葛飾区
地域公共交通計画
概要版

令和8(2026)年度　－　令和12(2030)年度



令和8(2026)年3月

葛飾区

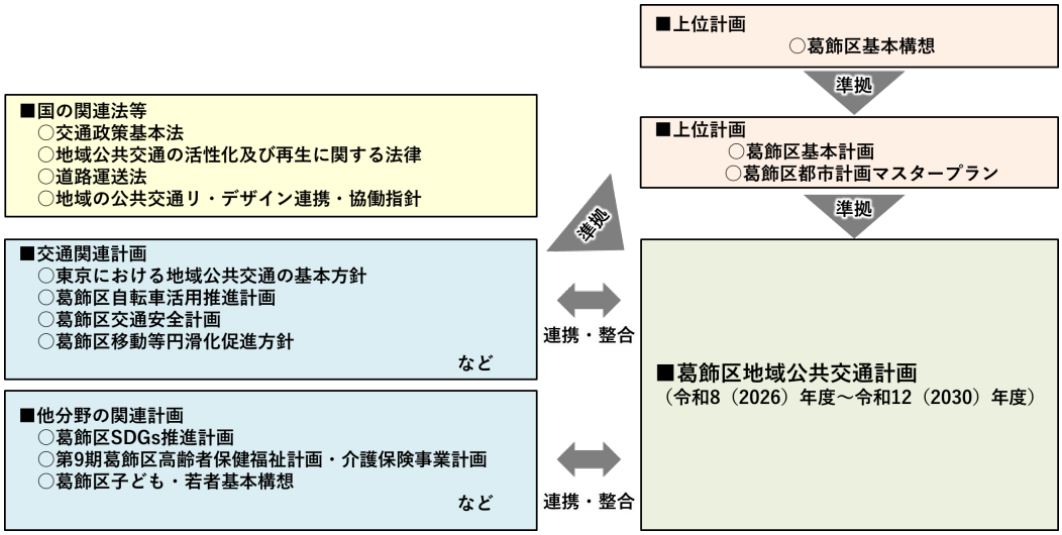
計画の概要

計画策定の目的

●地域公共交通計画は、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、令和５年改正）（以下「地域交通法」という。）に基づく法定計画で、計画の作成が地方公共団体の努力義務として定められています。
●本区では、令和元（2019）年度に、『葛飾区公共交通網整備方針』を策定し、地域の交通政策を総合的かつ体系的に推進してきました。
●策定から６年が経過し、ライフスタイルや人口構成の変化、運転手不足や物価高騰など交通事業環境の変化、交通関連の技術革新など、交通を取り巻く環境が劇的に変化しています。
●これらの変化・課題に的確に対応しつつ、本区の利便性の高い交通サービス・ネットワークを維持・確保していくため、これまでの取組を発展的に引き継ぐ葛飾区地域公共交通計画を策定するに至りました。
●本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた輸送資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

計画の位置付け

●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。
●本計画は、区の上位計画に準拠し、各関連計画と連携・整合を図ります。



計画の期間

【計画期間】
●上位計画である葛飾区基本計画に合わせて、令和12（2030）年度までの５年間とします。

	R８	R９	R１０	R１１	R１２	R１３
葛飾区 基本計画	令和３年度～１２年度					
葛飾区 地域公共 交通計画	令和８年度～１２年度					次期

計画の概要

計画の対象

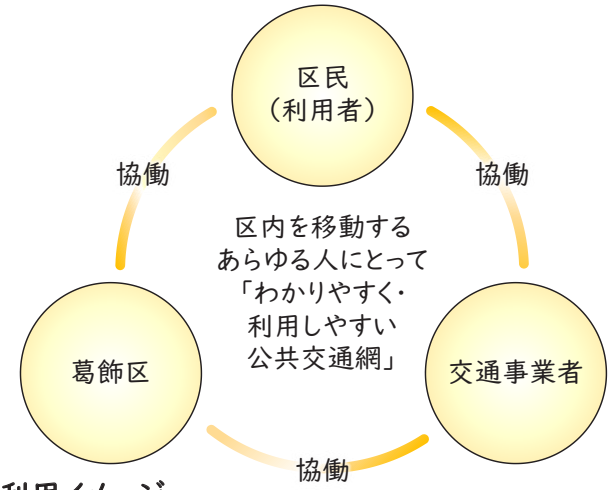
●既存の鉄道・バス・タクシーに加えて、地域主体交通や企業送迎車両活用の取組も対象とします。
●自転車活用と交通安全の視点から、自転車（シェアサイクル含む）などの交通手段や徒歩についても対象とします。
●舟運や新たな交通サービスも検討対象とします。



