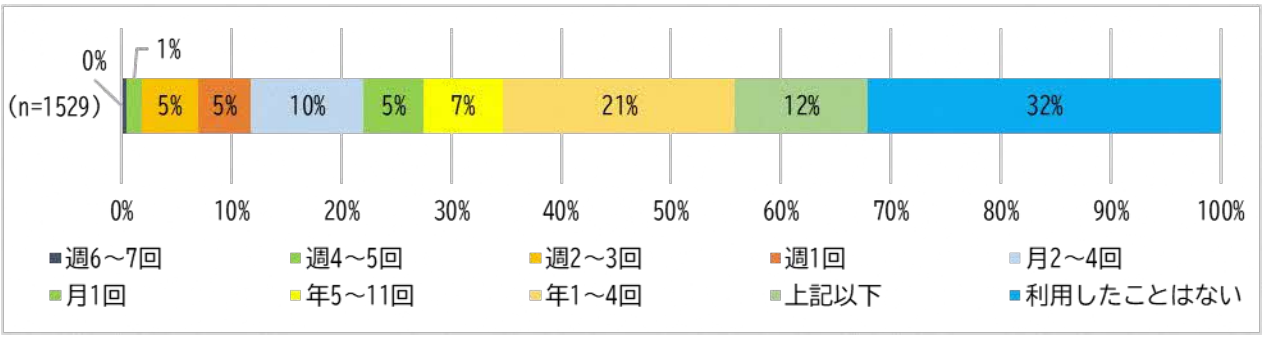
▶「普段の外出時に困ることがあるか」の回答状況



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割となっています。

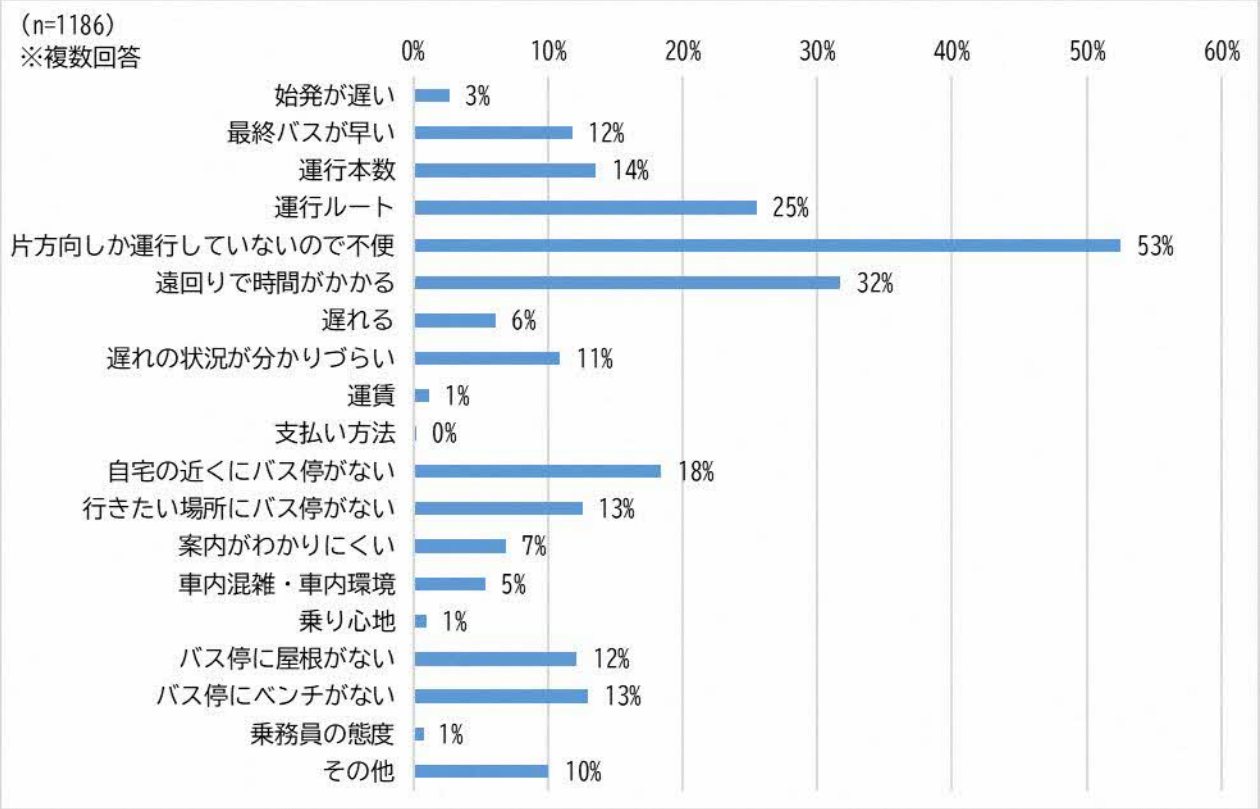
▶区内循環バスの利用頻度



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くなっています。

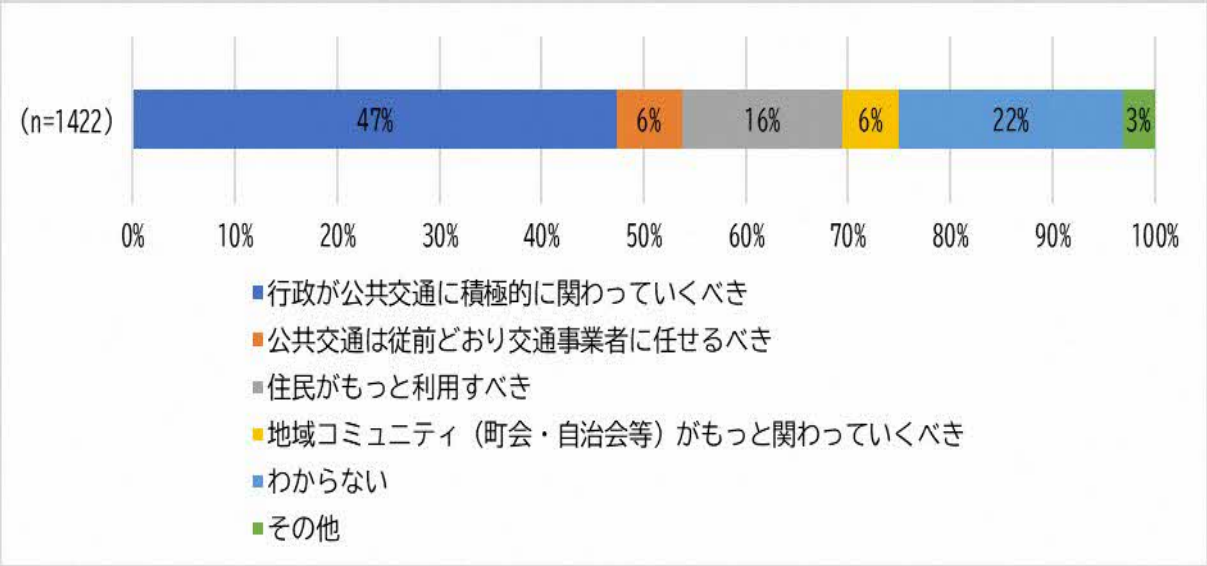
▶区内循環バスの改善してほしい点



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。

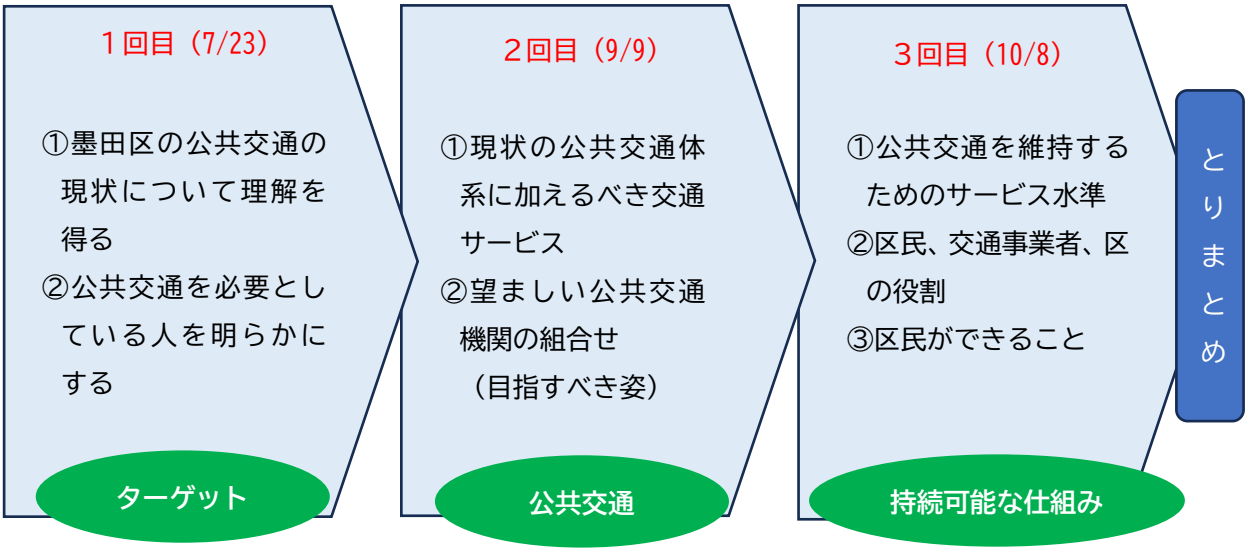
１）募集方法

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のほか、一般公募を行いました。

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。

▶各回のテーマ



▶区民ワークショップの様子

３）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(注)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、採算性だけではなく、必要性等を評価し、導入を検討してほしい。

（注）「すみタク」（AI オンデマンドバス）：本区が 2022（令和４）年に実証運行を実施（16 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。
●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。
●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。
●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パスがあるが、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

▶イベントの様子

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？

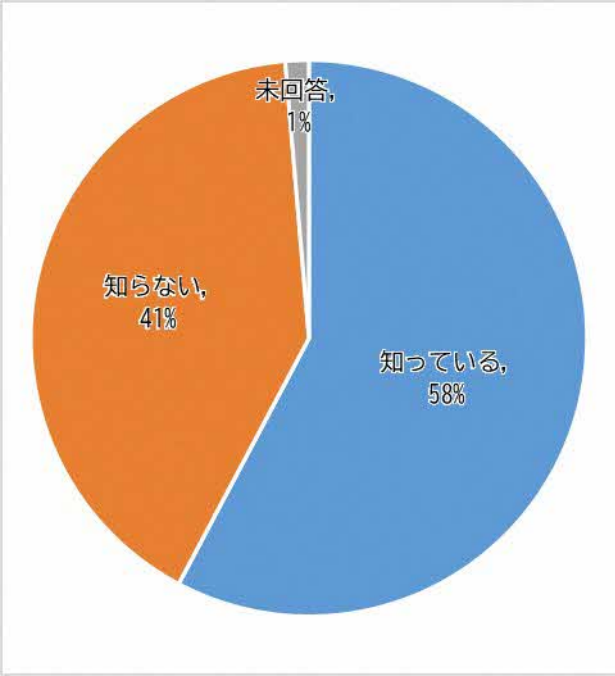
（２）「知っている」を選んだ方にお聞きします。慢性的なバスの運転手不足とあわせて、全国的に多くのバス路線で減便等見直しがされていることについて、どのように思いますか？

＜アンケート結果＞

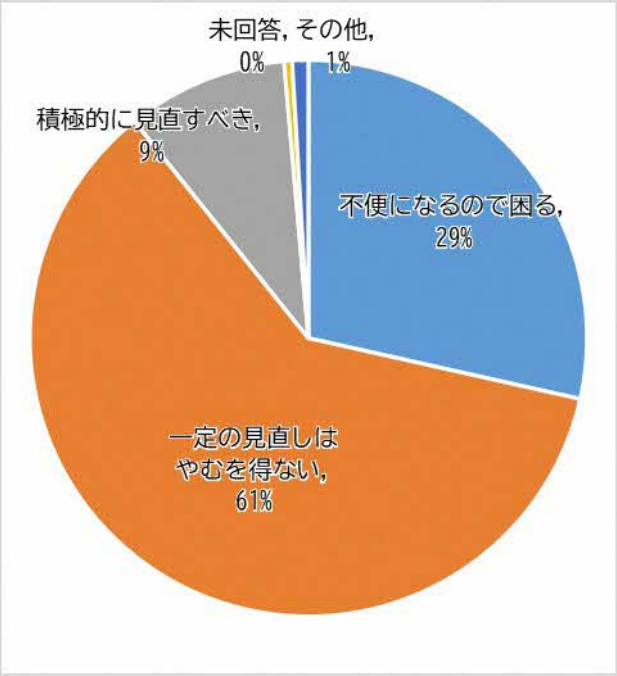
・回答総数：374 人

・回答割合

（１）



（２）



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等を高めるため、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周辺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。

○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。

○東武曳舟駅周辺まちづくり

東武曳舟駅前地区は、地区内の密集市街地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、まちの将来像、目標、整備方針及びその実現に向けたまちづくり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。

○鐘ケ淵駅周辺まちづくり

鐘ケ淵駅周辺地区は、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、鐘ケ淵駅付近を鉄道立体化の事業候補区間に位置づけたことから、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。

◆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の実現を目指し、LRT(注)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あわせて進めた結果、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）年には市内電車環状線も開業し、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、施設等を新設する際に、「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。

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」を現在策定しています（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(注)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。

（注）ハンディキャブ：車いす用電動リフト又は電動式リフトシートが装備された車両

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
JR 線の割引	（介護者と一緒に利用する場合） 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） 普通乗車券が５割引	第１種障害者 第２種障害者 ※片道の営業キロが 100 ㎞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 ※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）	心身障害者手帳を交付されている方とその介護者 愛の手帳を交付され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交付されている方
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。

