葛飾区
地域公共交通計画

令和8(2026)年度　－　令和12(2030)年度



令和8(2026)年3月

葛飾区

はじめに

私は、「交通が便利であるまちは、住みよいまちである」と考えています。

そのため本区では、令和元年度に策定した「葛飾区公共交通網整備方針」に基づき、区民の日常生活や社会生活を支える身近な移動手段の確保に取り組んできました。具体的には、細田循環バスの導入や、東立石・東四つ木地区でのグリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の本格運行、路線バスの運行が休止された西亀有地区におけるデマンド交通「かつライド」の実証運行など、地域の公共交通の維持・充実に向けた取組を一つ一つ実現してまいりました。

一方で、バス運転手等の時間外労働の上限規制による、いわゆる「2024年問題」が顕在化し、路線バスの運転手不足は公共交通の存続を揺るがす深刻な課題となっています。本区では、この課題にいち早く対応するため、事業者の従業員採用に係る費用等を助成する「バス交通人材確保・定着支援事業」を開始しました。この取組は、同様の課題を抱える複数の自治体から問い合わせが寄せられるなど高い注目を集めました。

さらに、長年にわたり検討してきた区内の南北を結ぶ「新金線の旅客化」につきましても、本年１月に「新金線を活用した新たな交通システム整備構想」を公表し、BRTの手法をベースとした新たな交通ネットワークの早期実現に向けて、着実に検討を進めています。

本区では、まちづくりの進展により若い世代の転入が増加する一方で、人生100年時代を見据えた高齢社会への対応も不可欠となっています。そのため、誰もが安心して利用できるよう公共交通をより利便性の高いものへと進化させていく必要があります。こうした背景と交通政策基本法および地域交通法の要請も踏まえ、区が主体的に地域の交通課題に取り組む決意を示すものとして、このたび「葛飾区地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画では、「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」を基本方針に掲げています。これまでの前方針で取り組んできた施策について現状の評価を行い、本計画へと発展的に引き継ぎつつ、区民の皆様からご要望の多い路線バスのサービス向上や、地域の重要な輸送資源であるタクシーの利活用などを新たな施策として位置付けました。本計画の推進により、区民の皆様が「住み続けたい」と感じ、いつまでも元気に外出を楽しめる移動環境を実現するため、交通事業者や地域の関係者と連携し、全力で取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定に当たり多大なるご尽力を賜りました葛飾区地域公共交通活性化協議会の委員の皆様、ヒアリング等にご協力いただきました交通事業者の皆様、そして貴重なご意見をお寄せいただきました区民の皆様に、心から感謝申し上げます。

令和８（2026）年３月

葛飾区長　青木克徳



目 次

第１章　　計画の概要 1
　1－1 計画策定の目的 1
　1－2 計画の位置付け 2
　1－3 計画の期間 2
　1－4 計画の区域 3
　1－5 計画の対象 3
第２章　　葛飾区公共交通網整備方針の評価 4
第３章　　地域公共交通を取り巻く課題 6
第４章　　基本的な方針と目標 20
　4－1 基本方針 20
　4－2 計画の目標 22
　4－3 評価指標（KPI）と目標値 23
第５章　　目標達成のための施策 25
　5－1 施策体系図 25
　5－2 施策の内容・実施主体・スケジュール 28
第６章　　計画の推進及び評価方法 58
　6－1 計画の推進体制 58
　6－2 PDCA サイクルによる評価・検証 59

第1章 計画の概要

1－1 計画策定の目的

(1)背景

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）（以下「地域交通法」という。）に基づく計画で、令和2年 11 月の地域交通法改正により、計画の作成が自治体の「努力義務」として定められているものです。

本区では、令和元（2019）年度に区の公共交通網の整備方針とその取組を定めた、『葛飾区公共交通網整備方針』（令和元年度～令和 10 年度）（以下「現方針」という。）を策定し、鉄道やバス・タクシーなどの公共交通だけでなく、自転車や徒歩、道路整備など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。

現方針の策定から6年が経過し、新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化、若者人口・外国人人口の増加といった人口構成の変化、運転手の高齢化や労働時間等の上限規制に伴う運転手不足、物価高騰などの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、長年にわたり構築・継承されてきた本区の利便性の高い交通サービス・ネットワークを維持していくことが求められています。

また、令和6年6月には、地域の移動手段の維持・確保に向けた取組を推進するための政府共通指針として「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」が発出され、将来にわたって利便性・生産性・持続可能性の高い移動手段が確保されるよう、交通部局とともに、あらゆる関連部局が連携し、地域の移動手段の確保に取り組むことが求められています。

こうした背景から、現方針を発展的に引き継ぐ葛飾区地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定するに至りました。

(2)目的

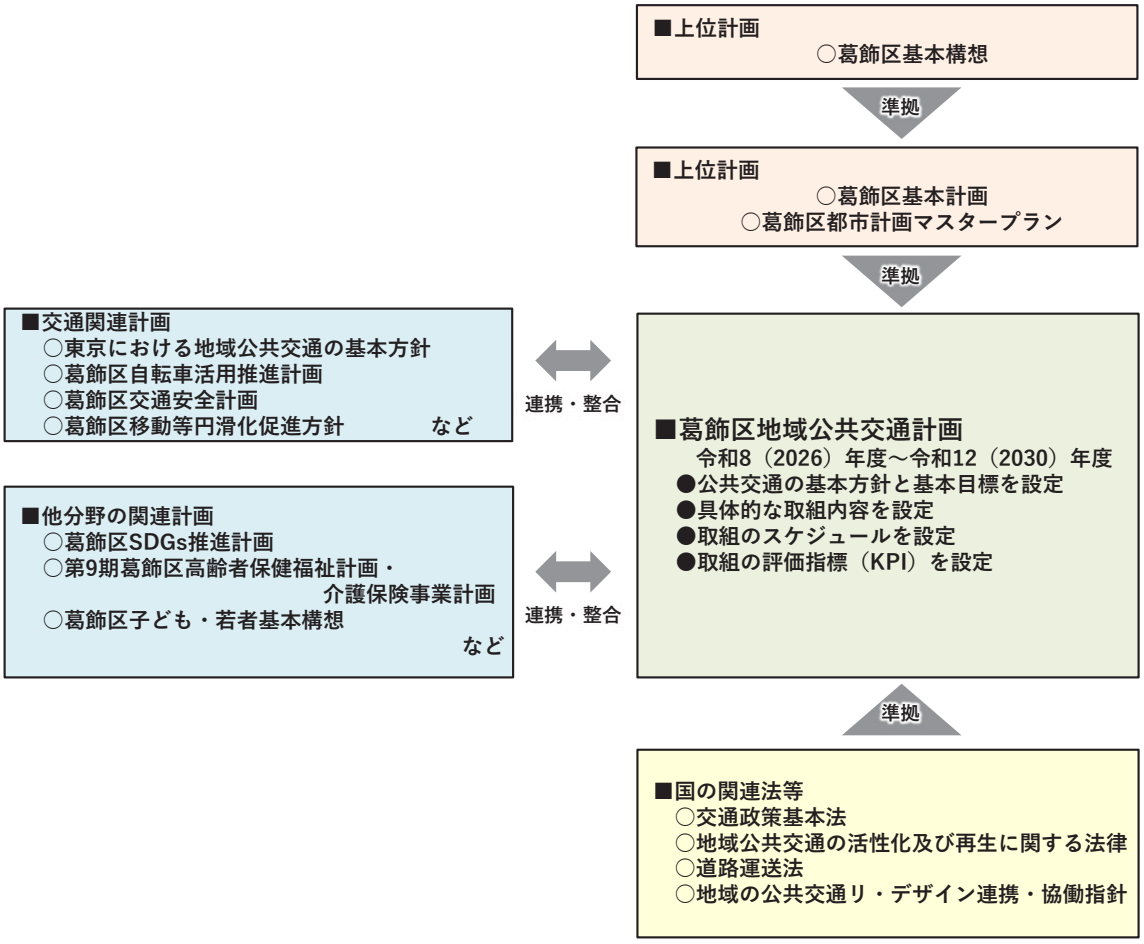
本計画は、本区における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、区が目指す将来像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、区民の日常生活や社会生活に必要となる移動手段を確保し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして策定します。

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。

1−2 計画の位置付け

本計画は、本区の「基本構想」「基本計画」及び「都市計画マスタープラン」を上位計画として位置付け、「区が目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

また、本区の自転車活用推進計画や交通安全計画、バリアフリーのマスタープランである移動等円滑化促進方針、環境・福祉等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本区の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。



1−3 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である基本計画の計画期間に合わせて、令和8（2026）年度から令和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

1−4 計画の区域

本計画は、葛飾区の全域を対象とします。

なお、近隣自治体にまたがる取組を進める場合は、近隣自治体と連携・調整しながら検討していきます。

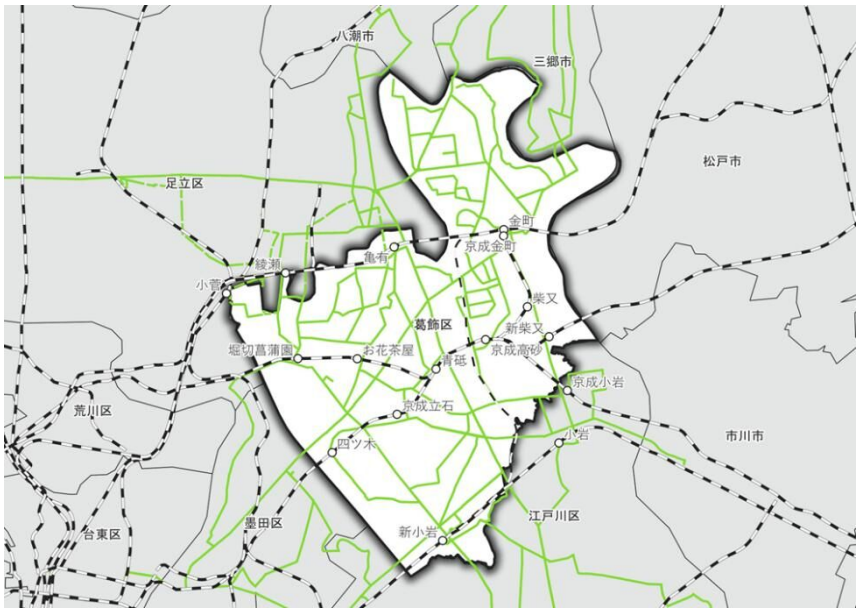


図 計画の区域

1−5 計画の対象

本計画は、既存の公共交通に加えて、地域主体交通や企業送迎車両活用の取組も対象とし、あわせて、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。

また、舟運や新たな交通サービスについても検討の対象とします。



図 計画の対象

第2章 葛飾区公共交通網整備方針の評価

現方針にて定めた 16 の施策について、令和6（2024）年までの実施状況及び今後の継続有無・課題を整理しました。

■葛飾区公共交通網整備方針の概要

項目	内容
計画期間	令和元(2019)年度～令和 10(2028)年度
目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方	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。
公共交通網整備方針	整備方針① 公共交通の更なるサービス向上 高齢者などの移動制約者や観光客など、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を目指して、更なるサービス向上を図ります。 整備方針② 持続可能な公共交通網の構築 バス運転手が不足する現状や今後の人口減少などを見据え、区民（利用者）と交通事業者と区とが協働して、持続可能な公共交通網の構築を目指します。 基幹路線とフィーダー路線（支線）とが、効率的・効果的につながる公共交通網を構築します。 現在の公共交通サービスを維持するとともに、一層の公共交通の利用促進を図ることにより、自家用車から公共交通利用への転換を図っていきます。 整備方針③ 関連分野との連携による地域の活性化 まちづくりの進展や都市施設の整備に合わせた公共交通網の構築を図るとともに、関連する事業との連携を強化していきます。観光や福祉、子育てなどの関連分野と連携し、必要な移動手段の確保を図り、外出機会や交流の増加などにより、地域の活性化につなげていきます。
計画的に取り組む施策	1）循環バス導入などの検討 2）都市施設の整備に合わせたバス路線の検討 3）バス停利用環境の整備 4）公共交通に関する情報提供 5）サイクル&バスライドの整備 6）運転手確保の支援 7）公共交通の利用促進
継続的に取り組む施策	1）都市施設の整備 2）バス走行環境の改善 3）交通バリアフリーの推進 4）自転車利用環境の整備 5）新金貨物線の旅客化の検討 6）既存鉄道の利便性の向上
機会をとらえて取り組む施策	1）地域の自主的な取組への支援 2）交通に関する最先端技術への対応 3）その他の考慮する取組

■現方針の施策の実施状況及び本計画への反映

検証手順	検証の方法
①取組の実施状況	A ：予定通り完了又は進行中の施策 B ：進行中だが、予定から遅れている施策 B’：内容又は方向性を変更して、進行中の施策 C ：現時点でまだ着手できていない施策
②本計画への反映	◎ ：さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策 ○ ：今後も継続することが望ましい施策 △ ：事業内容を見直して継続することが望ましい施策