計画の基本方針

本計画の基本方針を次のとおり定めます。

「区民（利用者）、交通事業者、区が協働し、区内を移動するあらゆる人にとって「わかりやすく・利用しやすい公共交通網」を目指します」



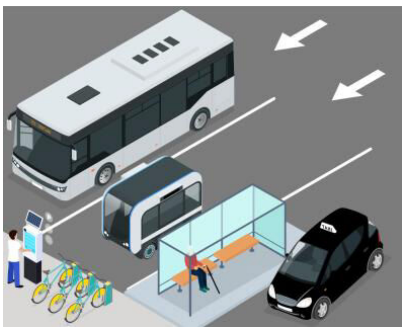
将来の地域公共交通の利用イメージ

利用しやすい公共交通の軸



南北の拠点間をつなぐ幹線交通は、本数が多く時間も正確。通勤・通学はもちろん、日々のお出かけも時間を気にせず利用できます。

スムーズにつながる交通網



駅やモビリティハブに行けば、路線バス・タクシー・自転車等への乗り換えがスムーズにでき、自宅や行きたい場所まで楽に移動できます。

わかりやすく快適なお出かけ



スマホやサイネージで運行情報がすぐ分かり、待ち時間の不安が解消。バリアフリー化などの環境整備も進み、誰もが安全・快適に目的地へたどり着けます。

本計画で掲げる施策に総合的に取り組むことで、以下のKPI（指標）達成を目指します。

【総合的なＫＰＩ】	【現況値】		【目標値（R12年度）】
葛飾区内の移動における自動車の交通手段分担率	10.3%	⇒	減少
交通の便が良いと思う区民の割合	54.9%	⇒	61.3%

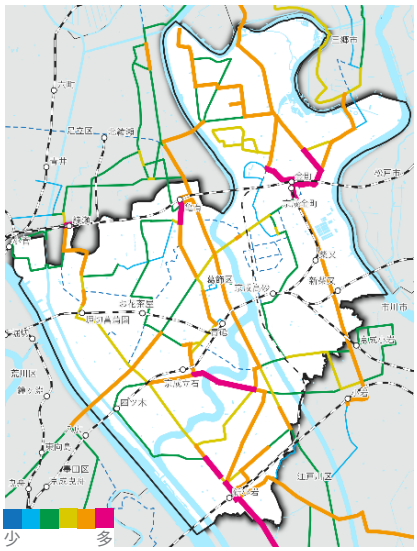
葛飾区の交通の課題とその解決に向けた取組

概要版では、計画の５つの目標の位置付けと、目標に対応する、課題・施策・ＫＰＩ（指標）をご紹介しています。各課題の詳細は、計画書本編をご参照ください。

目標①　鉄道駅間をつなぐ幹線交通（南北交通）のサービス向上

関連する課題

●南北方向の鉄道が不足・路線バスが幹線交通として機能
●区民の皆様のご意見では、きめ細かなバス路線や、定時運行を重視する傾向
●南北を結ぶ貨物線「新金線」を活用し、南北交通の充実に向けた検討を実施している。
●広域を結ぶ鉄道計画路線の早期実現に向け、沿線自治体が一体となって検討している。

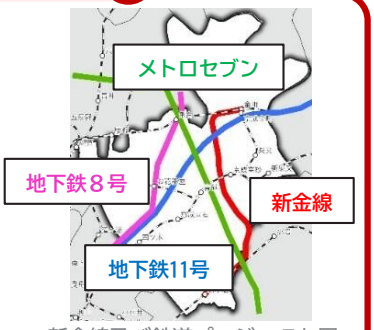


区内の路線バスの運行頻度図

施策：新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進

・①-1：新金線を活用した新たな交通システムの構築
区内を南北に走る新金線の資源を活用し、新小岩、金町、高砂などの広域拠点をつなぐ交通ネットワークの構築に取り組みます。