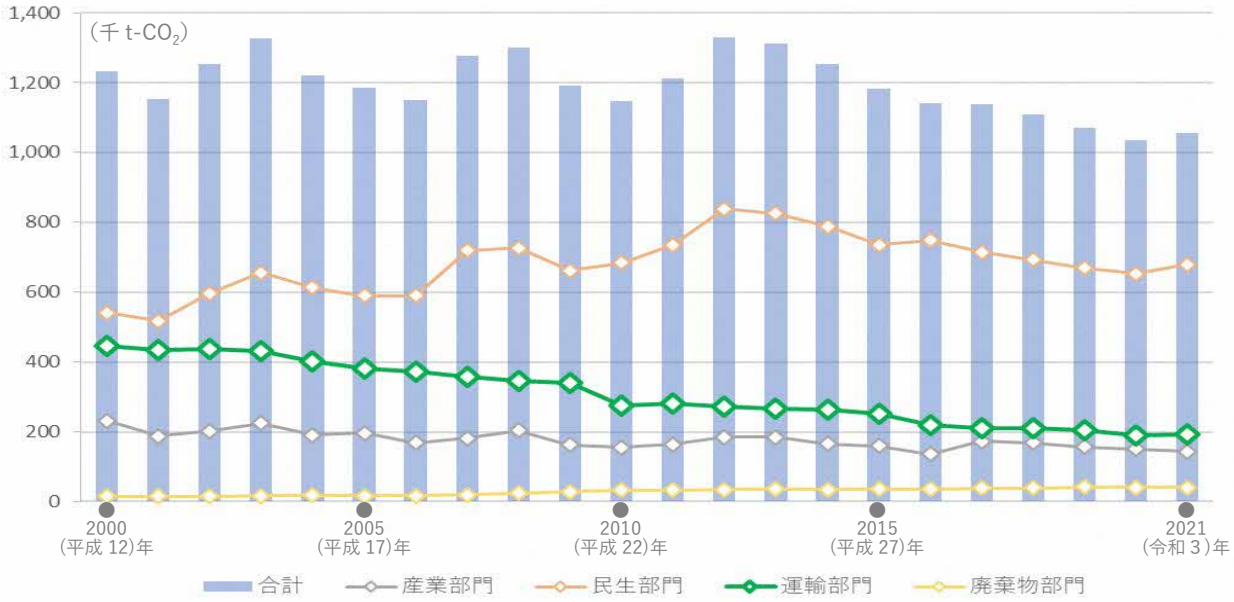
（２）環境

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両の導入に向けた数値目標などが示されています（23 ページ詳述）。

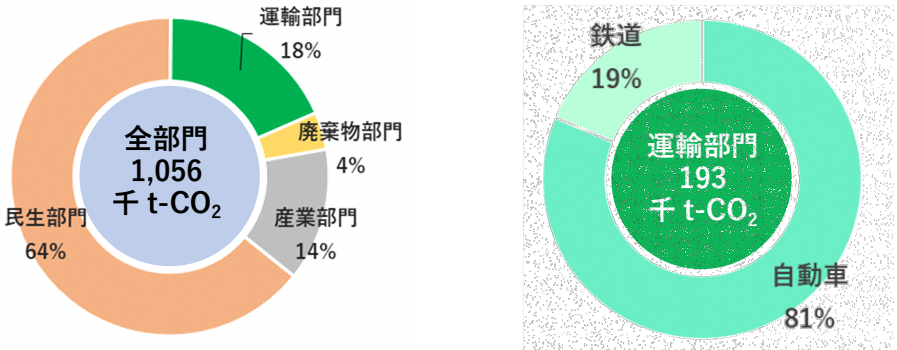
本区では、温室効果ガス削減の取組として、2016（平成 28）年３月、「第二次すみだ環境の共創プラン」を策定（2022（令和４）年３月改定）し、2030（令和 12）年度までに、2000（平成 12）年度比で区域におけるエネルギー消費量を 50%削減するとともに、温室効果ガス排出量を 50%削減することを目標としています。

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

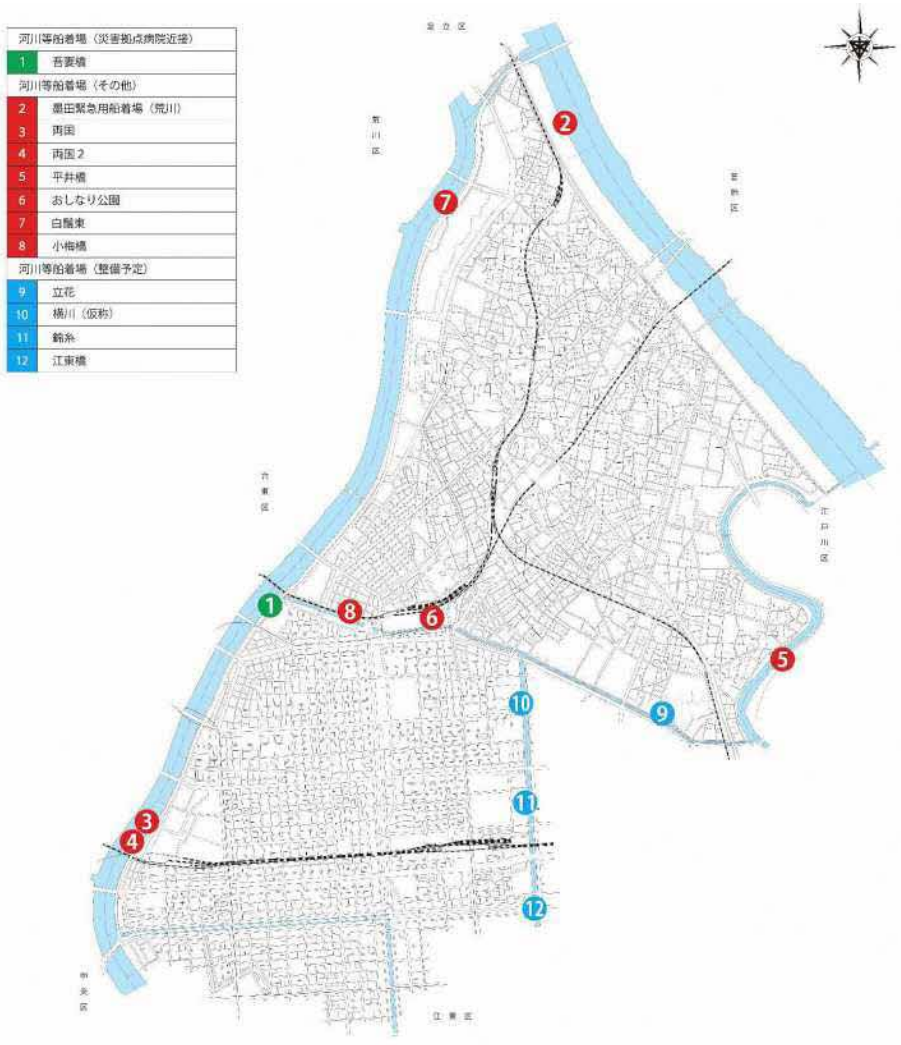
現在、地震や河川の氾濫などの大規模災害が全国各地で発生しています。震災等によって壊滅的な被害を受けた歴史を持つ本区は、防災対策を重要事業と位置づけています。

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。

▶墨田区内防災船着場設置場所図



出典：墨田区地域防災計画

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）年に区内循環バスの運行を開始したことにより、区内のほぼ全域が公共交通圏域でカバーされ、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

▶区内各地では、駅周辺のまちづくりが進められています
▶地下鉄８号線（有楽町線）豊洲～住吉間の延伸は、2030 年代半ばまでに整備完了する予定です
▶運転士人材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）
▶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
▶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

課題

現在の交通網は一定の充足が図られていますが、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
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

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、バリアフリー法の施行にあわせて、公共交通機関の旅客施設、車両等、移動の円滑化を促進するためのガイドラインが定められました。

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

▶バス停留所の上屋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不十分となっています

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

今後は、発災時における交通事業者と区の協力体制を強化するなど、さらなる安全・安心に移動できる環境整備が求められています

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、加齢など身体の状況によって、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(注)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を活用した交通サービスの検討を行っていく必要があります。