目標	施策・事業		①取組の実施状況	②本計画への反映
計画的に取り組む施策	1）循環バス導入などの検討	循環バス導入などの検討	A	△
	2）都市施設の整備に合わせたバス路線の検討	補助 276 号線区間での検討	A	○
		補助 274 号線区間、立石駅北口駅前広場での検討	B	○
	3）バス停利用環境の整備	上屋、ベンチの整備（5カ所程度/年度）	B	○
	4）公共交通に関する情報提供	バスロケーションシステムの表示器の整備（5カ所程度/年度）	B	◎
		デジタルサイネージの整備	B	◎
		バス路線図の作成・配布	A	○
	5）サイクル&バスライドの整備	サイクル&バスライドの整備（2カ所程度/年度）	A	○
	6）運転手確保の支援	運転手確保の支援	A	◎
	7）公共交通の利用促進	公共交通の利用促進	A	○
継続的に取り組む施策	1）都市施設の整備	駅前広場の整備（京成立石駅）	B	○
		駅前広場の整備（四ツ木駅）	A	○
		駅前広場の整備（京成高砂駅）	C	○
		駅前広場の整備、理科大学通り・しょうぶ通りの拡幅整備（金町駅）	A	○
		駅前広場の整備（新小岩駅）	A	○
		都市計画道路の整備	A	○
	2）バス走行環境の改善	PTPS の導入、バスレーン・バスベイの整備	A	○
	3）交通バリアフリーの推進	鉄道駅でのバリアフリー経路確保・ホームドア整備、心のバリアフリー	A	○
		歩道勾配改善、歩行空間の確保	A	○
	4）自転車利用環境の整備	自転車走行環境整備、自転車関連事故発生個所の改善	A	○
		自転車駐車スペースの確保、ルール・マナー向上策の実施	A	○
		シェアサイクル導入	A	○
	5）新金貨物線の旅客化の検討	課題の検討、事業スキームの深度化、機運醸成等の取組	A	◎
	6）既存鉄道の利便性の向上	鉄道事業者との協議、要望	A	○
機会をとらえて取り組む施策	1）地域の自主的な取組への支援	タクシーの活用、その他の移動手段の活用	A	◎
	2）交通に関する最先端技術への対応	最先端技術進展の注視、状況に応じた活用	A	○
	3）その他の考慮する取組	葛飾菖蒲めぐりバスの拡充検討、ラッピングバスの運行	B’	△
		舟運の活用検討	C	○

第3章 地域公共交通を取り巻く課題

本区の公共交通を取り巻く環境やまちづくりの現況、区民や公共交通利用者のニーズ調査結果などを踏まえ、本計画で解決に向けて取り組むべき課題を整理しました。

課題① 鉄道駅間をつなぎ、まちづくりを支える南北方向の交通ネットワークの強化が必要

区内は、南北方向への人の移動が見られるものの、鉄道路線が不足しており、鉄道計画路線の早期実現に向けた検討を実施していますが、現在は路線バスが南北軸の幹線を担っています。区民からは、きめ細やかなバス路線や、定時運行の重視などのニーズがあります。

【課題整理の視点】

南北方向の鉄道が不足・路線バスが幹線交通として機能

- 本区の鉄道路線は東西方向に結ぶ路線が多く、現状においては南北方向の移動ニーズは路線バスが中心に担っています。
- 南北の鉄道駅間や幹線道路を結ぶバス路線では、1日 100 本以上運行されている路線をはじめ、高頻度で運行されている路線が多く、幹線交通としての機能を果たしています。
- 現況把握のため実施した人流ビッグデータ分析からは、区内の移動では東西方向に比べ、南北方向への流動が多いことが明らかになっています。

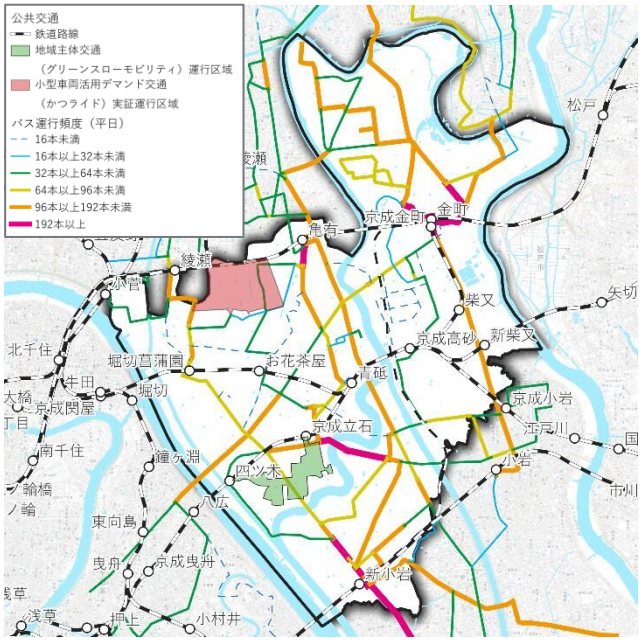


図 路線バスの運行頻度図

区民の意見は、きめ細かなバス路線や、定時運行を重視する傾向

- 区民アンケートにおける、今後の公共交通施策に求める方向性では、「バスの運行ルートを検討し、利用できる地域を増やす」（33.6%）「バスが時間通りに運行されるよう走行環境の改善を進める」（24.9%）などの意見が多く、きめ細やかなバス路線や、定時運行を重視する傾向があります。

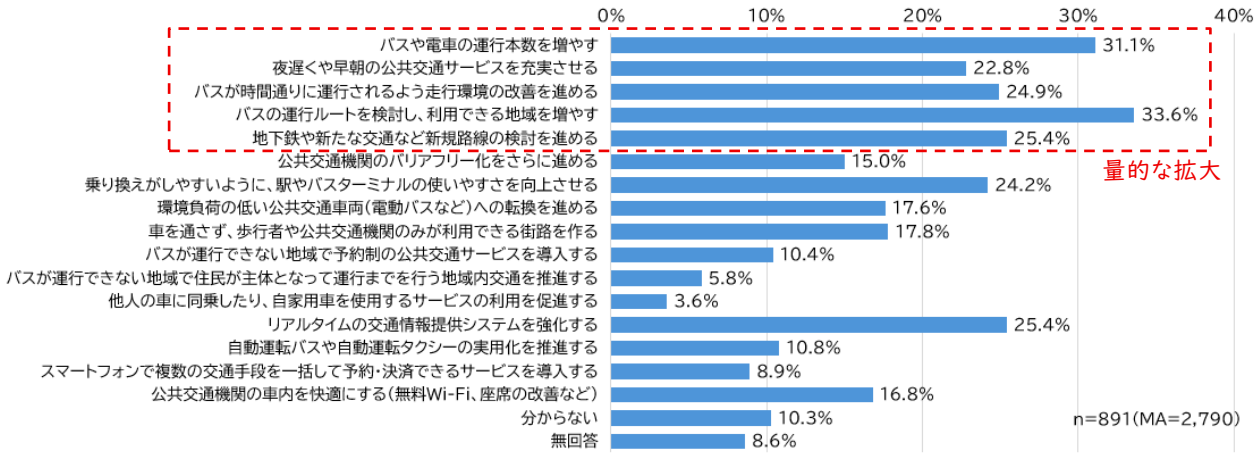


図 今後の公共交通施策の方向性（区民アンケートより）

*n は回答者の人数、複数回答のため MA は全体の回答数。割合は n に対する数値。

南北を結ぶ貨物線「新金線」の旅客化の早期実現に向けた検討を実施している

- 区は、南北交通ネットワークの充実や地域のさらなる発展に向け、新金線旅客化の検討に取り組んでいます。旅客化の実現には、国道6号との交差、貨物列車との併存などの課題があり、こうした課題の解決に向け、関係機関との協議を進めながら検討を行っています。
- 令和7年1月に取りまとめた新金線旅客化検討委員会報告書に基づき、さらに検討を進めています。



図 新金線

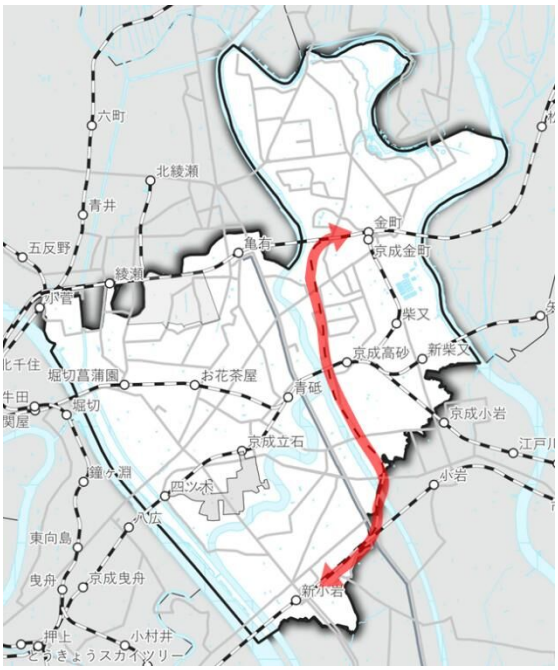


図 新金線の位置図

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

- 地下鉄8号線（押上～野田市）及び地下鉄 11 号線（押上～四ツ木～松戸）の延伸に向け、葛飾区・墨田区・江東区・松戸市によって構成する「地下鉄 8・11 号線促進連絡協議会」において、早期実現に向けた調査研究に取り組んでいます。
- 環状七号線に沿ったルートにおいて、環七高速鉄道（メトロセブン）の新設に向け3区の議会・行政が一体となって実現に向け検討を行っています。平成 28 年には、国の交通政策審議会における「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申の中で「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置付けられています。

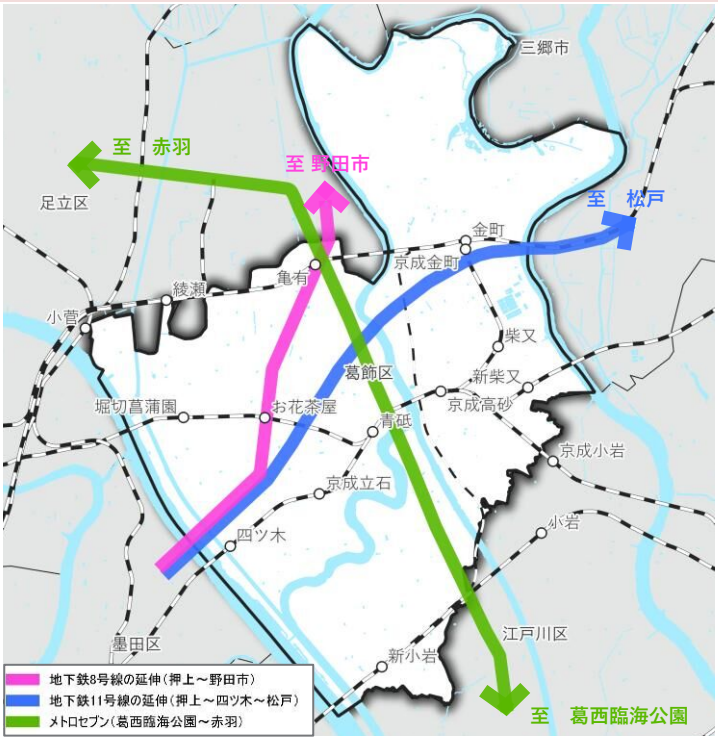


図 鉄道計画路線図

【各視点からの課題のまとめ】

- 新金線の旅客化や新規の鉄道計画路線の早期実現に向けた取組を引き続き実施していく必要があります。
- 南北方向の移動において幹線交通となっている路線バスの機能強化（定時性の向上、路線網の整備など）に向けた検討が必要です。

課題② 将来的に更なる人手不足が見込まれる中、地域の移動ニーズに合った交通サービスが必要

区内のバス路線は総じて高いレベルにあり、区民の満足度も高い状況ですが、時刻表やルートの分かりにくさの改善のニーズがあるほか、今後より一層、運転手不足が進行することが試算されています。また、面的な移動手段であるタクシーは、運賃が利用の障壁になっているほか、アプリ配車以外の場面でつかまりにくい状況が発生しています。

【課題整理の視点】

回復する路線バス需要と運転手不足

- 区内の路線バス利用者数は、新型コロナの影響を受け大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度には概ね令和元年度と同水準まで回復しています。一方で、運転手不足は今後更に深刻化が見込まれ、移動需要に対して、十分な供給を維持することが困難になっています。

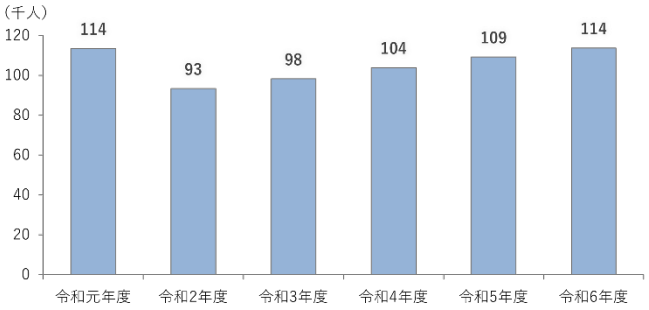


図 区内の路線バス利用者数（1日当たり）
（各事業者提供・参考値）

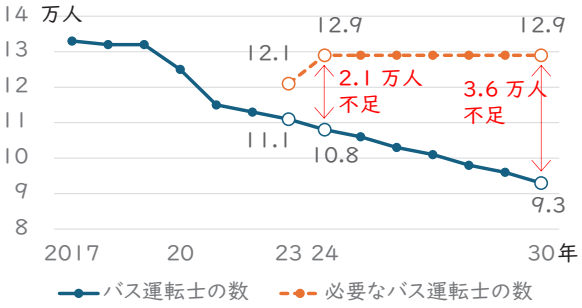


図 全国のバス運転士の数と不足人員の推計
（日本バス協会試算）

アンケートでは、区内のバス路線の満足度は総じて高いレベルにあるが、時刻表やルートの分かりにくさ等が一部で利用の障壁となっている

- 区内の路線バスは、幹線道路を中心に全域に路線網が存在し、主要な移動手段として機能しています。
- 区民アンケートにおける路線バス利用者の総合満足度は「とても満足」「やや満足」を合わせて46%で、満足度は高くなっています。
- 一方で、路線バスを利用しない人に理由を尋ねる設問では、他の移動手段がある以外の理由では「本数が少なく、予定に合わないから」（13.5%）「時刻表やルートが分かりにくいから」（10.9%）との回答が一定程度みられ、鉄道と比較すると情報が入手しづらい時刻表やルート、運行本数の少なさが利用の障壁となっています。