・①-2：鉄道プロジェクトの促進
南北方向の鉄道ネットワーク充実に向けて、「地下鉄8・11号線の延伸計画」「環七高速鉄道（メトロセブン）の新設」の検討を沿線自治体と連携し、引き続き行っていきます。



新金線及び鉄道プロジェクト図

施策：路線バス（幹線交通）の高度化

・②-1：路線バス（幹線交通）のサービスレベルの維持・向上
幹線交通として位置付けた路線バスは、区内移動の主軸として、「運行頻度維持」「行政⇔交通事業者の定期的な協議」「交通利便性の強化」に努めます。

幹線交通の定義（葛飾区）
区内を主な運行区間とし、南北方向の駅間等を結ぶ片道50本以上のバス路線

・②-2：バス走行環境の改善
渋滞解消などを目的とする鉄道立体化の推進や、路線バスの速達性・定時性の確保のため、バス事業者からの要望や道路の新設・改良工事に合わせてバス走行環境の改善を検討します。



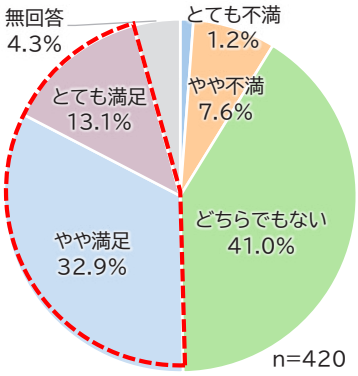
幹線交通に位置付けたバス路線

【関連する目標値】	【基準値】	【目標値（R12年度）】
定時性向上に向けた取組の実施件数	－	⇒ 2件
幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数	725本（片道）	⇒ 725本（維持）

目標②　地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保

関連する課題

●回復する路線バス需要と運転手不足。
●区内のバス路線の満足度は総じて高いレベル。時刻表やルートの分かりにくさ等が利用の課題。
●運賃がタクシー利用の課題。アプリ配車以外の場面でタクシーがつかまりにくくなっている。



路線バス利用者の総合満足度
（区民アンケートより）

施策：フィーダー交通の維持

・**③-1：路線バス（フィーダー交通）の維持**
区内各地域で、鉄道駅や生活に密着した施設への交通利便性を確保します。

フィーダー交通の定義（葛飾区）
幹線交通以外のバス路線





・**③-2：循環バス・地域乗合交通の維持**
運行経費の一部を区が支援している運行手段は、各種指標をモニタリングし、適宜、評価を行いながら、維持していくための方策を検討します。

施策：地域密着型の交通手段の確保

・**④-1：地域住民・企業との協働**
身近な生活圏における移動手段を増やす地域主体交通や、地元企業の送迎車両の空席を活用する取組により、地域の活性化を図ります。



・**④-2：小型車両活用デマンド交通**
実証運行中の各種指標をモニタリングし運行計画を構築するとともに、適切な行政負担についても検討します。
また、実証運行中のサービスの継続運行を行うとともに、区内他地域への展開についても検討を行います。



・**④-3：面的な交通ネットワークを担うタクシーの運行体制確保**
主に必要性の高い高齢者を中心に、アプリなしでもタクシーを呼びやすい環境を整え、手配しやすくなる対策を検討します。
さらに、高齢者向けのタクシー乗り方教室により利用促進を図ります。

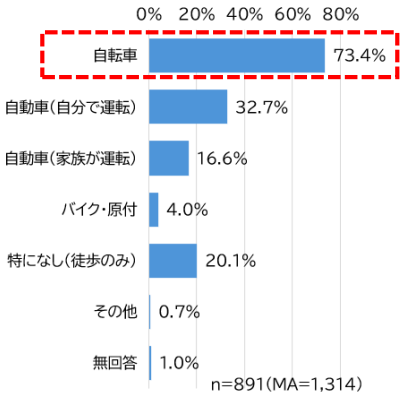


【関連する目標値】	【現況値】		【目標値（R12年度）】
地域住民・企業と協働で運行する生活交通の地区数	２地区	⇒	４地区
細田循環バスの利用者数	479人／日	⇒	増加
地域乗合ワゴンさくらの利用者数	140人／日	⇒	140人／日（維持）
グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の利用者数	20人／日	⇒	増加