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、狭あいな道路が多く、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は、フレイル(注)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

▶千葉大学及び情報経営イノベーション専門職大学との包括連携協定を結んでいます

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、新技術を活用した交通サービスを検討するほか、大学の知見も取り入れながら、新しい移動サービスの導入など、移動に困難を抱える区民への対応について検討していく必要があります

（注）移動制約者：交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などが該当する。

（注）フレイル：　健康な状態と要介護状態の中間の段階のこと。

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	課題
▶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専門職大学との包括連携協定を結んでいます（再掲）	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、行政が地域公共交通活性化協議会と連携し、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。

一方で、公共交通機関を利用した場合、自家用車と比較すると、二酸化炭素排出量の削減につながるため、公共交通の利用促進も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

公共交通の利用促進を行うほか、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、さらなる利用を促し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、舟運及び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、福祉輸送等の利用者が限定される移動サービスは、特定の人を対象とした移動手段・サービスであるため、公共交通に含まれません。

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。

公共交通は、住民の移動手段としての役割だけではなく、高齢者の健康増進、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む必要があります。

本区の役割

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高めていくことです。

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、区が主体的に関与して、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 （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 （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 ※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 （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 （個人利用が原則）
	舟運	中距離の移動（近隣区）に用いられる ※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 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 モビリティ	自転車 （シェアサイクルを含む） 電動キックボード	短距離の移動に用いられる

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

鉄道、路線バス、区内循環バスによる交通網が充実している中で、シェアリングサービスなどが広く展開されるようになってきたことから、交通の連携強化を目指します。

公共交通の維持・発展に向けて交通利便性の向上を図り、効率的に交通資源を活用できるよう多様な交通ネットワークを構築していきます。

目標２　安全・安心で快適に移動できるまちにする

バリアフリー化の推進や情報技術の活用により、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目指します。あわせて、歩行者と多様なモビリティが共存できる道路環境の整備や安全教育（普及・啓発）など、交通安全への取組も行います。

また、平常時だけでなく、発災時に利用者が必要とする情報が発信できるよう、安全・安心の観点から交通事業者との連携を強化します。

目標３　誰にでもやさしい交通をつくる

公共交通の利用促進を図る一方で、様々な理由により公共交通の利用が困難な方がいることから、こうした方々にとっても移動しやすい交通の実現を目指します。

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モビリティが導入されつつあります。こうした技術を活用し、多様な利用者に適した交通サービスを検討します。

目標４　公共交通を地域で支える

公共交通を維持するためには、利用者がその必要性を認識し、積極的に利用することが求められます。利用者にとって使いやすいものとなるよう、さらなる利便性の向上と普及啓発を目指します。

他の自治体では、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事例もあります。こうした事例も参考としながら、公共交通を地域で支える意識を醸成します。

目標５　環境に配慮した交通に転換する

公共交通機関は、自家用車と比較して CO_2 の排出量が少なく、環境にやさしい乗り物です。自転車も同様に、環境にやさしい乗り物であることから、環境負荷の低減に寄与する公共交通や自転車等のさらなる利用促進を目指します。

また、温室効果ガス削減などの地球温暖化対策に基づき、環境配慮型車両の導入促進等に取り組みます。

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 （令和 16）年度の 目標値
全体：基本方針 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～	交通の便に関する 区民の満足度	90%
目標１ 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 安全・安心で快適に移動できる まちにする	交通の安全性に関する 区民の満足度	40%
目標３ 誰にでもやさしい交通をつくる	高齢者を対象とした 交通の便に関する 区民の満足度	85%
目標４ 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 公共交通に関する理解度	50%
目標５ 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 二酸化炭素排出量（千 t-CO_2）	173 （※2030 （令和 12）年度 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
交通の便に関する区民の満足度	83.3（R6）	－	85	－	86	－	87	－	89	－	90
区内循環バスの収支率（注）	39.7（R5）	－	－	－	－	－	－	－	－	－	50
交通の安全性に関する区民の満足度	34.8（R6）	－	36	－	37	－	38	－	39	－	40
交通の便に関する高齢者の満足度	78.5（R6）	－	80	－	81	－	82	－	84	－	85
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	－	30	33	36	38	40	42	44	46	48	50
墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量（千 t-CO_2）	193（R3）	－	－	－	－	－	173	－	－	－	－

（注）新事業計画に基づき、今後見直す予定

（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。

交通の便に関する高齢者の満足度（%） ＝ 良い＋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す。

算出方法は、以下の式で求めます。

収支率 ＝ 収入（運賃収入＋広告料収入等）／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。

交通安全性に関する区民の満足度（%） ＝ 満足＋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。

交通の便に関する高齢者の満足度（%） ＝ 良い＋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。

⑤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。

アンケートには本区の公共交通に関しての理解度を把握する設問を設け、数値目標として設定します。

算出方法は、以下の式で求めます。

公共交通に関する理解度（%） ＝ 理解できた＋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。

⑥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。部門別に見ると、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、数値指標として設定します。

算出方法は、以下の式で求めます。

墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量（千 t-CO_2）
＝ 基準年の墨田区における運輸部門の二酸化炭素排出量 ×（100%-35%）/100
※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_2 です。

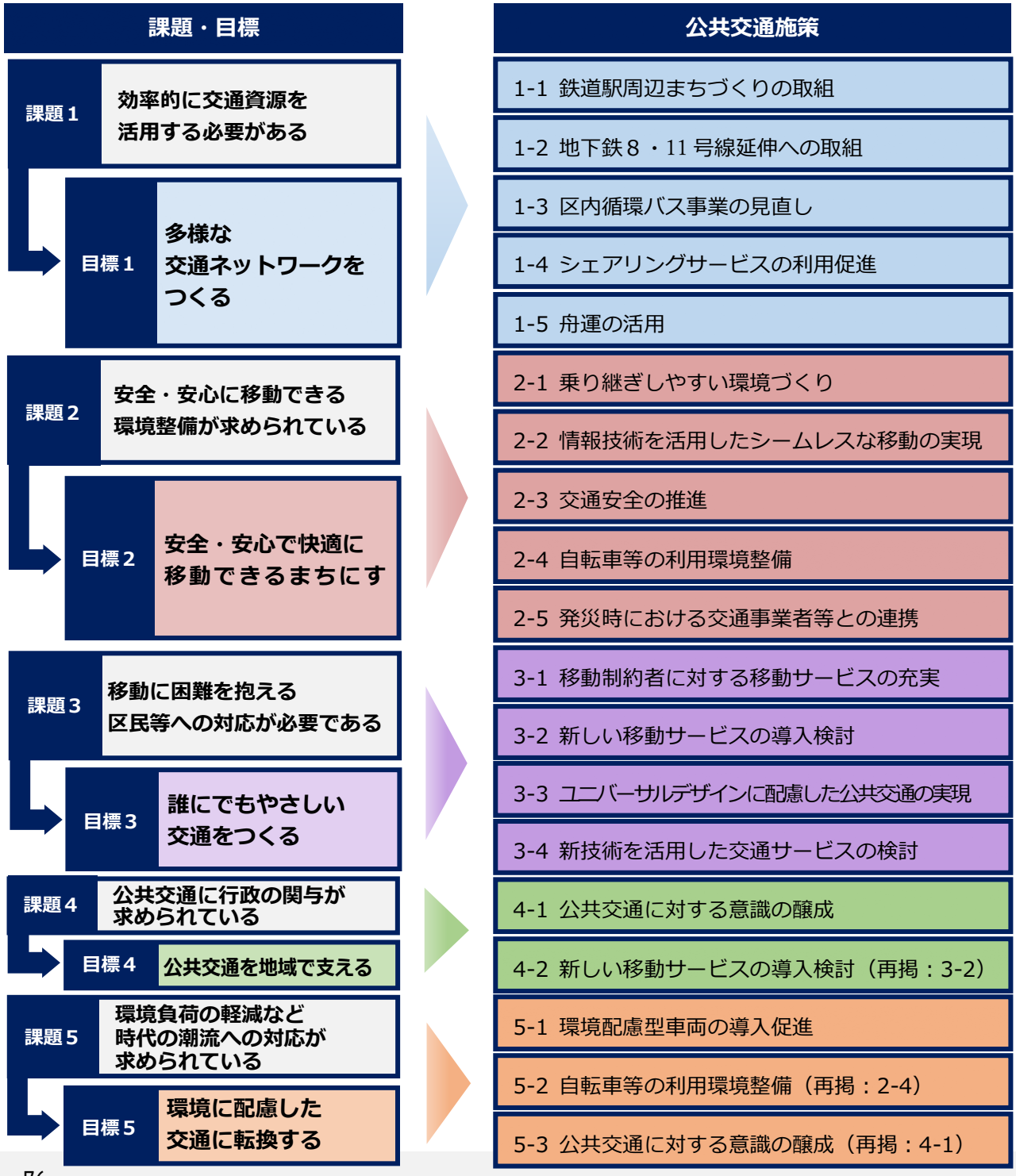
2030（令和 12）年度までに排出量を 173 千 t- CO_2 以下とすることを目標値とします。