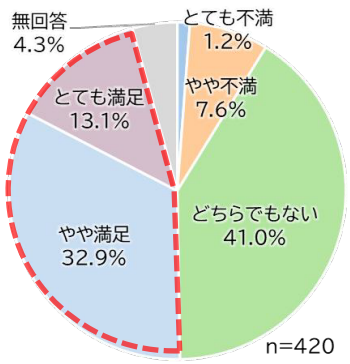


図 路線バス利用者の総合満足度
（区民アンケートより）

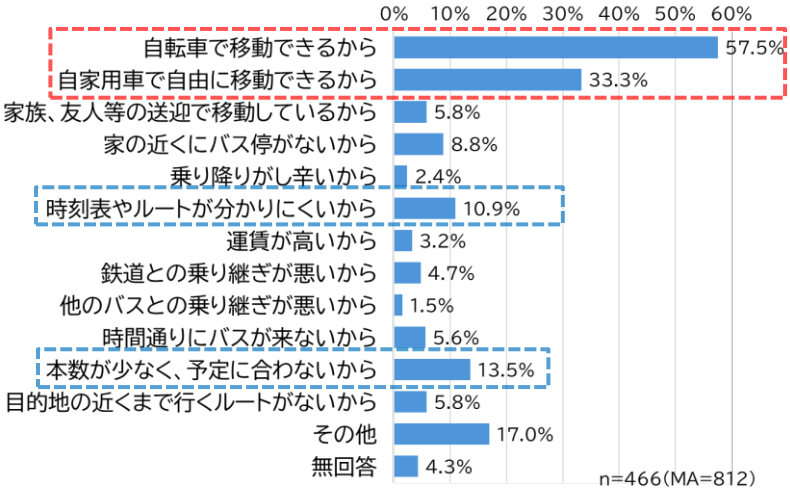


図 路線バスを利用しない理由
（区民アンケートより）

アンケートでは、運賃がタクシー利用の障壁となっている

- タクシーは、ドアツードアで移動することができ、高齢者や障害のある方などの「移動制約者」と呼ばれる方々や、バスのルート上にない地域の住民にとって、面的な公共交通として必要不可欠な存在です。
- 区民アンケートにおける、タクシーを利用しない理由の第2位は「運賃が高いから」（39.7%）となっており、他の交通手段と比較するとやや運賃が割高であることが、タクシー利用の障壁となっています。

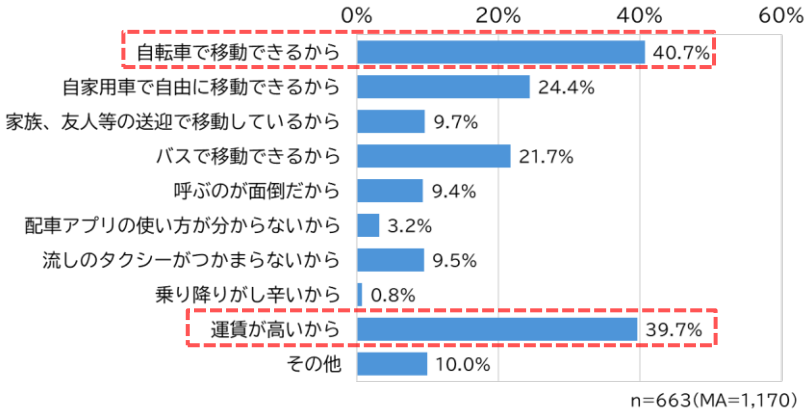


図　タクシーを利用しない理由（区民アンケートより）

アンケートでは、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

- 鉄道駅のタクシー乗り場で実施したタクシー利用者アンケートでは、タクシーに乗れなかった理由として「駅前の乗り場にタクシーが来なかった」「路上（流し）でつかまらなかった」などの割合が高く、配車アプリの普及により、従来の利用方法ではタクシーがつかまりにくい状況が発生しています。

表　タクシーに乗れなかった理由（タクシー利用者アンケートより）

	タクシーに乗れなかった理由							
	駅前の乗り場にタクシーが来なかった	タクシー乗り場が行列していた	路上（流し）でつかまらなかった	アプリで呼んだが待ち時間が長かった	電話で呼んだが待ち時間が長かった	希望の時間に予約を断られた	その他	無回答
全体 n=51(MA=93)	62.7%	35.3%	45.1%	17.6%	7.8%	9.8%	3.9%	0.0%
65歳未満 n=24(MA=52)	66.7%	54.2%	41.7%	33.3%	4.2%	12.5%	4.2%	0.0%
65歳以上 n=27(MA=41)	59.3%	18.5%	48.1%	3.7%	11.1%	7.4%	3.7%	0.0%

【各視点からの課題のまとめ】

- 運転手不足が今後もより一層深刻化することが見込まれ、地域のニーズに合った移動の足の確保に向け、行政や交通事業者、地域が連携し、先手先手で対応する必要があります。
- 生活交通としてのバスの維持・利便性向上だけでなく、タクシーや地域主体交通など地域密着型の交通手段を確保していく必要があります。

課題③ 都市整備と連携した路線再編や交通拠点整備が必要

新小岩駅、金町駅、京成立石駅の3駅周辺で大規模な再開発が進行しています。区民からは、駅周辺の駐輪場拡充や、他の交通機関との乗り継ぎ改善のニーズが高い傾向があります。

【課題整理の視点】

新小岩、金町、立石の3駅周辺で再開発が進行

- 新小岩駅、金町駅、京成立石駅周辺では、大規模な再開発事業が進行しています。
- 京成立石駅周辺が新たな交通結節点として整備される予定があるなど、公共交通とまちづくりが相互に連携し、検討・整備を進める必要があります。



図 再開発計画案（新小岩駅周辺）



図 再開発計画案（京成立石駅周辺）



図 再開発計画案（金町駅周辺）

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

- 区民アンケートにおける「鉄道の利便性・快適性向上策」の回答では、「駅周辺の駐輪場の拡充」（21.2%）「ほかの交通機関との乗り継ぎ改善」（16.3%）など、他の移動手段との連携の要望が多い傾向にあります。

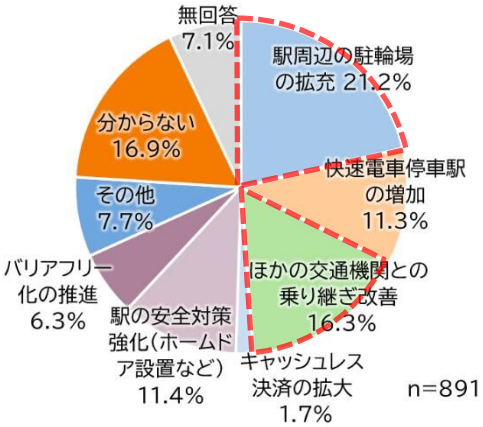


図 鉄道の利便性・快適性向上策
（区民アンケートより）

【各視点からの課題のまとめ】

○ 区内各地で大規模な再開発が進行していることから、進捗に合わせた路線の再編や、区民からのニーズの高い駐輪場、乗り継ぎ環境の整備を行っていく必要があります。

課題④ 自転車と公共交通の連携による相互の活用推進が必要

平坦な地形から、自転車の利用率が高くなっており、自転車通行空間の整備や、シェアサイクルポートの拡大が進められています。

【課題整理の視点】

平坦な地形から、多くの区民が自転車を利用

- 本区は、平坦な地形から、自転車での移動がしやすい環境にあります。
- 交通手段分担率を見ると、区内の移動では「徒歩」（41.5%）に次いで「自転車」（40.1%）が高く、広域以外の移動においては、多くの区民が自転車を利用しています。
- 区民アンケートでも、自由に使える乗り物として自転車（73.4%）の回答が多くなっており、自転車との共存・連携を図る施策の検討が必要です。

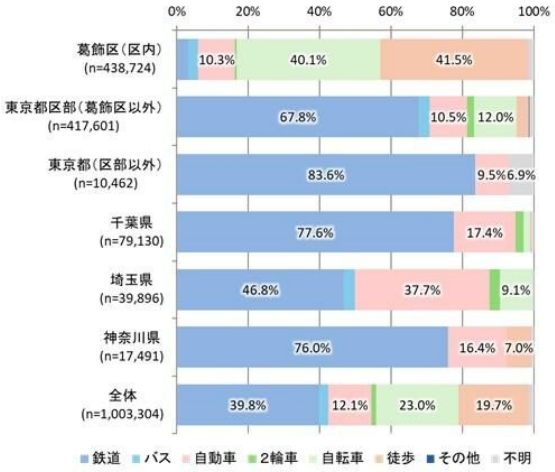


図 交通手段分担率*（平成 30 年パーソントリップ調査より）

*交通手段分担率･･･発地または着地を葛飾区とする全交通手段のトリップに占める移動手段の割合

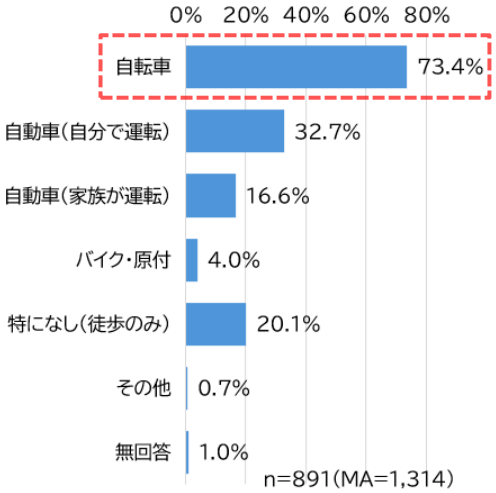


図 自由に使える乗り物（区民アンケートより）

シェアサイクルポートの設置（公共施設 11 か所、民間施設 99 か所）

- 区では、令和8年度まで「葛飾区シェアサイクル事業」社会実験を実施しており、シェアサイクル事業者と連携したサイクルポートの拡大を進めています。
- 鉄道駅周辺や、運行頻度の高いバス路線周辺にシェアサイクルポートが設置されています。
- 一方で、公共施設への設置が進んでいない状況があり、地域の移動ニーズに応じたポートの配置拡充が必要となっています。

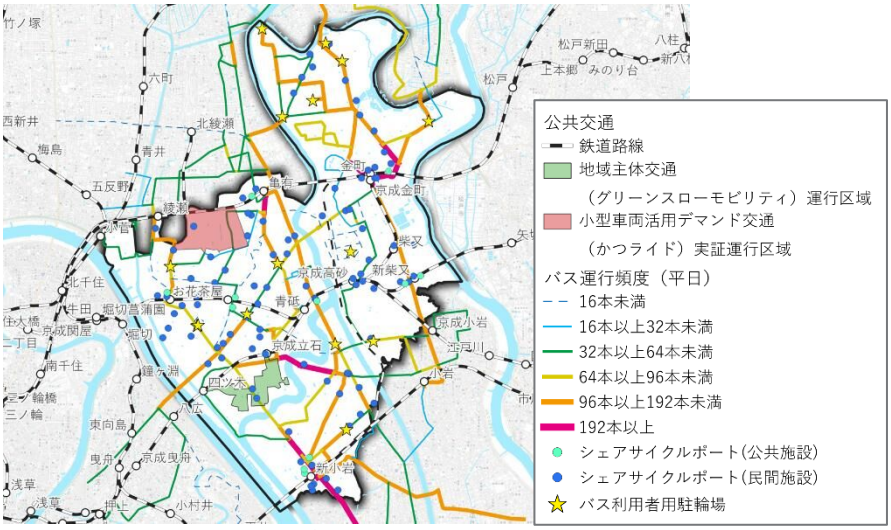


図 シェアサイクルポート･バス利用者用駐輪場

都市計画道路の整備率（71.5%）

自転車通行空間の整備状況（区道）（約 20km）

- 整備済みの都市計画道路は、路線バスの主要な運行ルートとなっているほか、自転車通行空間についても、整備が進められています。
- 今後も整備進捗に合わせた公共交通のルート検討などの連携や、特に自転車利用が多い状況にあることから、交通安全の観点からの空間整備や公共交通との共存の工夫が必要です。

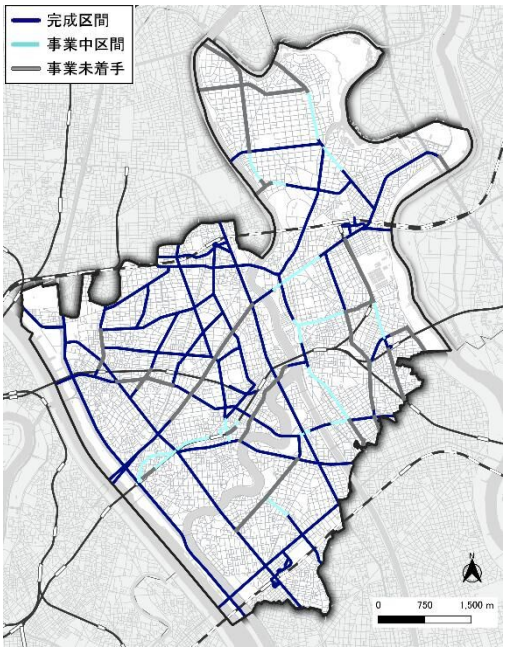


図 都市計画道路



図 サイクル&バスライド（バス利用者用駐輪場）

図 都市計画道路における自転車通行空間

【各視点からの課題のまとめ】

- 自転車の利用率が高いことが特徴であることから、公共交通の利用促進の視点においても、自転車との共存・連携を図る必要があります。

課題⑤ 観光など来訪者向けの交通サービスの整備、情報発信が必要

新たな観光拠点施設の整備や、水辺空間の活用に向けた取組が進められています。外国人観光客が増加傾向にあるほか、外国人居住者も増加しつつあります。

【課題整理の視点】

新施設の開業により来訪者の増加が見込まれている

- 平成 29 年度の葛飾区観光経済実態調査では、葛飾区を年間約 440 万人の観光客が訪れていると推計されています。
- 令和7年3月には新たな観光施設として「こち亀記念館」が亀有駅前にオープンしました。
  また、令和8年度には、本区を代表する観光地である柴又地区に、観光拠点「柴又川甚まちなみ館」がオープンする予定です。
  そのほか、新宿交通公園のリニューアルなどが検討されており、観光等で区内外からの来訪が増加することが見込まれます。
- 来訪者への分かりやすい公共交通の情報発信や、公共交通を使って区内を周遊する利用環境の強化などの必要性が高まっています。



図 こち亀記念館

©秋本治・アトリエびーだま／集英社



図 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

水辺空間・舟運の活用

- 東京都では、平成 27 年から水辺空間の活用や舟運活性化に向けた取組を実施し、「船旅通勤」を目的とした航路や、観光航路の新規就航が行われています。
- 本区は、中川や江戸川、荒川といった河川に囲まれた地形であることから、水辺空間が多く存在します。
- 「葛飾中川かわまちづくり計画」では、中川沿川地域においてまちと川が一体的となったまちづくりを行うことを位置付け、見晴らしデッキやテラスの整備と合わせて、船着場の整備が予定されています。