目標③　駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開・共存

関連する課題

●新小岩、金町、立石の３駅周辺で再開発が進行
●駅周辺の駐輪場拡充の要望。鉄道と他の交通機関との乗り継ぎ改善の要望
●平坦な地形から、多くの区民が自転車を利用



自由に使える乗り物
（区民アンケートより）

施策：都市施設の整備に合わせた路線検討と交通結節機能の強化

- **⑤-1：バス路線の再編検討**
  交通広場や都市計画道路の整備進捗を踏まえ、バス路線の再編などの検討を行います。
  また、バス事業者との工事情報の共有や、利便性向上への協議も行っていきます。
- **⑤-2：交通結節点の強化**
  新たに整備される交通広場や既存の交通広場のバス・タクシーの運行環境改善を進めます。
  また、バリアフリー化、利用環境改善、駐輪場の整備など交通結節機能の強化を図ります。
- **⑤-3：モビリティハブの整備**
  利便性の高いバス路線が交錯する地点や、将来的なまちづくりの進展に併せてモビリティハブを整備し、乗り継ぎ利便性強化を図るとともに、地域拠点としての機能を有する施設とするなど、有効な整備方法や候補地等の研究・検討を進めます。


モビリティハブのイメージ
（国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」より）

施策：公共交通を補完する自転車利活用の推進

- **⑥-1：サイクル＆バスライド整備**
  バス停留所付近にバス利用者用の自転車駐輪場（サイクル＆バスライド）を整備し、既存利用者やバス停留所が遠くバスを利用していなかった人も利用しやすくします。幹線交通のバス停留所付近で優先的に整備し、路線バス移動を促進します。
- **⑥-2：シェアサイクルの推進**
  積極的な周知活動や利用の促進、安全な利用の啓発などの取組を実施するとともに、更なる利用環境向上に向け、事業者との連携のあり方を検討します。
- **⑥-3：自転車通行空間・自転車駐車場の整備**
  自転車活用推進計画に基づいた通行空間の整備を計画的に進めます。また、鉄道駅周辺における自転車駐車場の確保や、民間自転車駐車場開設の補助要綱緩和を検討します。
- **⑥-4：自転車等安全利用の推進**
  交通安全計画に基づいて交通安全教室や街頭キャンペーン等の内容を適宜、見直しながら自転車等の交通ルール・マナーの向上に努めます。



サイクル＆バスライド一覧


シェアサイクルポート

葛飾区の交通の課題とその解決に向けた取組

関連する課題

●新施設の開業により来訪者の増加が見込まれている。
　水辺空間・舟運の活用
●外国人人口が増加傾向、多言語対応の必要性



柴又川甚まちなみ館及び
柴又公園拡張部の整備イメージ

施策：観光振興や中川かわまちづくりに寄与する交通環境の充実

・⑦-1：観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上

インバウンド対応に向けた決済方法の充実化や、
バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券に
ついて研究・検討し、各交通手段の連携による
MaaSの取組を推進します。
また、観光周遊におけるシェアサイクルの
利用促進策を検討します。







他自治体で行われた観光周遊を目的としたデジタルパス・シェアサイクルの取組
出典　https://www.tokyu.co.jp/company/news/detail/55216.html
https://www.hellocycling.jp/info/news/2024/10/01/2871/

・⑦-2：中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討

拠点となる見晴らしデッキの整備や船着場の整備の検討により、
観光要素を取り入れたアクセス手段や舟運の検討を進めます。
検討にあたっては、イベントとの連携や公共交通や自転車との
連携などの可能性を考慮します。



拠点整備箇所の整備イメージ

【関連する目標値】	【現況値】		【目標値（R12年度）】
モビリティハブの整備数	－	⇒	１か所
サイクル＆バスライドの設置数	15か所	⇒	27か所
観光資源を結ぶアクセス手段確保と回遊性向上の取組件数	－	⇒	３件
区内における自転車関与事故件数	412件	⇒	220件
自転車が利用しやすい環境が整備されていると思う区民の割合	35.4%	⇒	40.0%

目標④　官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備

関連する課題

●路線バス事業者の運転手不足による減便
●交通政策基本法や地域交通法の要請（交通サービス維持への自治体の積極的な関与）
●わかりやすい路線図やリアルタイム発信の強化など、情報提供の要望が高い。
●若年層人口の増加傾向、将来的な高齢化の進展により移動ニーズが多様化