第６章　墨田区地域公共交通の施策

１　施策体系

○目指すべき将来像

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～



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も、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	JR 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＞

鉄道立体化を推進するとともに、鉄道駅周辺や鉄道沿線のまちづくりを積極的に進めていきます。

交通広場等（鉄道用地や道路用地）の整備を計画する場合には、駅周辺の交通量、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、検討します。

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

交通広場等は多くの人が集まる広い空間を有していることから、人が集い交流できる空間としての活用も検討します。

なお、大規模なまちづくりを推進する際には、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。

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あわせて整備され、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づけた鐘ケ淵駅付近においては、鉄道立体化の実現を見据えて、周辺まちづくりの検討を進めていきます。

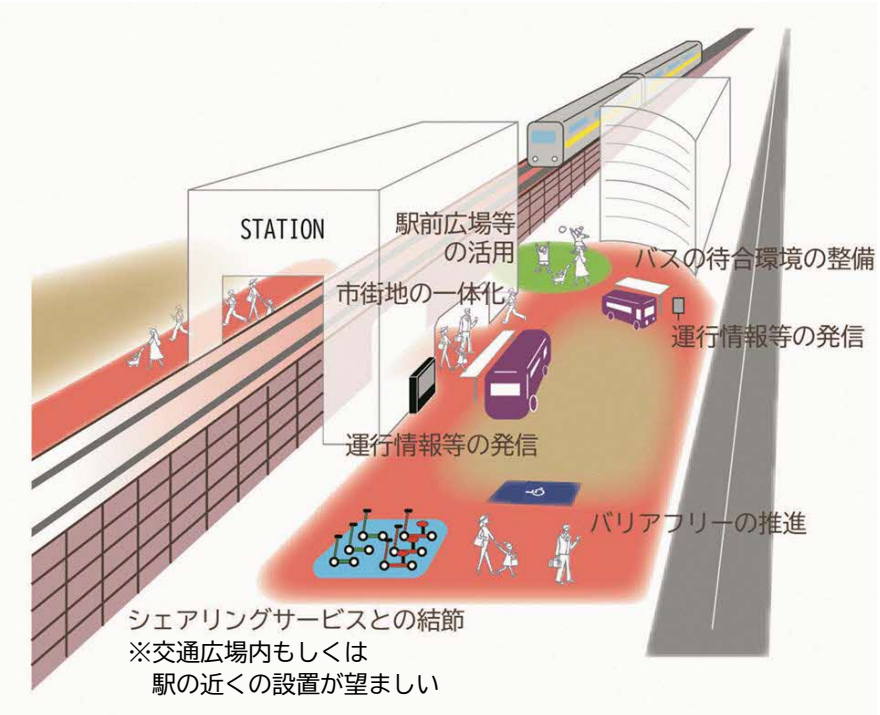
交通広場等の整備

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を推進する際には、交通広場の整備について検討していきます。

また、交通結節点として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。

あわせて、交通広場等においてイベント等を開催するなど、人が集い交流できる空間として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）
交通広場等の整備	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、2030 年代半ばの開業を目指して 2024（令和６）年 11 月、着工されました。

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きます。

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）に取り組みます。

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）	調査研究						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、東京スカイツリー®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（70 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新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 (注) 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

（注）新事業計画に基づき、今後見直す予定

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調査し、区内循環バス事業の評価指標として用いることができるか検討します。