図 船着場整備予定箇所

インバウンド対応の必要性

- 国重要文化的景観の選定を受けた柴又などの下町情緒の残る地域や、「こち亀」や「キャプテン翼」といった漫画・アニメにゆかりのあるスポットも多く、外国人観光客の来訪が増えつつあります。
- 運行情報や乗り場案内等の多言語化対応、案内サインの工夫などの必要性が高まっています。



図 国選定重要文化的景観
「葛飾柴又の文化的景観」

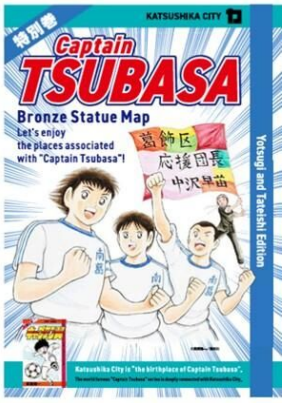


図 キャプテン翼銅像めぐりマップ（英語版）
©Yoichi Takahashi

外国人人口が増加傾向、多言語対応の必要性

- 令和3年～令和7年の外国人人口の推移を見ると、増加傾向にあることから、やさしい日本語や多言語に対応した情報発信の必要性が高まることが予想されます。

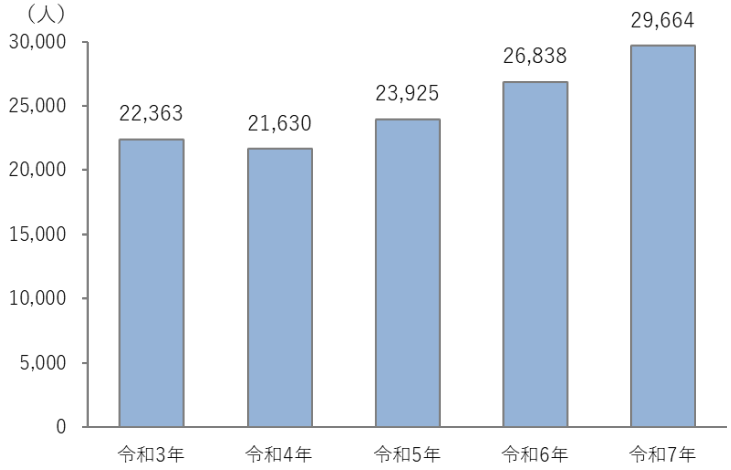


図 区内の外国人人口の推移（住民基本台帳より）

【各視点からの課題のまとめ】

- 新たな観光拠点の整備や訪日外国人の増加により、来訪者の増加が見込まれることから、来訪者向けの交通サービスや情報発信の強化が必要です。
- 水辺空間を活かした川と一体的なまちづくりに合わせ、舟運などの観光と連携した交通環境の充実が必要です。
- 区内に居住する外国人人口が増加傾向にあるため、多言語に対応した情報発信が必要です。

課題⑥ 持続可能な公共交通実現のために、自治体を中心とした地域の関係者の密な連携が必要

区内の路線バスにおいて、運転手不足に起因する減便が発生しており、区民からは、運転手不足に対する支援の強化を求める声が多く挙がっています。また、法改正等により、地域の交通サービスの維持に自治体が積極的に関与することが求められるように変化しています。

【課題整理の視点】

路線バス事業者の運転手不足による減便

- いわゆる「2024 年問題*」（改善基準告示への対応）や、業界全体での運転手不足の影響により、減便が発生している事業者があります。
- バス事業者ヒアリングでは、全ての事業者から「運転手不足」が課題に挙げられています。

*2024 年問題（改善基準告示）・・・「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正（令和6年4月1日からの適用）により、1日の最大拘束時間の上限 15 時間と、拘束時間の後の休息時間の下限9時間が定められたことに起因する、輸送業界全体での運転手不足の諸問題

表 2024 年問題を要因とする路線の減便状況（令和6年8月時点）
（令和6年 10 月 18 日開催 第4回葛飾区地域公共交通会議資料）

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

アンケートでは、バス事業者の運転手不足解消に向けた支援を求める要望

- 区民アンケートにおける、「区の公共交通施策でこれまで以上に推進すべき取組」では、「バス事業者の運転手不足に対する支援」（33.0%）が多くなっており、運転手不足への対応に関心が高まっています。

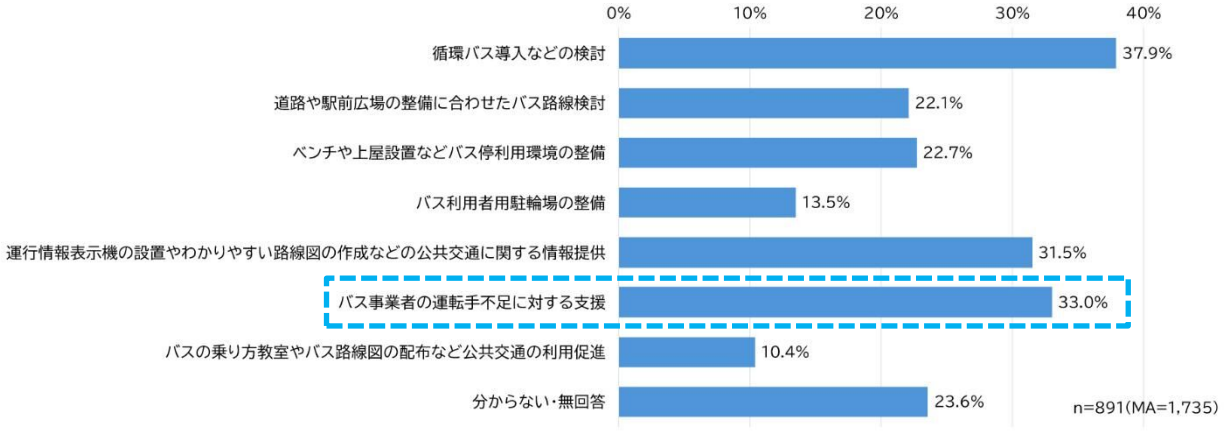


図 これまで以上に推進すべき取組（区民アンケートより）

交通政策基本法や地域交通法の要請を踏まえた、交通サービス維持への自治体の積極的な関与

- 日本における公共交通の多くは、民間事業者の独立採算制が基本でしたが、少子高齢化や利用者数の減少という社会状況の中で、持続可能な公共交通を維持していくために、自治体の積極的な関与が求められるように変化しています。
- 交通分野のみならず、まちづくりや福祉・教育等の関連部局など、地域の関係者が一体となって地域公共交通を支えていくことが求められています。



図 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）

- 計画策定に際して、庁内の連携を推進するため、交通部局と関連部局との連携として考えられる事項や計画内に盛り込んでほしい事項などについて庁内アンケート調査等を実施し、複数部局からの意見を取りまとめました。

表 関連部局からの意見（庁内アンケート等より）

関連部局	部局間連携として考えられる事項	計画内に盛り込んでほしい事項
交通安全対策担当課	・交通安全講習会や街頭キャンペーンでの公共交通に関する広報等により利用促進に寄与 ・免許返納者への支援を計画中	・高齢者の移動の利便性向上と社会参加の促進、子育て世帯の移動の利便性向上に向けた交通安全の確保
新小岩街づくり担当課	・まちづくり協議会への公共交通の利用促進等及び説明	
金町街づくり担当課	・DXによるより分かりやすい案内表示	・公共交通のバリアフリー化
立石駅北街づくり担当課	・京成立石駅周辺再開発による交通結節点化	・駅周辺での自転車の押し歩きの推奨
高砂・鉄道立体担当課	・まちづくり協議会への公共交通の利用促進等及び説明	・だれもが利用しやすいユニバーサルデザインへの考慮、新たな移動（交通）手段の導入検討
道路建設課	・都市計画道路整備に合わせたバス停移設時の事業者や沿線住民との調整、スケジュール等の共有	・新規路線のバスベイ等を道路整備と一体的に整備
公園課	・サイクル&バスライドやシェアサイクルポートの提供 ・交通公園での交通安全教室やキャンペーンの実施 ・高齢者や子育て世帯の外出目的とした公園PR	
環境課		・環境に配慮した次世代自動車、EVやFCV（燃料電池車）などの普及促進
健康推進都市担当課		・移動利便性や快適性向上による健康活動の促進
文化国際課	・外国人向け生活ガイドへの公共交通利用情報の掲載・指定管理者事業や区事業での普及啓発（チラシ配布等）	・外国人区民も利用しやすい公共交通になるような施策（例：交通案内アプリ等でやさしい日本語・多言語対応する）
高齢者支援課		・地域住民の移動手段の確保に向けた自動運転移動サービスの導入 ・サポートカー限定免許の制度（令和４年５月施行）の適切な運用など、運転に不安のある高齢者等の移動自立のための交通手段の確保
学校教育推進担当課		・全庁的なバス需要の把握と各課との連携（輸送の効率化）

【各視点からの課題のまとめ】

- 交通サービスの維持に自治体が積極的に関与することが求められるよう変化しており、運転手不足への対応に向け、自治体を中心に地域関係者が密に連携を図る必要があります。
- 公共交通の確保は、都市整備（まちづくり、道路整備等）、教育（通学、通塾、校外学習等）、福祉（健康増進、免許返納促進等）など様々な分野と一体的に進める必要があることから、関係部局との連携強化が必要です。

課題⑦　誰もが快適に利用できる公共交通の実現のため、多様なニーズへの対応が必要

区民からは、わかりやすい路線図やリアルタイムの運行状況発信など、情報提供に関する強化の要望が高くなっています。また、若年層人口の増加や将来的な高齢化の進展により、区民の公共交通へのニーズが多様化しつつあります。

【課題整理の視点】

アンケートでは、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

- 区民アンケートでは、今後の公共交通施策に求める方向性として、「リアルタイムの交通情報提供システムを強化する」（25.4%）との回答が多くなっています。
- また、「区の公共交通施策でこれまで以上に推進すべき取組」では、「運行情報表示機の設置やわかりやすい路線図の作成などの公共交通に関する情報提供」（31.5%）などが多くなっており、情報提供を強化する要望が多い状況です。
- 高校生アンケートでは、路線バスの改善内容として「遅延しない時刻表通りの運行」（47.5%）との回答が多くなっており、定時性確保の要望が多い状況です。

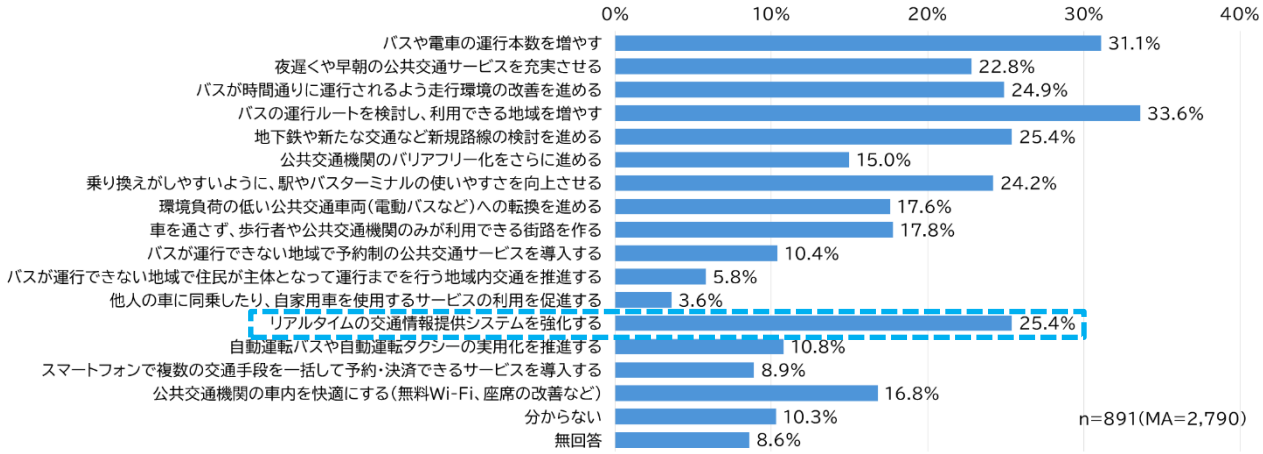


図　今後の公共交通施策の方向性（区民アンケートより）

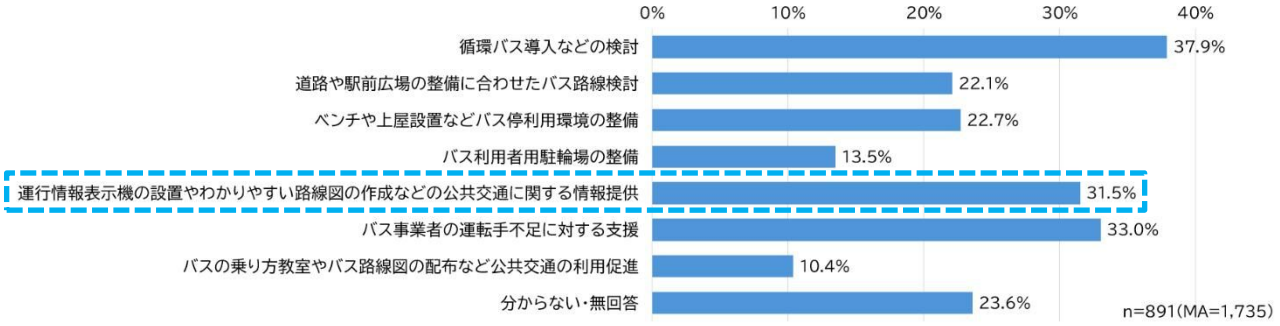


図　区の施策でこれまで以上に推進すべき取組（区民アンケートより）

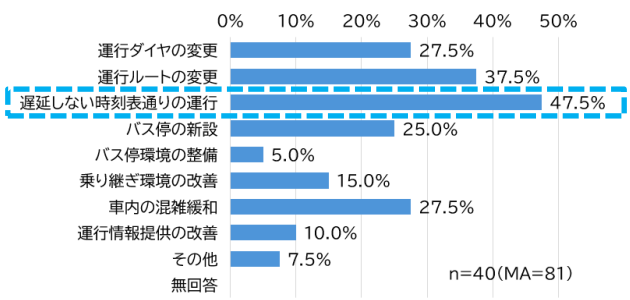


図　路線バスの改善すべき内容（高校生アンケートより）

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

- 令和3年から令和7年までの年齢別の人口推移を見ると、10 から 30 代の人口が増加しているなど、若年層人口が増加傾向にあります。
- 区の基本計画における将来人口推計では、0～65 歳未満の割合が減少し、65 歳以上の高齢者の割合が増加することが見込まれています。
- 若年層の移動ニーズへの対応や、公共交通利用の普及啓発が重要となるほか、将来的には、高齢者の移動支援の重要性がますます高まることが予想されます。