地域公共交通のリ・デザイン全体の取り組み
（国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン（令和6年4月）より）

事業者	減便状況
東京都交通局（都営バス）	なし（平日365便、土休日650便）
京成バス株式会社	平日1,401便→1,304便 土日祝1,116便→1,030便
京成バス東京株式会社	平日511便→510便 ※経路変更によるもの（土日祝461便）
東武バスセントラル株式会社	平日404便→366便 土日祝364便→328便
日立自動車交通株式会社	地域乗合ワゴンさくらを除く区内運行路線（3系統）運休
マイスカイ交通株式会社	なし ※新型コロナ、運転手不足により過年度に減便

2024年問題を要因とする路線バスの減便状況
（令和６年８月時点）

施策：バス運転手確保の取組

・⑧-1：バス運転手確保の取組

バス運転手の確保・定着に向けた待遇改善・福利厚生の向上に努めるとともに、積極的なPRにより人材採用を推進します。
また、国による検討状況を踏まえて外国人バス運転手の採用について検討します。
さらに、運転手の確保に積極的に取り組む事業者に対して支援を行います。



女性乗務員環境整備事例

施策：公共交通の利用促進

・⑨-1：公共交通の利便性向上

バス車両・停留所における利便性向上のため「バス停留所ベンチ・上屋の整備」「決済システムの高度化」「情報案内表示の多言語対応」などの取組を実施し、整備費用の支援を行うことで、公共交通の利用促進を図ります。



上屋・ベンチ整備事例

・⑨-2：モビリティマネジメントの実施

区民の公共交通への関心を高め、利用促進につなげるため「バス・タクシーの乗り方教室」「広報やホームページを用いた周知」「バス路線図の作成・配布」「モンチャレアプリ（健康アプリ）との連携」などのモビリティマネジメントの取組を実施していきます。



バスの乗り方教室

葛飾区の交通の課題とその解決に向けた取組

施策：交通部局及び関連部局との連携の推進

- **⑩-1：子育て世代に対する移動支援施策の推進**
  交通系ICカードへのチャージ額を交付するマタニティパス事業を実施しています。今後も子育て世代の需要を把握し、子育て家庭向けの移動支援施策の検討を進めます。

- **⑩-2：高齢者に対する外出促進施策の推進**
  都内では、高齢者の社会参加を促進し、高齢者の福祉の向上を図ることを目的として、満70歳以上の都民の方を対象に東京都シルバーパス事業が実施されています。
  将来的な高齢者の増加が見込まれるなか、日常生活や社会生活において外出をためらうことなく、気軽に利用できる移動手段の必要性はますます高まっています。このため、シルバーパス購入費の助成などにより公共交通の利用を促し、高齢者の積極的な外出を支援していきます。



- **⑩-3：障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討**
  各交通事業者では運賃の割引制度を設けており、区においても心身障害者福祉手当等の制度がありますが、個々の移動能力に着目し、今後も様々な支援の可能性を検討します。

- **⑩-4：分野横断的な庁内連携体制の構築**
  地域の主要な移動手段である公共交通分野の施策推進には、交通部局だけではなく「定期的な情報交換・意見交換の場の設置」「職員向け研修等の実施」などを行い、多様な観点を交えた検討を行うことが重要です。

施策：誰もが安全に利用できる環境づくり

- **⑪-1：公共交通のバリアフリー化の推進**
  各交通事業者が定める移動等円滑化取組計画や、葛飾区移動等円滑化促進方針に基づき、区全体で公共交通のバリアフリー化を推進します。
  計画期間内には、京成高砂駅、青砥駅、堀切菖蒲園駅でホームドア整備が計画されています。