▶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

＊新事業計画に基づく運行準備を含む

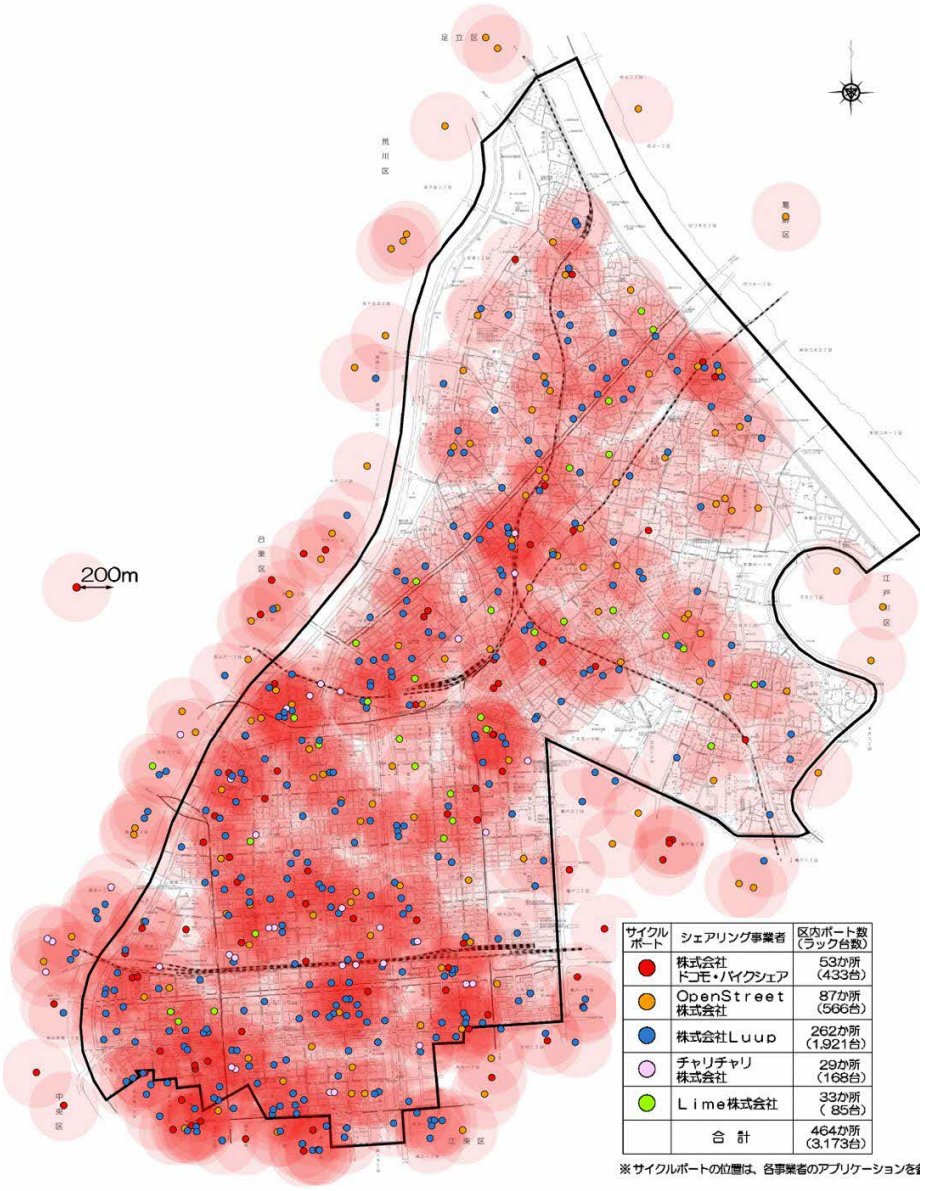
１－４　シェアリングサービスの利用促進

＜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（2025（令和７）年３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が幅広い世代の区民に利活用されるよう、利用方法などの周知に取り組みます。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。

▶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）

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	整備促進・利用方法等の周知					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において、昭和初期には舟運が日常生活の足として使われていましたが、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、護岸の整備により、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、各管理者が所管する船着場を防災船着場として機能させ、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

＜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、陸上交通を補完する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、プラットホームでは、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、上屋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、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見られることから、デジタルサイネージの導入による分かりやすい運行情報等の発信など、公共交通の利用促進につながる取組を展開します。

バス停留所の上屋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。

また、非常時における災害情報の発信も検討します。

▶デジタルサイネージの事例

● **バスの待合環境の整備**

バス停留所に、上屋やベンチを設置し、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情報提供をリアルタイムに行っていますが、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提供を行います。

▶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。

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、事業者や交通管理者と連携しながら、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、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も、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。

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、災害発生時に陸上が寸断された場合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、災害発生時における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づくりを検討します。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、河川の整備に合わせて新たな防災船着場を整備するなど、災害時のさらなる運用を図ります。

▶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＞

今後増加が見込まれる高齢者の外出機会を創出することは、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になります。

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外出し、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て移動サービスを運営し、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、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、大学と連携を図り、地域の特性に応じ、利用者の安全性にも配慮し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。

  他自治体では、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営している事例があります。

  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し、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）年に策定した「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」の中で、公共交通機関を含めた多言語対応の考え方を示しています。外国人観光客や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						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

＜現状＞

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。

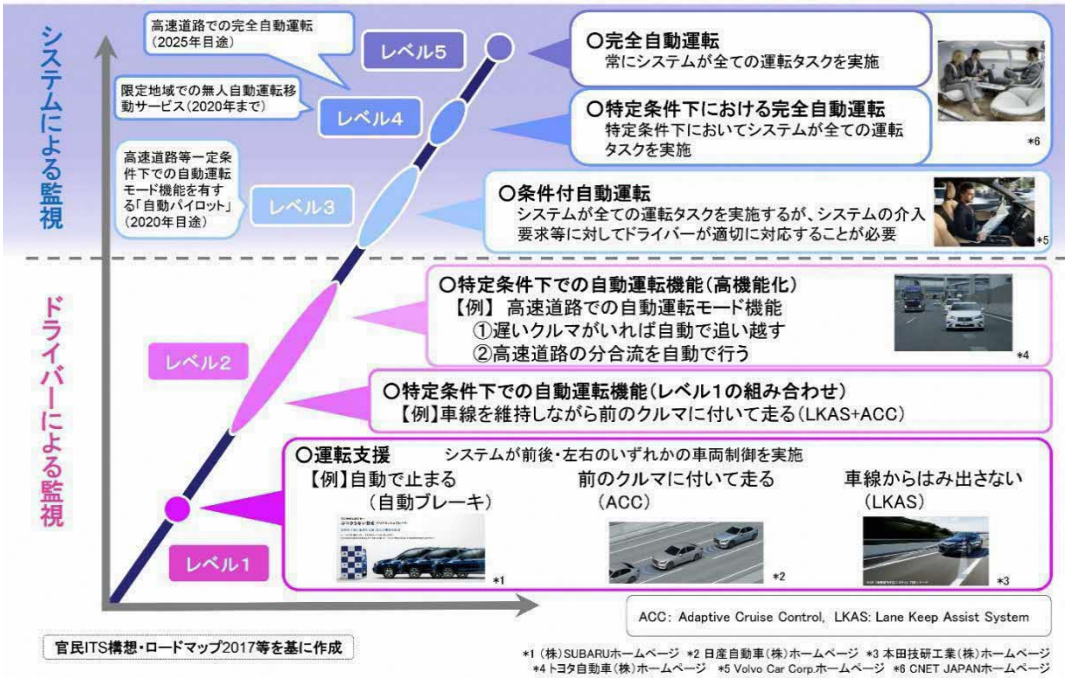
本区でも、2022（令和４）年度に AI オンデマンドバス「すみタク」の実証運行を行っています。

＜取組方針＞

交通を取り巻く社会的な状況は変化してきており、新しい交通サービスも生まれてきていることから、デマンド型交通サービスやパーソナルモビリティ等の導入を検討します。

自動運転サービスについては、周辺自治体の実証実験などの状況を把握し、安全性等の課題を整理・分析していきます。

▶自動運転のレベル



出典：国土交通省資料

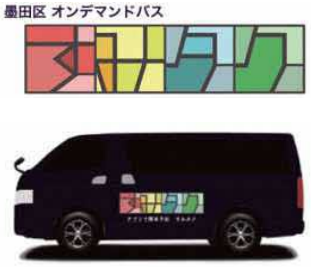
主な取組

● 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」



● 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。

また、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量削減にもつながり、環境の面において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に向けた学習を行うなど、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。

▶二葉小学校 交通安全教室（PTA 主催）

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＞

今後増加が見込まれる高齢者の外出機会を創出することは、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になります。

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外出し、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て移動サービスを運営し、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、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、大学と連携を図り、地域の特性に応じ、利用者の安全性にも配慮し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。

  他自治体では、地域へグリーンスローモビリティの車両を貸出し、地域が主体となって運営している事例があります。

  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し、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、交通事業者に対し、保有台数の５％を非化石エネルギー車両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、交通事業者と連携して促進していきます。

▶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	導入促進						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。

  加えて、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。

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＞

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量削減にもつながり、環境の面において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に向けた学習を行うなど、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。