図 年齢別人口の推移
（令和3年～令和7年（住民基本台帳より））

（人）

年齢	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	R7-R3
10歳未満	35,171	34,302	33,551	32,778	32,217	▲ 2,954
10～19	36,484	36,128	36,161	36,588	36,989	505
20～29	55,684	55,586	57,706	59,904	61,508	5,824
30～39	59,350	58,428	58,479	58,895	59,900	550
40～49	71,188	69,295	67,422	65,675	64,187	▲ 7,001
50～59	66,646	68,832	70,785	72,508	73,449	6,803
60～69	49,759	49,460	49,775	50,530	51,824	2,065
70～79	51,667	51,003	50,214	49,017	48,302	▲ 3,365
80歳以上	37,742	39,049	40,082	41,105	41,540	3,798
総計	463,691	462,083	464,175	467,000	469,916	6,225

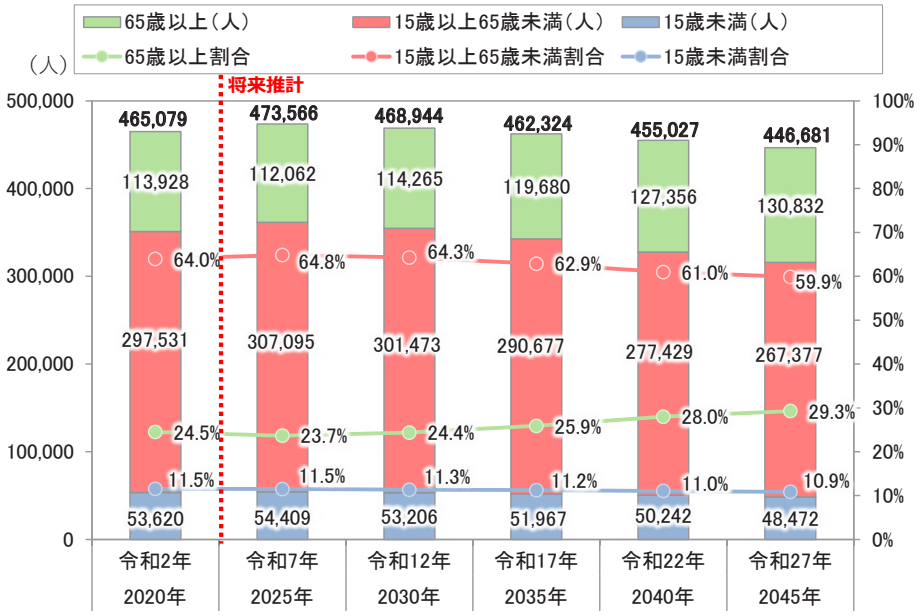


図 将来人口推計（葛飾区基本計画より）

【各視点からの課題のまとめ】

- リアルタイムの情報提供システムや、わかりやすい路線図の作成など、情報提供に関する区民ニーズが高いことから、対応が必要です。
- 若年層人口の増加が顕著である一方で、今後は高齢化の進展が見込まれるなど、ニーズが多様化しつつあることから、誰もが安心して暮らせる社会の実現に向け、取り組んでいく必要があります。

課題⑧ テクノロジーの活用による公共交通サービスのソフト・ハード両面での進化が必要

交通 DX や MaaS*、自動運転などの技術革新が進んでいるほか、環境問題に対応するため、電気や水素、燃料電池を動力源とした環境配慮型車両の導入も進みつつあります。

【課題整理の視点】

DX や自動運転・MaaS など最先端技術の進展

- 公共交通分野においても、DX の活用や自動運転・MaaS といった技術革新が進んでいることから、今後の導入可能性も鑑みながら計画を策定する必要があります。
- 東京都は、急速に技術革新が進む自動運転技術を都市づくりに活用するため、2040 年代を目標年次とする「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を 2022 年に策定しました。
- 本区では 2050 年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとする「ゼロエミッションかつしか」を宣言しています。
- SDGs や地球温暖化防止等の社会課題に対応するため、EV 車両や水素、燃料電池車両など、環境に配慮した車両の導入を推進していく必要があります。

*MaaS・・・複数の移動サービス（バスやシェアサイクル、レンタカー等）を一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスをシームレスに利用できるようにするコンセプト。

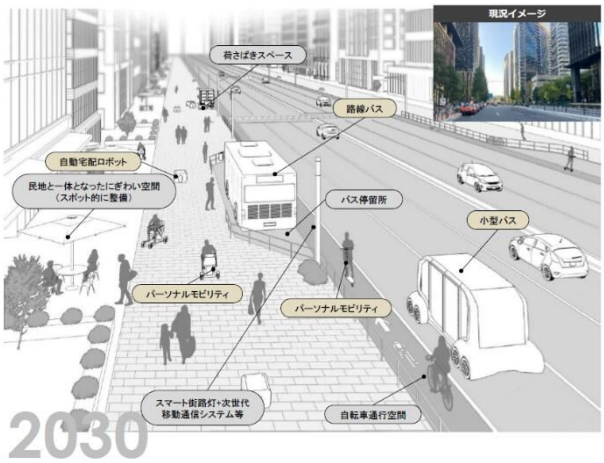


図 2030 年の都心部の幹線道路
（東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」より）



図 自動運転技術の発展
（松戸市の自動運転バス実証運行）





図 環境に配慮した車両の導入
（京成バス東京 葛飾営業所）

【各視点からの課題のまとめ】

- 交通 DX の取組や、自動運転・MaaS などの革新的な技術が実用化されつつあることから、ソフト・ハードの両面からそれらのテクノロジーの活用を推進していく必要があります。

第4章 基本的な方針と目標

4－1 基本方針

本区の地域公共交通を取り巻く課題の解決を図り、葛飾区基本構想・基本計画及び葛飾区都市計画マスタープランで掲げる「目指すべき姿」「まちの将来像」を実現するために、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

目指すべき姿【基本構想・基本計画】

みんなでつくる、水と緑と人情が輝く暮らしやすいまち・葛飾

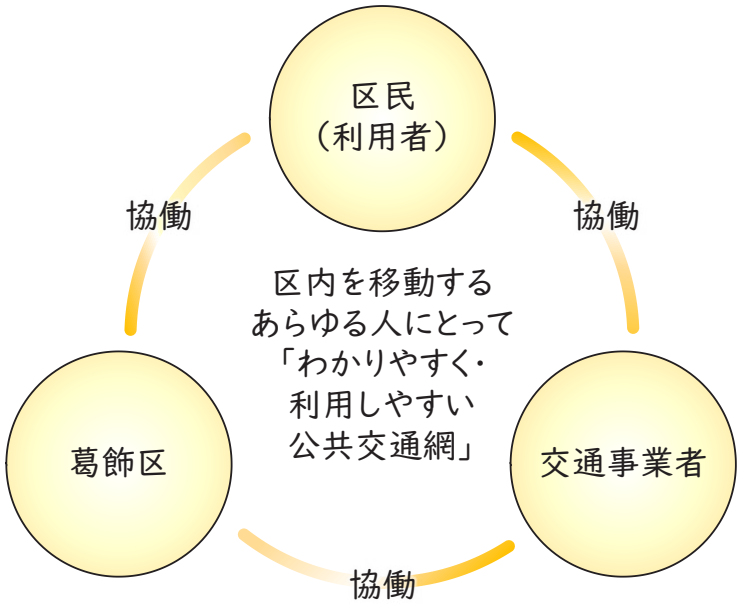
- いつまでもいきいきと幸せに暮らせる、安全・安心なまち
- 子どもが元気に育ち、誰もが生涯にわたって成長し活躍できるまち
- 人や自然にやさしく、誰もが快適に暮らせる美しいまち
- 葛飾らしい文化や産業が輝く、笑顔とにぎわいあふれるまち
- 先進技術を最大限に活用し、洗練された質の高い生活を送れるまち

まちの将来像【都市計画マスタープラン】

- みんなでつくる安全なまち
- メリハリある利便性の高いまち
- 賑わいが創出される地域づくり
- 充実した交通網による移動しやすいまち
- 地域の特性を踏まえた公園整備と沿川まちづくり
- 緑豊かな街並み景観

基本方針【地域公共交通計画】

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



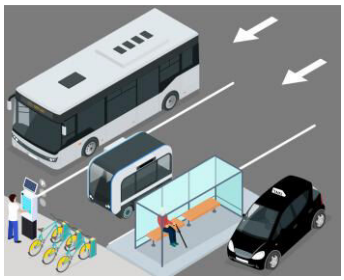
将来の地域公共交通の利用イメージ

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。

4－2　計画の目標

基本方針を踏まえ、本計画で達成すべき5つの目標を設定しました。

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

- 新金線を活用した新たな交通システムの構築について、早期実現に向けた検討を進めます。
- 地下鉄 8・11 号線の延伸や、メトロセブンの建設促進に向けて、沿線自治体と連携し検討を進めます。
- 各鉄道駅間を結ぶ南北の路線バスのサービス向上を図ります。
- 渋滞等で定時性が確保できていない区間について、走行環境の改善などによる定時性確保の取組を実施し、南北の路線バスの利便性向上を図ります。

目標②　地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保

- 地域内の移動、日常生活での移動にとって欠かせない既存の生活交通について、維持・確保を図ります。
- 路線バスの休廃止や減便等により、移動の利便性が低下しているエリアについては、面的な移動手段（グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通や小型車両活用デマンド交通など）も含め、地域の移動の足を確保します。

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

- 駅周辺街づくりに合わせた駅前広場整備を進め、公共交通の結節機能の強化を図ります。
- 自転車通行空間や自転車駐車場の整備などを通じて、公共交通ネットワークの補完や環境負荷の低減につながる自転車の利活用を推進します。
- 区内観光を活性化させるよう、交通手段の充実を図ります。
- レクリエーションや公共交通への活用など、舟運の検討を進めます。

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

- バス事業者の運転手不足が深刻化していることから、官民の連携により運転手の確保を図ります。
- バス停留所整備や、モビリティマネジメント、バリアフリー推進などを通じて、公共交通の利用促進を図ります。
- 自家用車を利用しなくても安心して移動できる交通環境を整備し、公共交通利用への転換を促進します。

目標⑤　ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上

- デジタルを活用した運行情報の提供や総合的な情報発信により、公共交通の利便性向上を図ります。
- 次世代モビリティや自動運転等の新技術の活用に向け、研究・検討を進めます。
- 2050 年のゼロエミッションかつしか達成に向けて、環境配慮型車両の導入を推進します。

4－3　評価指標(KPI)と目標値

(1)現況値及び目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標（KPI）及び数値目標を次のとおり定めます。

表　評価指標（KPI）と目標値

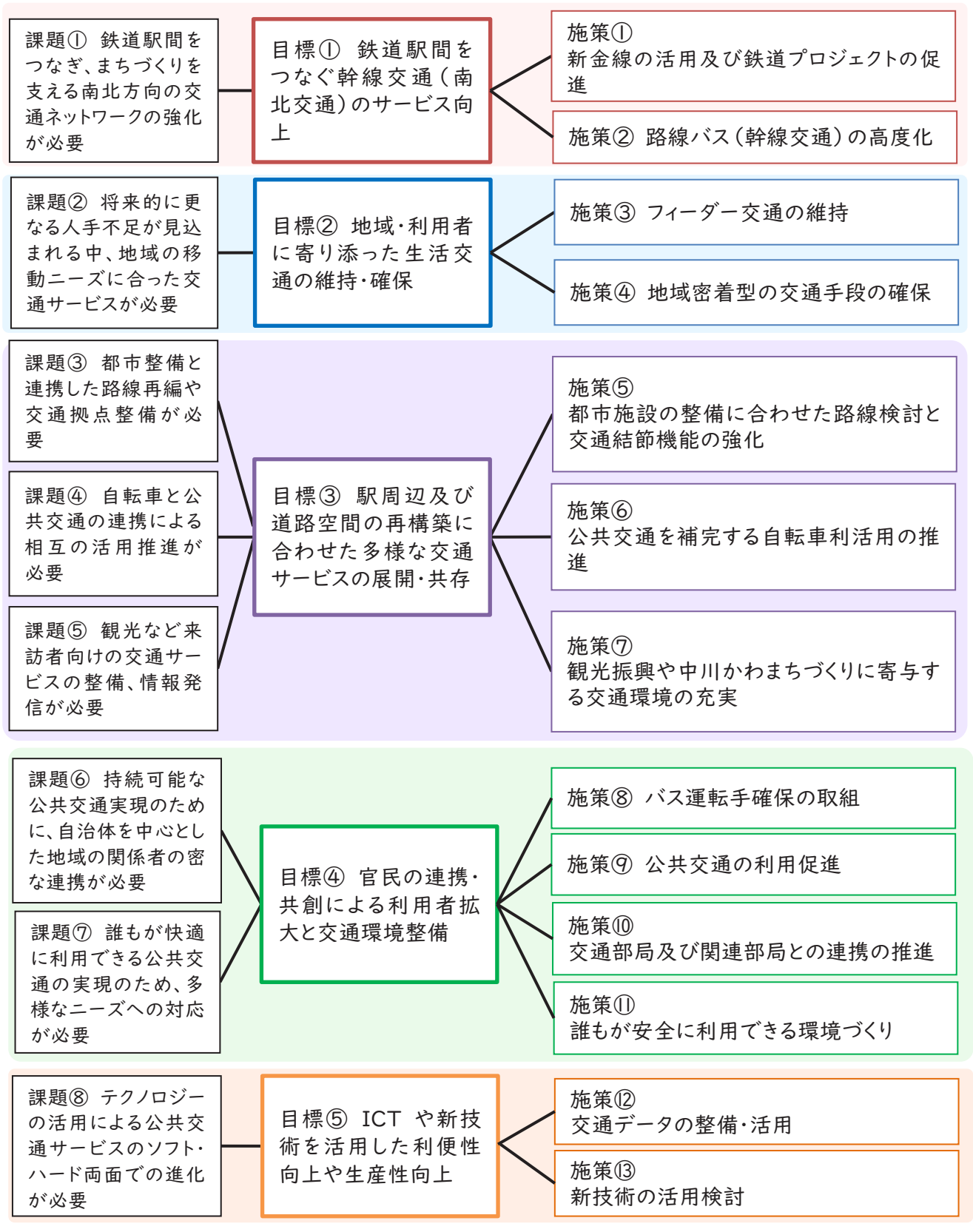
目標	評価指標（KPI）	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方
目標① 鉄道駅間をつなぐ幹線交通（南北交通）のサービス向上	**定時性向上に向けた取組の実施件数**	件	―	2	実績	計画期間内に2件
	幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数	本（片道）	725 （令和7年4月1日時点）	725	実績	計画期間を通じた運行本数維持
目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保	**地域住民・企業と協働で運行する生活交通の地区数**	地区	2 （令和6年度末）	4	実績	計画期間内に2地区
	細田循環バスの利用者数	人／日	479 （令和6年度）	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増
	地域乗合ワゴンさくらの利用者数	人／日	140 （令和6年度）	140	実績	計画期間を通じた利用者数維持
	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	人／日	20 （令和7年度（本格運行以後））	増加	実績	計画期間を通じた利用者数増
	小型車両活用デマンド交通「かつライド」の利用者数	人／日	―	―	実績	実証運行結果を踏まえ設定
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	**モビリティハブの整備数**	か所	―	1か所	実績	計画期間内に1か所
	シェアサイクルポートの設置数	か所	110 （令和6年度末）	―	実績	社会実験期間終了後に設定
	サイクル&バスライド駐輪場の設置数	か所	15 （令和6年度末）	27	実績	年2か所程度
	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	件	―	3	実績	計画期間内に3件（新しい取組をカウント）
	区内における自転車関与事故件数	件	412 （令和6年）	220	警視庁データ	自転車活用推進計画の目標値より設定
	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 （令和6年）	40.0	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合