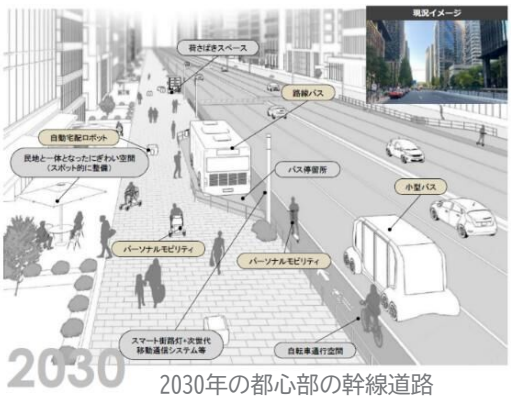
葛飾区移動等円滑化促進方針

【関連する目標値】	【現況値】		【目標値（R12年度）】
部局間連携による公共交通施策の取組件数	－	⇒	5件
区が行う公共交通の利用促進件数	－	⇒	5件
バス運転手数の充足率	98%	⇒	100%

目標⑤　ICTや新技術を活用した利便性向上や生産性向上

関連する課題

●DXや自動運転・MaaSなど最先端技術の進展や環境への配慮



2030年の都心部の幹線道路
（東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」より）

施策：交通データの整備・活用

・⑫-1：運行情報のGTFS化の実施と活用

運行情報のGTFS化によるサービス拡充により、地図アプリでのリアルタイム運行情報提供など、利用者向け情報提供の強化を図ります。また、全てのサービスや他交通との互換性も踏まえて、GTFSデータのオープン化の研究・検討をします。

・⑫-2：交通データを活用した運行改善・評価

運行に係る課題や利用傾向を把握するため、交通サービスに係る各種データを取得・活用して、より効果的な対応を検討します。



バスのリアルタイム情報提供

施策：新技術の活用検討

・⑬-1：自動運転サービス等の実証実験

路線バスでの自動運転技術の導入を目指して研究・検討を進めていきます。
また、新技術の活用に向けて、安全性と受容性の検証、区民の利便性向上や地域経済への波及効果も評価して実証実験の実施を検討・導入し、将来的な本格導入の可能性を検証します。



自動運転バス（他自治体の事例）

・⑬-2：環境配慮型車両の導入推進

路線バス車両について、電気バス（EV）や水素バス（FCV）の環境配慮型車両の導入を推進し、導入効果検証や区民への周知、理解促進にも取り組み、公共交通のイメージ向上と利用促進につなげていきます。また、車両の導入や普及に資する充電環境の整備の支援を検討します。



京成バス東京のEVバス

【関連する目標値】	【現況値】		【目標値（R12年度）】
交通データを活用した取組の実施件数	－	⇒	4件
GTFS-RT化の実施事業者数	1社	⇒	3社
区内を運行するバスの環境配慮型車両の導入台数	4台	⇒	14台
自動運転等新技術の実証運行検討件数	－	⇒	1件
運輸部門のCO2排出量（貨物自動車・船舶を除く）	180千t-CO_2	⇒	150千t-CO_2

計画の推進体制・評価方法

計画の推進体制

●葛飾区地域公共交通活性化協議会において、毎年度、施策の実施状況をモニタリングし、達成状況の評価を行うことで、計画の実行力を高めていきます。また、計画期間内であっても、社会情勢の変化により見直しが必要な場合には、計画の改訂を行います。