▶二葉小学校 交通安全教室（PTA 主催）

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

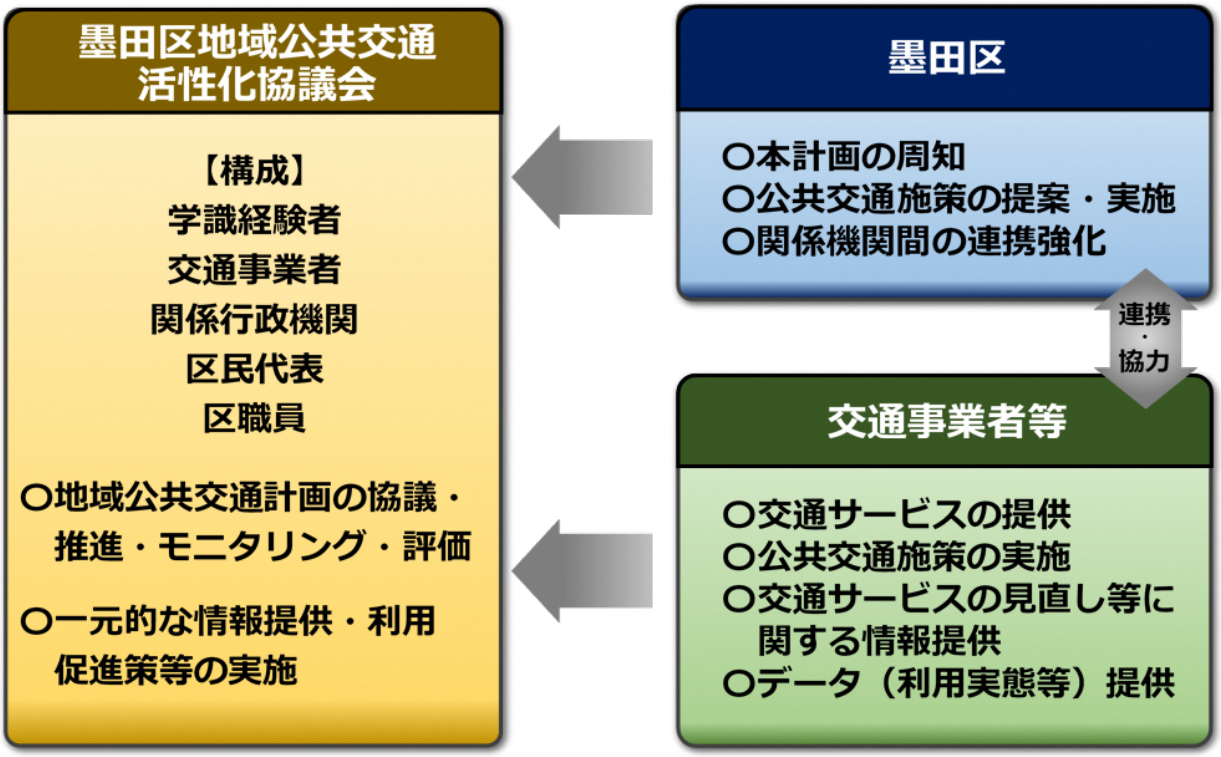
第７章　推進方策

1　推進体制

本計画は、公共交通の利用者である区民代表と交通事業者、関係行政機関で構成する墨田区地域公共交通活性化協議会が推進し、施策の実施状況及び計画の達成状況をモニタリング・評価します。

一方、区は、交通事業者等と連携・協力を図りながら、本計画の周知や公共交通施策の提案・実施等の役割を担います。

▶推進体制

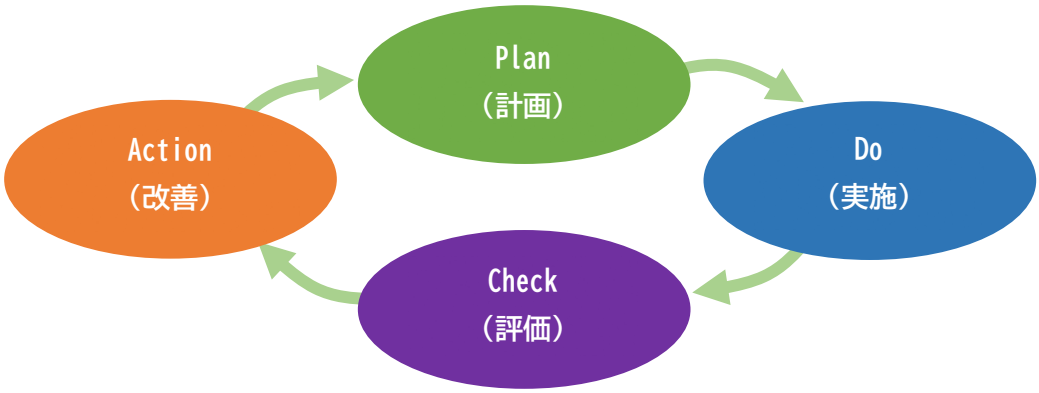


2　計画の達成状況の評価方法

毎年度、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について、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検討し、一定の公費負担も前提としながら、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。

公共交通施策	取組	取組計画（年度）					
		R７	R８	R９	R10	R11	R12～16
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					
	交通広場等の整備	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	取組計画（年度）					
		R７	R８	R９	R10	R11	R12～16
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					
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：３－２）	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	取組計画（年度）					
		R７	R８	R９	R10	R11	R12～16
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：２－４）	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					
５－３　公共交通に対する意識の醸成 （再掲：４－１）	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					

参考資料

計画の策定経過

（１）墨田区地域公共交通活性化協議会

開催日		主な議題
第１回	令和６年５月８日	・「（仮称）地域公共交通計画の策定」について ＊墨田区長からの諮問
第２回	令和６年７月 31 日	・「（仮称）墨田区地域公共交通計画」骨子案について
第３回	令和６年 11 月 13 日	・「（仮称）墨田区地域公共交通計画」答申案について ＊協議会からの答申
第４回	令和７年３月 24 日（予定）	・パブリック・コメントの結果について

（２）墨田区地域公共交通活性化協議会バス検討部会（協議会の下部組織として設置）

開催日		主な議題
第１回	令和６年８月 29 日	・「施策２－１　乗り継ぎしやすい環境づくり」について ・「施策１－３　区内循環バス事業の見直し」について
第２回	令和６年 11 月５日	

（３）「（仮称）墨田区地域公共交通計画」策定に係る庁内検討会

開催日		主な議題
第１回	令和６年５月１日	・「（仮称）墨田区地域公共交通計画」の基本方針及び取組の方向性（案）について
第２回	令和６年７月 10 日	
第３回	令和６年 10 月 10 日	・「（仮称）墨田区地域公共交通計画」素案について

（４）その他計画策定に関連した取組

実施期間		取組内容
令和５年 10 月３日（発送）		・公共交通に関する区民アンケート
第１回	令和６年７月 23 日	・（仮称）墨田区地域公共交通計画策定に伴う区民ワークショップ
第２回	令和６年９月９日	
第３回	令和６年 10 月８日	
令和６年 12 月 13 日から 令和７年１月 31 日まで		・（仮称）墨田区地域公共交通計画（案）に対するパブリック・コメント

墨田区地域公共交通活性化協議会委員名簿

（１）学識経験者

氏名	所属・役職等	備考
戸崎　肇	桜美林大学 教授	会長
川﨑　友加	桜美林大学 准教授	副会長

（２）区民

氏名	所属・役職等	備考
須藤　正	墨田区町会・自治会連合会 会長	
老田　勝	東京商工会議所 墨田支部会長	
庄司　道子	墨田区障害者団体連合会 会長	
星野　喜生	墨田区老人クラブ連合会 会長	
西村　孝幸	墨田区子ども・子育て会議 会長	