目標	評価指標（KPI）	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方
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	**部局間連携による公共交通施策の取組件数**	件	―	5	実績	計画期間内に5件（新しい取組をカウント）
	区が行う公共交通の利用促進件数	件	―	5	実績	計画期間内に5件（新しい取組をカウント）
	バス運転手数の充足率	%	98 （令和6年度末）	100	実績	現行の運行本数を維持するのに必要十分な人数
目標⑤ ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上	**交通データを活用した取組の実施件数**	件	―	4	実績	計画期間内に4件
	GTFS-RT 化の実施事業者数	社	1 （令和6年度末）	3	実績	計画期間内に2事業者
	区内を運行するバスの環境配慮型車両の導入台数	台	4 （令和6年度末）	14	実績	年2台程度
	自動運転等新技術の実証運行検討件数	件	―	1	実績	計画期間内に1件
	運輸部門の CO2 排出量（貨物自動車・船舶を除く）	千 t-CO_2	180 （令和4年度）	150	環境省排出量カルテ	国の削減目標（平成 25 年度から 35%減）より設定
総合的な KPI						
葛飾区内の移動における自動車の交通手段分担率		%	10.3 （平成 30 年）	減少	東京都市圏パーソントリップ調査（令和10年実施、令和11年公表見込み）	自動車利用の減を目指す
交通の便が良いと思う区民の割合		%	54.9 （令和6年）	61.3	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合

第5章 目標達成のための施策

本計画における5つの目標を達成するため、13 の施策を設定しました。

5－1 施策体系図



■施策一覧

個別施策の分類について	■重点･･･現方針に位置付けられた施策から発展的に展開する取組
	◆新規･･･本計画で新たに着手･検討を開始する取組

施策	個別施策	実施主体
施策① 新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進	①-1 ■重点 新金線を活用した新たな交通システムの構築	･葛飾区
	①-2 鉄道プロジェクトの促進	･葛飾区 ･関係自治体（都･県･区･市）
施策② 路線バス（幹線交通）の高度化	②-1 ◆新規 路線バス（幹線交通）のサービスレベルの維持･向上	･葛飾区 ･交通事業者（バス事業者）
	②-2 バス走行環境の改善	･東京都 ･葛飾区 ･道路管理者 ･交通管理者 ･交通事業者（鉄道事業者･バス事業者）
施策③ 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	･葛飾区 ･交通事業者（バス事業者）
	③-2 循環バス･地域乗合交通の維持	･葛飾区 ･交通事業者（バス事業者）
施策④ 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	･葛飾区 ･地域組織
	④-2 ■重点 小型車両活用デマンド交通	･葛飾区 ･交通事業者（タクシー事業者）
	④-3 ◆新規 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	･葛飾区 ･交通事業者（タクシー事業者）
施策⑤ 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	･葛飾区 ･交通事業者（バス事業者）
	⑤-2 交通結節点の強化	･葛飾区 ･交通事業者（鉄道事業者･バス事業者･タクシー事業者） ･道路管理者
	⑤-3 ◆新規 モビリティハブの整備	･葛飾区
施策⑥ 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	･葛飾区 ･道路管理者
	⑥-2 シェアサイクルの推進	･葛飾区 ･シェアサイクル事業者
	⑥-3 自転車通行空間･自転車駐車場の整備	･葛飾区 ･民間事業者 ･道路管理者
	⑥-4 自転車等安全利用の推進	･葛飾区 ･交通管理者

施策	個別施策	実施主体
施策⑦ 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 ◆新規 観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上	・葛飾区 ・交通事業者 ・シェアサイクル事業者
	⑦-2 中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討	・葛飾区
施策⑧ バス運転手確保の取組	■重点 ⑧-1 バス運転手確保の取組	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
施策⑨ 公共交通の利用促進	■重点 ⑨-1 公共交通の利便性向上	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者・タクシー事業者）
	⑨-2 モビリティマネジメントの実施	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者・タクシー事業者）
施策⑩ 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	・葛飾区
	⑩-2 ◆新規 高齢者に対する外出促進施策の推進	・葛飾区
	⑩-3 ◆新規 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	・葛飾区
	⑩-4 ◆新規 分野横断的な庁内連携体制の構築	・葛飾区
施策⑪ 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	・葛飾区 ・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者）
施策⑫ 交通データの整備・活用	⑫-1 ■重点 運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
	◆新規 ⑫-2 交通データを活用した運行改善・評価	・葛飾区 ・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者） ・シェアサイクル事業者
施策⑬ 新技術の活用検討	⑬-1 ◆新規 自動運転サービス等の実証実験	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
	⑬-2 環境配慮型車両の導入推進	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）

5－2　施策の内容・実施主体・スケジュール

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

施策①：新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進

区内の南北軸を充実させるために重要度の高い新金線の活用や、新しい幹線軸になり得る鉄道プロジェクトについて、積極的な整備促進を図ります。

①-1：新金線を活用した新たな交通システムの構築

■取組内容

南北交通の充実や沿線地域をはじめとする区全体の活性化に向けて、区内を南北に走る新金線の資源を活用し、新小岩、金町、高砂といった広域拠点をつなぐ新たな交通ネットワークの構築に取り組んでいきます。

今後は、新金線旅客化検討委員会（※）における検討結果等を踏まえながら、土地や施設を所有する JR 東日本をはじめとする様々な関係機関と協議を行い、実現に向けた具体的な検討を進めていきます。

※新金線旅客化検討委員会（令和4年8月～令和7年1月）：
学識経験者や JR 東日本などの関係機関と、国や都などの行政オブザーバーで構成し、新金線旅客化の実現に向けた専門的な検討、議論を行う会議体

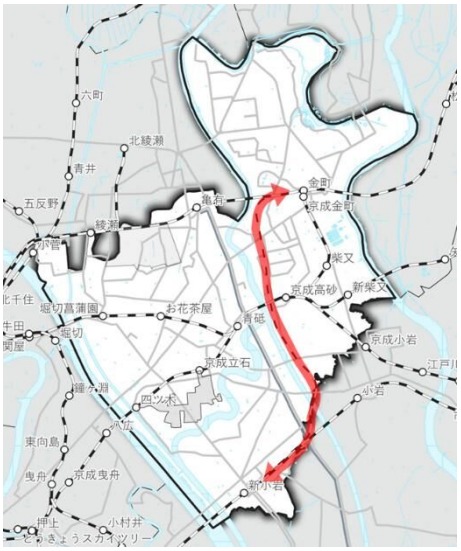


図　新金線ルート

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
新金線を活用した新たな交通システムの構築	検討・協議				

①-2： 鉄道プロジェクトの促進

■取組内容

区内の鉄道は、東西方向については JR 常磐線、JR 総武線、京成線、北総線が運行されていますが、南北方向は不足しています。区では、南北方向の鉄道ネットワークの充実に向けて以下の検討を行っています。

○地下鉄 8・11 号線の延伸計画（葛飾区・関係自治体）

都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス性の向上が期待されます。

地下鉄8号線（有楽町線）豊洲・住吉間が令和5年 11 月に工事着手しており、押上以北の区間（8号線:押上～亀有、11号線：押上～松戸）においても、沿線自治体と連携して検討を進めていきます。

○環七高速鉄道（メトロセブン）の新設（葛飾区・関係自治体）

区部周辺部環状公共交通の一部として、沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上が期待されており、エイトライナー（環八側）や沿線自治体と連携して検討を進めていきます。

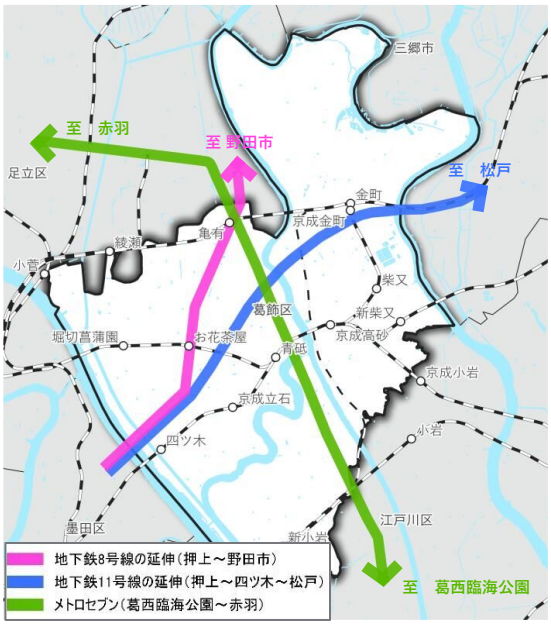


図 南北方向の鉄道プロジェクト

■実施主体

・葛飾区

・関係自治体（都・県・区・市）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
地下鉄8・11号線の延伸計画	検討				
環七高速鉄道（メトロセブン）の新設	検討				

施策②:路線バス(幹線交通)の高度化

利用促進及び移動利便性の確保・向上の観点から、区内に係る路線バスの高度化を図ります。

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

②-1: 路線バス(幹線交通)のサービスレベルの維持・向上

■取組内容

本計画で幹線交通(南北交通)として位置付けた路線バスについては、区内移動の主軸として、必要充分なサービス提供に努めます。

○対象路線の運行頻度の維持(交通事業者)

社会経済情勢の変化や法改正、他の運行地域とのバランスなどに留意しつつ、運行収入、バス運転手・車両等のリソースの確保に取り組み、1日片道 50 便以上を目標に、運行経路やバス停留所の設定も含め、高頻度の運行水準の維持に努めます。

○行政⇔交通事業者の定期的な協議(葛飾区)

区内の運行状況や課題等に関して交通事業者と定期的な情報共有・意見交換を行うとともに、路線バスの利用促進に様々な形で取り組むことで、更なる利用者増を図ります。

○幹線交通の交通利便性の最大化(葛飾区・交通事業者)

路線バスの利用促進に向けた環境整備の取組を進め、各種交通データの分析・活用もあわせて実施することで、定時性・速達性の向上に取り組み、幹線交通の交通利便性の最大化を図ります。また、自治体をまたがる路線については、近隣自治体とも連携し、広域的な移動の利便性確保に努めます。(関連施策⑨・⑫)

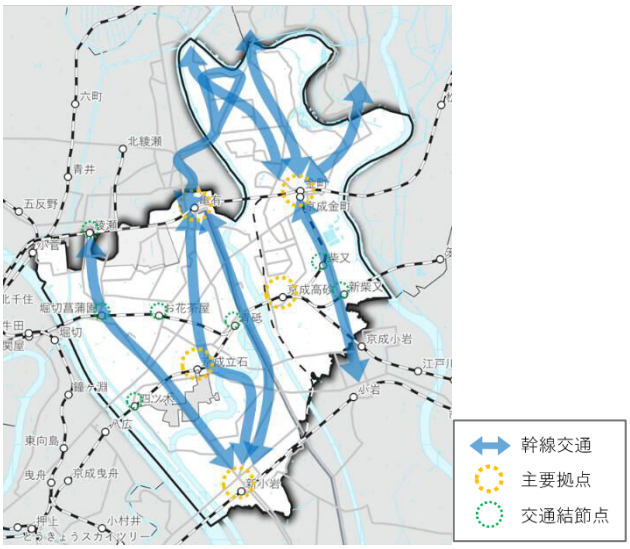


図 南北の幹線交通に位置付けたバス路線

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者(バス事業者)

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
サービスレベルの維持・向上	維持・向上				

②-2：バス走行環境の改善

■取組内容

○交通渋滞解消などを目的とする鉄道立体化の推進（東京都・葛飾区・交通事業者）

道路と鉄道の立体化により踏切の除却を進め、交通渋滞の解消によるバス交通の定時性向上を図ります。



図 渋滞する平和橋通り



図 連続立体交差整備後の平和橋通り（イメージ）

○路線バスの速達性・定時性の確保（交通事業者・道路管理者・交通管理者）

幹線交通（南北交通）としての路線バスの速達性や定時性を確保するため、走行環境の改善について、バス事業者からの要望や道路の新設・改良工事などに合わせて検討を行います。