※葛飾区地域公共交通活性化協議会・・・区民や交通事業者、警察、国・都の公共交通担当者等により構成される法定協議会。計画の取組状況や改善案等を協議する

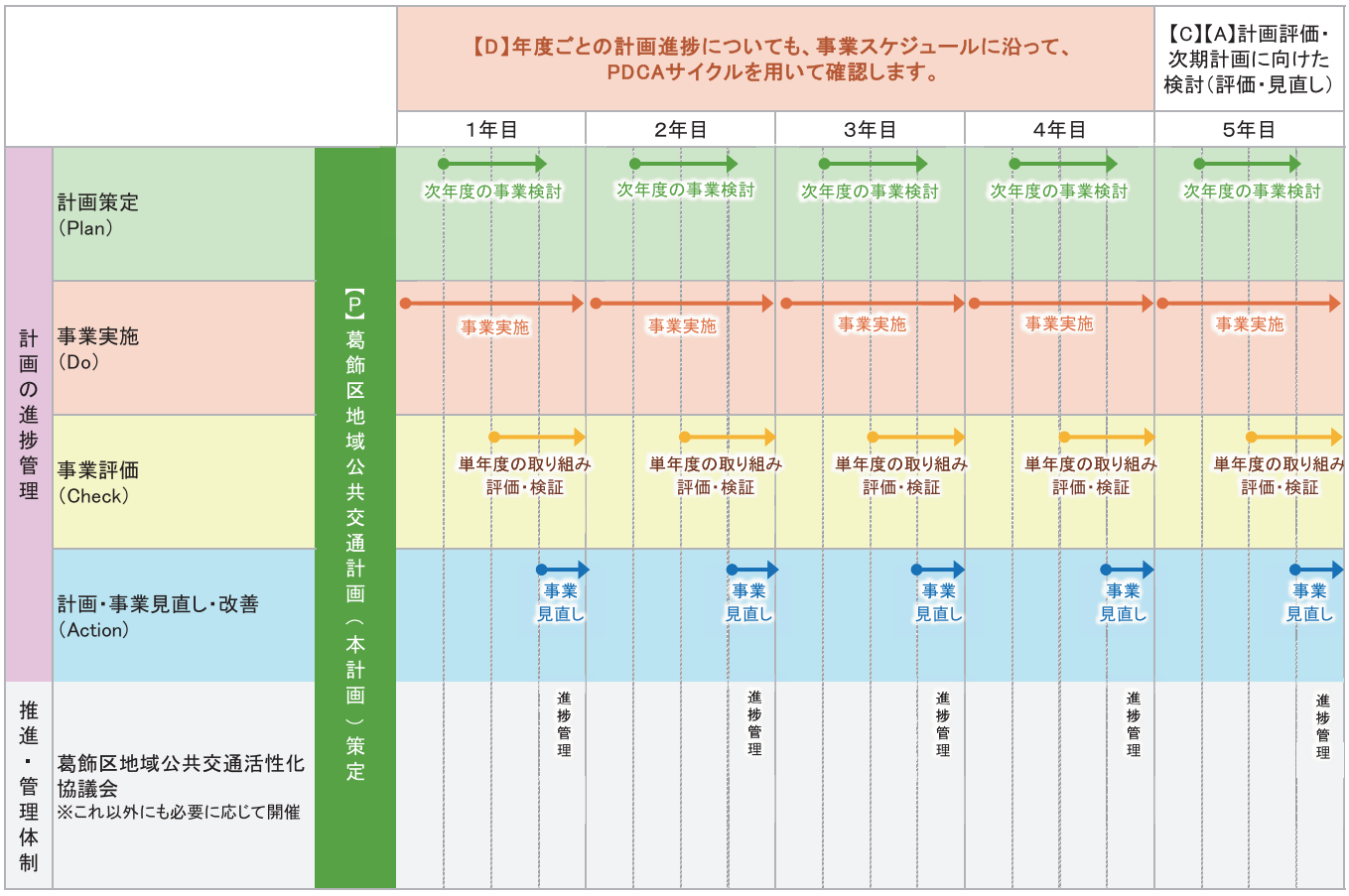
●計画目標の達成に向けて、「区民（利用者）」「交通事業者」「葛飾区」がそれぞれの役割を担いながら、一体的に取り組んでいきます。

区民（利用者）	交通事業者	葛飾区
●公共交通の積極的な利用と維持・改善への協力 ●地域と区の協働で支える交通手段の提案や運営・運行計画への参画	●利用状況の情報提供や利便性向上に向けた取組など、計画に基づく施策・事業を展開 ●基本方針の実現に向け区と連携して検討	●計画全体の進行管理 ●関係機関や地域との連携・調整を図り、基本方針の実現に向けた取組を推進 ●全庁で定期的な意見交換、研修等を通じた意識醸成

PDCAサイクルによる評価・検証

●計画策定・改定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、施策・事業の見直し（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方により計画を推進します。

●短期のPDCAサイクル（年度単位）と長期のPDCAサイクル（計画期間全体）により、計画の推進及び進捗管理をしていきます。



葛飾区地域公共交通計画（概要版）

令和８（２０２６）年度ー令和１２（２０３０）年度

令和８年３月発行

発　　行　　葛飾区

編　　集　　葛飾区都市整備部交通政策課

〒124-8555　　東京都葛飾区立石５丁目１３番１号

電　　話　　０３－３６９５－１１１１（代表）

葛飾区ホームページ　　https://www.city.katsushika.lg.jp/

※この冊子は、印刷用の紙へリサイクルできます。