（3）公共交通事業者等の関係者

氏名	所属・役職等	備考
正能　俊輔	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 企画総務部企画部長	
小瀧　正和	東武鉄道株式会社 鉄道事業本部事業戦略部課長	
土屋　稿治	京成電鉄株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道企画担当課長	（～第１回） 山下　知晃
廣元　勝志	東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部開発連携・工事調整担当課長 まちづくり連携プロジェクトチーム担当課長	
小林　靖茂	東京都交通局 電車部営業課鉄軌道事業企画専門課長	
若田　瑞穂	東京都交通局 自動車部計画課長	
小林　弘昌	東武バスセントラル株式会社 運輸統括部取締役部長	
三浦　裕樹	京成バス株式会社 営業部長	
船越　浩司	京成タウンバス株式会社 営業部業務課長補佐	（～第１回） 福本　健二
冨樫　秀樹	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	（～第１回） 米澤　暁裕
志村　雅貴	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長	
小池　毅	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長	

（4）関係行政機関の職員

氏名	所属・役職等	備考
佐藤　義尚	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	
中山　俊夫	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	
菊池　信久	国土交通省東京国道事務所 交通対策課　建設専門官	
小林　実	東京都建設局第五建設事務所 管理課長	
武山　信幸	東京都都市整備局都市基盤部 地域公共交通担当課長	
西東　俊郎	警視庁 交通部交通規制課管理官（調査担当）	
吉武　順子	警視庁本所警察署 交通課長	
渡邉　健次	警視庁向島警察署 交通課長	（～第３回） 石郷岡　亮

（5）区職員

氏名	所属・役職等	備考
岩佐　一郎	墨田区 企画経営室長	
郡司　剛英	墨田区 産業観光部長	
浮田　康宏	墨田区 福祉保健部長	
酒井　敏春	墨田区 子ども・子育て支援部長	
久井　隆司	墨田区 都市計画部長	
武井　勝人	墨田区 都市計画部参事	
天海　晴彦	墨田区 都市整備部長	
江波戸　史恭	墨田区 都市整備部参事	
宮本　知明	墨田区 立体化・まちづくり推進担当部長	
岩下　弘之	墨田区 資源環境部長	

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

現在、我が国は高齢化、国際化、情報化といった大きな社会構造の変化の最中にある。そして、こうした構造変動に応じて、各地域の公共交通のあり方も変わらなければならない。

交通政策のあり方はそれぞれの地域によって大きく異なる。そのため、各自治体が主体的に自らの地域に最適な交通政策を策定し、実行していかなければならない。

墨田区の場合、高齢化の進展は新たな交通空白地帯の発生をもたらしているし、観光政策と地域交通との両立も図られなければならない。その一方で、2024 年問題と称される深刻な人材不足の問題が生じており、現公共交通の維持にも大きな脅威となっている。

人は移動することで身体的・肉体的・社会的健康を維持することができる。今日、特に重要視されているのが「社会的健康」である。コミュニティの中で、その成員が、お互いに直接交流することが重要であり、それによって地域も個人も活性化されれば、医療や福祉にかかる予算も軽減することができる。また、観光振興は地域に大きな経済効果をもたらす。しかし、「オーバーツーリズム」と呼ばれるように、地元の人々の生活を脅かすようになってもならない。

このような観点から、この度、地域公共交通計画を策定した。この計画が日本でも先進的なものとして、その役割を全うすることを期待する。

墨田区地域公共交通活性化協議会 会長
桜美林大学 教授

戸崎　肇

用語集

あ行	
移動制約者	交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指します。高齢者、障害者、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などが該当します。
か行	
環境配慮型車両	電気自動車や燃料電池車など、環境に配慮した車両のこと。 ⇒非化石エネルギー車両
グリーンスローモビリティ	時速　20㎞　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、その車両も含めた総称のこと。
クロスセクター効果	地域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、地域公共交通が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、多面的にもたらしている外部効果のこと。
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以内で示されるエリアを指します。
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）で示されるエリアを指します。
交通結節点	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。
さ行	
シェアリングサービス	事業者が地域内の各所に自転車や電動キックボード等の置き場（シェアリングポート）を設置し、利用者が好きな時に好きなシェアリングポートで自転車や電動キックボード等を借りたり、返却したりできるサービスのこと。
シェアリングポート	シェアリングサービスの自転車や電動キックボード等を貸出・返却するための、専用の置き場のこと。

さ行（つづき）	
新型モビリティ	近年開発や普及が進んでいる新たな移動手段を指します。電動キックボード等の特定小型原動機付自転車や、次世代型電動車いす等のパーソナルモビリティを含みます。
た行	
デジタルサイネージ	屋外や公共交通機関、店頭、公共的な空間など、あらゆる場所でディスプレイなどの電子的な表示を使って情報を発信するシステムの総称。ネットワークに接続することで即時に情報を配信することが可能です。
デマンド型交通サービス	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のこと。
電動キックボード	キックボードに電動式モーターを搭載した車両のこと。定格出力、大きさ、最高速度等が一定の基準に該当するものは特定小型原動機付自転車に区分されます。 本計画では、特定小型原動機付自転車に区分される車両を指します。 ⇒特定小型原動機付自転車 　原動機付自転車のうち、下記の要件全てに該当するものが「特定小型原動機付自転車」に区分されます。 ・原動機の定格出力が 0.60 キロワット以下であること ・長さ 1.9 メートル以下、幅 0.6 メートル以下であること ・最高速度が 20 キロメートル毎時以下であること
は行	
パーソナルモビリティ	主に１～２人乗りの移動手段のことを指します。シェアサイクル、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車、次世代型電動車いす等があります。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査であり、世帯や個人属性に関する情報と１日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査。
非化石エネルギー車両	化石燃料に由来しないエネルギーを使用する車両。電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車、代替燃料（バイオ燃料・合成燃料）を使用する車両が該当します。

ま行	
モビリティハブ	公共交通機関やシェアモビリティ等、複数の多様な交通モードとの接続・乗継拠点のこと。地域の実情に応じて、ハブの配置、モビリティの種類、その他機能の導入をカスタマイズすることで、地域課題の解消に貢献できるとされています。
モビリティ・マネジメント	一人ひとりの移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
や行	
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。
ライドシェア	個人が自家用車を利用し、有償で他者を運ぶ配車サービスのこと。現在はタクシー事業者が運行管理する「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」と、非営利目的で自治体や NPO などが実施する「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）」の２種類が認められています。稼働できる地域や時間帯、台数などに制限があります。
A～Z	
MaaS（マース）	Mobility as a Service の略称。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。
数字	
2024 年問題	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働省大臣告示）が 2022（令和４）年 12 月に改正され、自動車運転者に対する拘束時間の上限や休息時間等が見直されました。本基準が 2024（令和６）年４月に適用されたことに伴い、運転士人材不足は深刻化しています。

ひと、つながる。
墨田区

墨田区地域公共交通計画

2025（令和7）年度 - 2034（令和16）年度

令和7年3月

発行　墨田区都市計画部都市計画課

〒130 - 8640 東京都墨田区吾妻橋一丁目23番20号

電話　(03) 5608 -1111 代表

http://www.city.sumida.lg.jp