取組の例

・バスレーン、公共車両優先システム（PTPS）
・正着性を高めるバス停留所
・交通渋滞緩和のためのバスベイ

■実施主体

・東京都
・葛飾区
・道路管理者
・交通管理者
・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
京成押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業	事業認可期間				
京成高砂駅～江戸川駅付近鉄道立体化事業	協議・調整				
バスレーン・PTPS、正着性の高いバス停留所、バスベイ整備検討	検討・実施				

目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保

施策③:フィーダー交通の維持

昨今の運転手不足や運行経費の高騰など、路線バス運行に係る状況が厳しくなる実情を踏まえて、フィーダー交通の維持に向けた取組を行います。

③-1:路線バス(フィーダー交通)の維持

フィーダー交通の定義(葛飾区)
幹線交通以外のバス路線

■取組内容

区内各地域において、鉄道駅や公共施設、商業施設や医療施設など、生活に密着した施設への交通利便性を確保します。

○路線バス(フィーダー交通)の維持(交通事業者)

幹線交通(南北交通)以外の路線バスについては、社会経済情勢の変化や法改正等に留意しつつ、他の運行地域も含めた運行収入、バス運転手・車両等のリソースの確保に取り組み、一定の需要が確認される地域においては、1日片道 15 便以上を目標にサービス水準の維持に努めます。それ以外の地域についても入出庫便の活用や他路線と組み合わせた運行などにより路線の維持に努めます。

○対象路線に係る行政⇔交通事業者の定期的な協議(葛飾区)

区内の運行状況や課題等に関して交通事業者と定期的な情報共有・意見交換を行うとともに、路線バスの利用促進に様々な形で取り組むことで、更なる利用者増を図ります。



図 広報かつしかでの路線バス PR

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者(バス事業者)

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
対象路線バスの維持	維持				
行政・交通事業者の定期的な協議	実施				

③-2：循環バス・地域乗合交通の維持

■取組内容

○対象路線の維持（葛飾区）

区民の日常生活の移動手段を確保するために、運行経費の一部を区が支援して運行している交通手段については、利用者数などの各種指標をモニタリングし、適宜、評価を行いながら、対象路線を維持していくための方策を検討していきます。

○対象路線の運行（交通事業者）

区と協力し、車両の運行を行っていきます。

取組の例

・細田循環バス：新小岩駅～東新小岩・奥戸・細田・鎌倉地域



図　細田循環バス

・地域乗合ワゴンさくら：綾瀬駅～小菅地域



図　地域乗合ワゴン「さくら」

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
細田循環バス	維持				
地域乗合ワゴン	維持				

施策④：地域密着型の交通手段の確保

地域内を運行する小規模な交通を中心に、より実態に即した運行を図れる体制として、地域密着型の交通手段の検討を進めます。

④-1：地域住民・企業との協働

■取組内容

○地域主体の交通サービスの導入検討（葛飾区・地域組織・地域企業）

地域組織が運行主体となり、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ことで地域住民の外出を支援する企業送迎車両活用の取組により、地域の活性化を図ります。地域・企業からの発意を元に、移動に不便を感じる人の交通手段の確保に向け、区内他地域への展開を検討していきます。

取組の例

・グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通（東立石・東四つ木地区）

・企業送迎車両活用事業（平和橋自動車教習所）



図　地域主体交通
（東立石グリスロ運営協議会）



図　企業送迎車両活用事業
（平和橋自動車教習所）

■実施主体

・葛飾区

・地域組織

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
地域主体交通	運行				
企業送迎車両活用	運行				
区内他地域への展開	検討				

④-2：小型車両活用デマンド交通

■取組内容

〇小型車両（タクシー）を活用したデマンド交通の導入検討（葛飾区）

令和7年 10 月から実施する実証運行での導入にあたっては、実証運行中の利用者数などの各種指標をモニタリングしながら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、本格運行としての継続判断を行います。

〇実証運行中のサービスの継続運行（交通事業者）

区と協力し、実証運行中の車両運行を行っていきます。

〇実証運行中のサービスの更なる展開（葛飾区）

移動に不便を感じる人の交通手段を確保するため、区内他地域への展開についても検討を行います。

取組の例

・西亀有エリアにおける小型車両活用デマンド交通「かつライド」の実証運行



図 かつライド実証運行エリア



図 かつライドポスター

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（タクシー事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
西亀有エリアでの導入	実証運行	本格運行			
区内他地域への展開	検討				

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

■取組内容

○配車状況の向上に向けた取組の実施（交通事業者）

タクシーは、鉄道や路線バスのネットワークではカバーしきれないエリア・時間帯・利用者ニーズに柔軟に対応できる面的な公共交通サービスとして重要な役割を果たしています。

業界の DX 化によりアプリによる配車が増加し、運行が効率化されている一方で、高齢者を中心として「流しでつかまらない」「アプリが使えず配車できない」といった区民ニーズが顕在化していることから、主に必要性の高い高齢者を中心に、アプリが利用できなくてもタクシーを呼びやすい環境を整えるなど、日常生活でよりタクシーを手配しやすくなる対策を検討します。

○高齢者向けのタクシー乗り方教室（葛飾区・交通事業者）

タクシーを呼ぶことに苦手意識を持つ高齢者向けに、電話・アプリでの配車（迎車）依頼方法をわかりやすく伝えることで、誰もがデジタル技術を活用できるよう支援するとともに、タクシーの利用促進を図ります。



図 タクシー呼出電話

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（タクシー事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
配車状況の向上に向けた取組	検討・実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室	検討・実施				

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

施策⑤：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

区内における都市計画道路や再開発事業により、葛飾区の街並みは経年的に変化を続けていくことから、公共交通も各種まちづくり事業に合わせて変化していく必要があります。

⑤-1：バス路線の再編検討

■取組内容

〇まちづくりと連動したバス路線の再編（葛飾区・交通事業者）

駅前広場や都市計画道路の整備進捗を踏まえ、既存バス路線の再編などの検討を行います。

〇沿線道路状況の共有（葛飾区）

工事情報をバス事業者と適宜共有するとともに、経路変更にあたっては、現在の運行地域の利便性を確保するための協議も行っていきます。

（立石駅北口交通広場）
周辺を運行しているバス路線（令和7年4月1日現在）
【新小 52 系統】新小岩駅東北広場～市川駅
【新小 52 乙系統】亀有駅～新小岩駅東北広場
【新小 53 系統】亀有駅～新小岩駅東北広場
【有 57 系統】亀有駅～葛飾区役所・葛飾営業所

（都市計画道路補助第 276 号線（一ロ橋南・細田北））
周辺を運行しているバス路線（令和7年4月1日現在）
【新金 02 系統】金町駅～新小岩駅東北広場
【小 54 系統】京成小岩駅～亀有駅

■実施主体

・葛飾区
・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
立石駅北口交通広場の整備	工事				供用開始
都市計画道路補助第 276 号線（一ロ橋南）の整備	事業認可期間				
都市計画道路補助第 276 号線（細田北）の整備	事業認可期間				

⑤-2：交通結節点の強化

■取組内容

○交通結節点の整備及び機能強化（葛飾区・交通事業者・道路管理者）

公共交通が効率よく運行され、一般車両にも配慮しつつ、あらゆる人が快適な移動ができるように、新たに整備される立石駅北口交通広場をはじめとして、既存の交通広場についても、バス及びタクシーの運行環境改善を進めていきます。

また、バリアフリー化、歩行者、バス及びタクシーの利用環境改善、駐輪場の整備などを進め、交通結節機能の強化を図ります。

（整備が進行中の交通結節点）

京成立石駅北口　市街地再開発事業に合わせた交通広場の整備

四ツ木駅　周辺道路の整備に合わせた交通広場の整備

新小岩駅南口　市街地再開発事業に合わせた交通広場の拡張再整備

（整備が検討されている交通結節点）

金町駅北口　市街地再開発事業やUR金町駅前団地の再生に合わせた交通広場の拡張と理科大学通り、しょうぶ通りの拡幅及び JR 金町駅南北自由通路の整備

京成高砂駅　鉄道連続立体交差事業に合わせた交通広場整備

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者）

・道路管理者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
立石駅北口交通広場（再掲）	工事				供用開始
四ツ木駅交通広場	事業認可期間				
新小岩駅南口交通広場	工事（完了予定：令和14年4月）				
金町駅北口基盤整備	協議・調整				
京成高砂駅交通広場	検討				

⑤-3：モビリティハブの整備

■取組内容

〇モビリティハブの整備検討（葛飾区）

区内で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、バス等の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。



図　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）

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
モビリティハブの整備	研究・検討				

施策⑥：公共交通を補完する自転車利活用の推進

本区の地理的特性や自転車の高い利便性を活かし、公共交通ネットワークの補完や環境負荷の低減につながる自転車の利活用を推進します。また、国内外の先進事例も参考にしつつ、公共交通と自転車利用の連携についても検討を進めます。

⑥-1：サイクル＆バスライド整備

■取組内容

○サイクル＆バスライドの整備（葛飾区・道路管理者）

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）を整備することで、既存のバス利用者に加え、今までバス停留所が遠いためバスを利用しづらかった人にも、バスを利用しやすくします。特に、幹線交通（南北交通）のバス停留所付近での整備を優先して進めることで、路線バス移動を促進していきます。

また、標準駐輪台数を上回る利用が続いている箇所については、拡張整備を行います。



図　サイクル＆バスライド バス利用者用駐輪場一覧
（葛飾区内バス路線図（令和7年5月 15 日現在）より）

■実施主体

・葛飾区

・道路管理者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
サイクル＆バスライドの整備	整備				

⑥-2：シェアサイクルの推進

■取組内容

〇シェアサイクルの推進（葛飾区・シェアサイクル事業者）

区民に限らず来訪者に対する自転車利用環境の向上のため、令和8年度までを期間とする「葛飾区シェアサイクル事業」社会実験を実施しています。

シェアサイクルの普及のため、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、令和9年度以降の更なる利用環境向上に向け、社会実験期間終了後の事業者と区の連携のあり方を検討します。



図　商業施設でのシェアサイクルの設置

■実施主体

・葛飾区

・シェアサイクル事業者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
シェアサイクルの推進	検討・実施				

⑥-3:自転車通行空間・自転車駐車場の整備

■取組内容

○自転車通行空間の整備(葛飾区・道路管理者)

道路空間が限られている中で自転車の快適な走行環境や様々な移動手段の安全性を確保するため、葛飾区自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備を計画的に進めます。

○自転車駐車場の確保(葛飾区・民間事業者)

自転車でスムーズに公共交通機関にアクセスできる環境を創出するため、鉄道駅周辺で、ニーズに合った自転車駐車場の確保を進めるほか、民間自転車駐車場開設の補助要綱緩和を検討していきます。

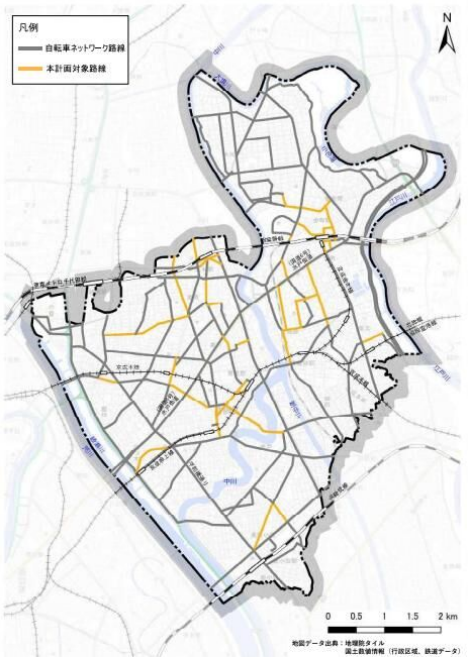


図 区内の自転車ネットワーク路線
(「葛飾区自転車ネットワーク計画」より)



図 省スペース・低コストで設置可能な精算機レスの自転車駐車場

■実施主体

・葛飾区
・民間事業者
・道路管理者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
自転車通行空間の整備	整備				
自転車駐車場の確保	整備・検討				

⑥-4：自転車等安全利用の推進

■取組内容

○自転車等の安全利用に資する取組（葛飾区・交通管理者）

電動アシスト自転車の利用が拡大していることや、電動キックボードなどの新しい交通手段の利用が広まりつつあることを踏まえ、葛飾区交通安全計画に基づき実施している交通安全教室や街頭キャンペーン等の内容を適宜、見直しを行いながら、ヘルメットの着用などの自転車等の通行ルール・マナーの向上に努めます。

あわせて、こうしたマナーの向上により、歩行者にとっても安心して通行できる環境づくりを行い、公共交通が円滑かつ安全に運行できる交通環境の向上にもつなげていきます。



図　自転車シミュレータ体験会

■実施主体

・葛飾区

・交通管理者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
交通安全教室の開催 街頭キャンペーン等の実施	見直し・実施				

施策⑦：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

多様な観光資源や河川に囲まれた本区の特徴を活かし、これらを中心とした観光周遊に焦点を当てた取組の検討を行います。

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

■取組内容

〇観光周遊に資する取組の検討（葛飾区・交通事業者・シェアサイクル事業者）

インバウンド対応に向けた交通系 IC 以外の決済方法や、バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券などについて研究・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。（関連施策⑨-1・⑫-1）



図 世田谷区内の地域で
実証実験が行われた
複数の移動手段を利用できるデジタルパスの例
（東急電鉄ホームページより）
https://www.tokyu.co.jp/company/news/detail/55216.html



図 多摩8市で連携実施された
シェアサイクルを活用した観光周遊の取組例
（HELLO CYCLING ホームページより）
https://www.hellocycling.jp/info/news/2024/10/01/2871/

■実施主体

・葛飾区
・交通事業者
・シェアサイクル事業者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
観光周遊に資する取組	研究・検討・実施				

⑦-2：中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討

■取組内容

○舟運の検討（葛飾区）

本区では、河川に囲まれた環境を活かし、まちと川が一体となったまちづくりを目指す中川かわまちづくりに取り組んでいます。

今後、拠点となる見晴らしデッキの整備や船着場の設置が検討されていることから、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。検討に当たっては、区内で行われるイベントとの連携や鉄道・バスなどの公共交通や自転車との連携などの可能性を考慮します。



図　拠点整備箇所の整備イメージ

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
舟運の検討	検討・実施				

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

施策⑧：バス運転手確保の取組

公共交通施策の充実における大きな課題であるバス運転手の不足について、積極的な人材確保の取組を推進します。

⑧-1：バス運転手確保の取組

■取組内容

○運転手採用の拡大（交通事業者）

区内バス交通を維持するため、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、外国人バス運転手の採用について検討します。

○就労環境の改善（交通事業者）

女性運転手が働きやすい職場環境の整備を進めるとともに、カスタマーハラスメント対策や車内事故防止など、運転手の負担軽減につながる取組を推進し、定着促進を図ります。



図　女性乗務員環境整備事例

○運転手採用強化に対する支援（葛飾区）

運転手の確保に積極的に取り組むバス事業者に対し支援を行います。

・バス交通人材確保・定着支援事業

○地域との協働による運転手確保の取組（葛飾区）

地元企業によるバス運転手採用イベントなどの開催に協力します。

○一般区民への周知協力（葛飾区）

葛飾区内バス路線図や区公式ホームページへの人材募集記事の掲載などにより、区として継続的に周知していきます。また、カスタマーハラスメント対策や車内事故防止などの取組の周知と合わせて、自転車走行マナーについても啓発を行い、運転手の負担軽減につながる環境づくりを支援します。

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
積極的な人材採用・定着促進	実施				
人材確保・定着支援	支援				
地域協働	協力				
区民周知	協力				

施策⑨：公共交通の利用促進

将来にわたって公共交通を維持していくために、利用者の利便性向上に資する取組や、自家用車から公共交通利用への転換を促進する取組を実施することで、公共交通利用者の増加を図るとともに、地域の環境負荷低減にも寄与します。

⑨-1：公共交通の利便性向上

■取組内容

バス車両・バス停留所における利便性向上の取組を実施・支援し、公共交通の利用促進を図ります。

〇バス停留所ベンチ・上屋の整備（交通事業者）
　バス利用環境の向上のため、ベンチや上屋などの利便施設の整備を推進します。
〇決済システムの高度化（交通事業者）
　インバウンド対応に向けた交通系 IC 以外の決済方法や、バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券などについて研究・検討し、各交通手段の連携による MaaS の推進を図ります。
〇情報案内表示の多言語対応（交通事業者）
　鉄道駅やバス停留所、各運行情報については、外国人利用者向けに、多言語表記を推進し、やさしい日本語表記についても研究・検討を進めます。
〇各種環境整備への支援（葛飾区）
　バス停留所における上屋・ベンチの整備を支援するとともに、デジタル化によりバス交通の利便性向上・利用促進の効果が得られる施設やシステムの整備費用を支援します。特に、幹線交通に位置付けたバス路線では、これらに対しての重点的な支援を検討します。
　各種環境整備への支援にあたっては、歩行空間の確保も踏まえつつ、着実な整備へとつながるように、道路管理者をはじめ関係者との連携・調整を進めます。

■実施主体

・葛飾区
・交通事業者（バス事業者・タクシー事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
ベンチ・上屋の整備	実施				
決済システムの高度化	研究・検討				
多言語・やさしい日本語表記	検討・実施				
Google マップ*等の地図サイトの活用	検討・実施				
バスロケ・デジタルサイネージの整備	実施				
各種環境整備への支援	実施				
サイクル＆バスライドの整備（再掲）	実施				

*Google マップは Google LCC の登録商標です。

⑨-2：モビリティマネジメントの実施

■取組内容

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、モビリティマネジメントの取組を実施していきます。



図 バスの乗り方教室

○区内小学生向けのバス乗り方教室（葛飾区・交通事業者）
　バスの乗り方やバリアフリーへの取組、運転手の死角などについて、バス事業者が講師となってわかりやすく伝えることで、路線バスの利用促進につなげていきます。
○高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）
○広報かつしかや区ホームページ・SNS を用いた区民周知（葛飾区）
　区が有する情報発信手段により、公共交通の利用促進を図ります。
○区内を運行するバス路線を一括表示した葛飾区内バス路線図の作成・配布（葛飾区）
　世代に合わせた記事内容としつつ、既存の経路検索サービスとの連携を図り、目的地までのシームレスなバス利用を促進します。
○モンチャレアプリとの連携（葛飾区）
　区民の健康づくりを目的として運用しているモンチャレアプリ（健康アプリ）と連携し、公共交通の利用促進を図ります。

■実施主体
・葛飾区
・交通事業者（バス事業者・タクシー事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
小学生向けのバスの乗り方教室	実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）	検討・実施				
広報かつしかや区ホームページ・SNSを用いた区民周知	実施				
区内を運行するバス路線を一括表示した葛飾区内バス路線図の作成・配布	作成・配布				
モンチャレアプリとの連携	検討・実施				

施策⑩：交通部局及び関連部局との連携の推進

公共交通利用に支援が必要な区民への対応にあたり、他分野の各部局と連携することで、必要十分な支援体制を構築します。

⑩-1：子育て世代に対する移動支援施策の推進

■取組内容

○子育て世代向け移動支援施策の推進（葛飾区）

本区では、区民の妊娠をお祝いするとともに、公共交通機関の利用を中心とした妊婦等の外出支援を幅広く行うため、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。

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
マタニティパス事業	実施・検討				

⑩-2：高齢者に対する外出促進施策の推進

■取組内容

○高齢者向け外出促進施策の推進（葛飾区）

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。

○高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）



図 東京都シルバーパス

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
高齢者向け外出促進施策の推進	検討・実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）	検討・実施				

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

■取組内容

○障害のある方等への外出促進施策の検討（葛飾区）

本区は地形が平坦なことから、自転車による移動が盛んに行われており、鉄道駅やバス停留所から一定の距離がある区域でも、自転車の利用により移動の不便を感じにくい状況にあります。一方で、障害などの様々な事情により、自転車の利用が困難な方や移動に関して制約を抱える方にとっては、地理的な条件に関わらず移動をためらう場面が生じている場合があります。

障害のある方等の外出を支援するため、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。今後も公共交通の利用を通じて外出を促進するため、障害のある方等の公共交通利用者の意見を直接伺いながら、移動上の課題や支援ニーズを丁寧に把握し、個々の状況に応じた支援の可能性を検討します。

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
ターゲットを限定した外出促進施策検討	検討・実施				

⑩-4：分野横断的な庁内連携体制の構築

■取組内容

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、交通部局のみならず、多様な観点を交えた検討を行うことが重要です。

○定期的な情報交換・意見交換の場の設置

庁内で定期的な情報交換・意見交換の場を設置し、施策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」や、区全体で地域の移動課題の解決に寄与する公共交通施策の検討を推進していきます。

○職員向け研修等の実施

分野横断的な庁内連携体制を構築し、庁内で“公共交通を施策に活かす文化”を醸成するため、職員向け研修等の実施を検討します。

1.1.2 行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。

都市交通計画では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。

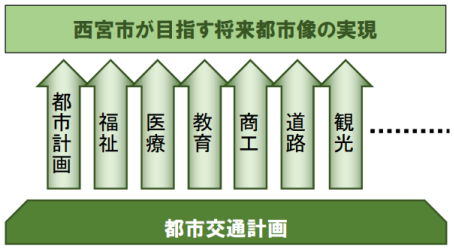


図 西宮市都市交通計画で示されている行政内連携
（兵庫県西宮市「西宮市都市交通計画」（令和４年）より）

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
定期的な情報交換・意見交換の場の設置	検討・開催				
職員向け研修等の実施	検討・実施				

施策⑪：誰もが安全に利用できる環境づくり

区内の公共交通において、すべての人が安全かつ快適に利用できる環境づくりを行います。

⑪-1：公共交通のバリアフリー化の推進

■取組内容

○バリアフリー化の推進（葛飾区・交通事業者）

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の取組を推進していきます。

本計画の期間内には、京成電鉄の京成高砂駅、青砥駅及び堀切菖蒲園駅でホームドアの整備が計画されています。



図　葛飾区移動等円滑化促進方針

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
バリアフリー化の推進	実施				

目標⑤　ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上

施策⑫：交通データの整備・活用

公共交通利用に係る利便性向上策として、リアルタイム情報の提供や、複数事業者を跨いだ情報提供が求められますが、そのための基礎として、様々な交通データを常にアップデートしながら提供する体制の構築が必要です。これの実現に向けて、対応するデータの整備と、活用体制の構築を図ります。

⑫-1：運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進

■取組内容

○運行情報の GTFS 化の実施と活用（交通事業者）

運行情報の GTFS 化によるサービス拡充により、利用者向け情報提供の強化を図ります。

<GTFS データの活用例>

・Google マップ*等地図サイトの活用

GTFS データの整備により、移動経路検索や乗り継ぎ検索手段として多く活用される Google マップ*等の地図サイトにおけるリアルタイム運行情報の提供を推進します。

*Google マップは Google LCC の登録商標です。

・バスロケーションシステム表示器・デジタルサイネージの整備

鉄道駅などのターミナルや利用の多い公共施設で、バスロケーションシステムやデジタルサイネージなどのリアルタイムな案内媒体の整備を推進し、現地での利便性向上を図ります。





図　足立区役所に設置された
デジタルサイネージの運行情報表示
（足立区 HP より）

○オープンデータ化

あらゆるサービスや他の交通との互換性なども踏まえて、GTFS データのオープン化について研究・検討します。

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
GTFS 化によるサービス拡充	検討・実施				
オープンデータ化	研究・検討				

⑫-2：交通データを活用した運行改善・評価

■取組内容

○交通データの分析・活用（葛飾区・交通事業者・シェアサイクル事業者）

既存の利用状況や運行状況等の情報だけでは把握できない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。

＜活用を検討するデータの例＞

・バスロケデータ、GTFS-RT データ

バス遅延状況を把握して「②-2 バス走行環境の改善」等の検討に役立てる。

・プローブデータ（タクシー配車アプリ、ETC2.0 等）

区内の短距離でのタクシー利用状況等を把握して、タクシー活用施策「④-2 小型車両活用デマンド交通」等の検討に役立てる。

・人流データ

南北の人の移動状況を把握して、「①-1 新金線を活用した新たな交通システムの構築」、「②-1 路線バス（幹線交通）のサービスレベルの維持・向上」等の検討に役立てる。

・シェアサイクル利用データ

シェアサイクルの利用状況を把握して、「⑥-2 シェアサイクルの推進」、「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」等の検討に役立てる。

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者）

・シェアサイクル事業者

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
交通データの分析・活用	検討・実施				

施策⑬：新技術の活用検討

全国的に、バス交通の発展に関する研究・開発が進められており、本区においても、各種課題の解消等や、更なる公共交通ネットワークの展開に寄与する技術の導入検討を進めます。

⑬-1：自動運転サービス等の実証実験

■取組内容

○自動運転バスの導入検討（交通事業者）

今後の地域公共交通の担い手不足や高齢化の進展などを見据え、持続可能な移動手段の確保に向けて、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。

○自動運転バスの実証実験実施検討（葛飾区）

交通事業者の取組状況や最先端技術の進展、国・東京都の動向を注視しながら、新技術の活用に向けて実証実験の実施を検討します。

実証実験を行う際には、安全性、受容性の検証に加え、区民の利便性向上や地域経済への波及効果も評価し、将来的な本格導入の可能性を検証します。



図　2024 年に神奈川県で、東急グループ・京急グループが実施した、遠隔操作による自動運転バスの実証運行車両
（京浜急行バス・東急バス・東急ニュースリリース（令和 6 年 5 月）より）



図　自動運転・隊列走行 BRT」サービスが目指す姿
（東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」（令和4年3月）より）

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
自動運転サービスの実施	研究・検討・実証実験				

⑬-2：環境配慮型車両の導入推進

■取組内容

脱炭素社会の実現や地域の環境意識の向上に向けて、区内を運行する公共交通においても、環境保全に配慮した運行の実現に向けた取組を実施します。

〇バス車両における環境配慮型車両の導入推進（交通事業者）

路線バス車両について、電気バス（EV）や水素バス（FCV）などの環境配慮型車両の導入を推進します。

〇環境配慮型車両の導入支援・区民周知等（葛飾区）

環境配慮型車両の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、2030 年のカーボンハーフ達成及び 2050 年のゼロエミッションを見据え、車両の導入や、車両の普及・運行の安定に資する充電環境の整備について、積極的な支援を検討します。

■実施主体

・葛飾区

・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
バス車両における環境配慮型車両の導入推進	検討・実施				
環境配慮型車両の導入支援・区民周知等	検討・実施				

第6章 計画の推進及び評価方法

6－1 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、上位・関連計画との整合を図りながら、計画の改訂を行います。

■計画の管理体制

推進体制	構成員	役 割
葛飾区 地域公共交通 活性化協議会	区民、交通事業者、警察、国・都の公共交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

本計画の推進にあたっては、「区民（利用者）」「交通事業者」「葛飾区」の三者が相互に連携し、それぞれの役割を担いながら、計画目標の達成に向けて一体的に取り組んでいきます。

■推進主体と基本的な役割

推進主体	基本的な役割
区民（利用者）	○地域の移動手段の持続可能性を高めるため、公共交通を積極的に利用し、その維持・改善に協力する。 ○将来にわたって地域の移動手段を確保するため、地域と葛飾区の協働により支える交通手段の提案や運営・運行計画への積極的な参画を行う。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、経営状況や運転手不足等の課題に係る状況を踏まえつつ、利用状況の情報提供や公共交通の利便性向上に向けた取組など、計画に基づいた施策・事業を展開する。 ○本計画の基本方針で掲げる「わかりやすく・利用しやすい公共交通網」の実現に向け、葛飾区と連携して検討を進める。
葛飾区	○計画全体の進行管理を担い、関係機関や地域との連携・調整を図りながら、「わかりやすく・利用しやすい公共交通網」の実現に向けた取組を推進する。 ○交通部局を中心に、全庁的に定期的な意見交換や研修等を通じて、公共交通の視点を各施策の検討に取り入れる意識の醸成を図る。

6－2　PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、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推進します。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

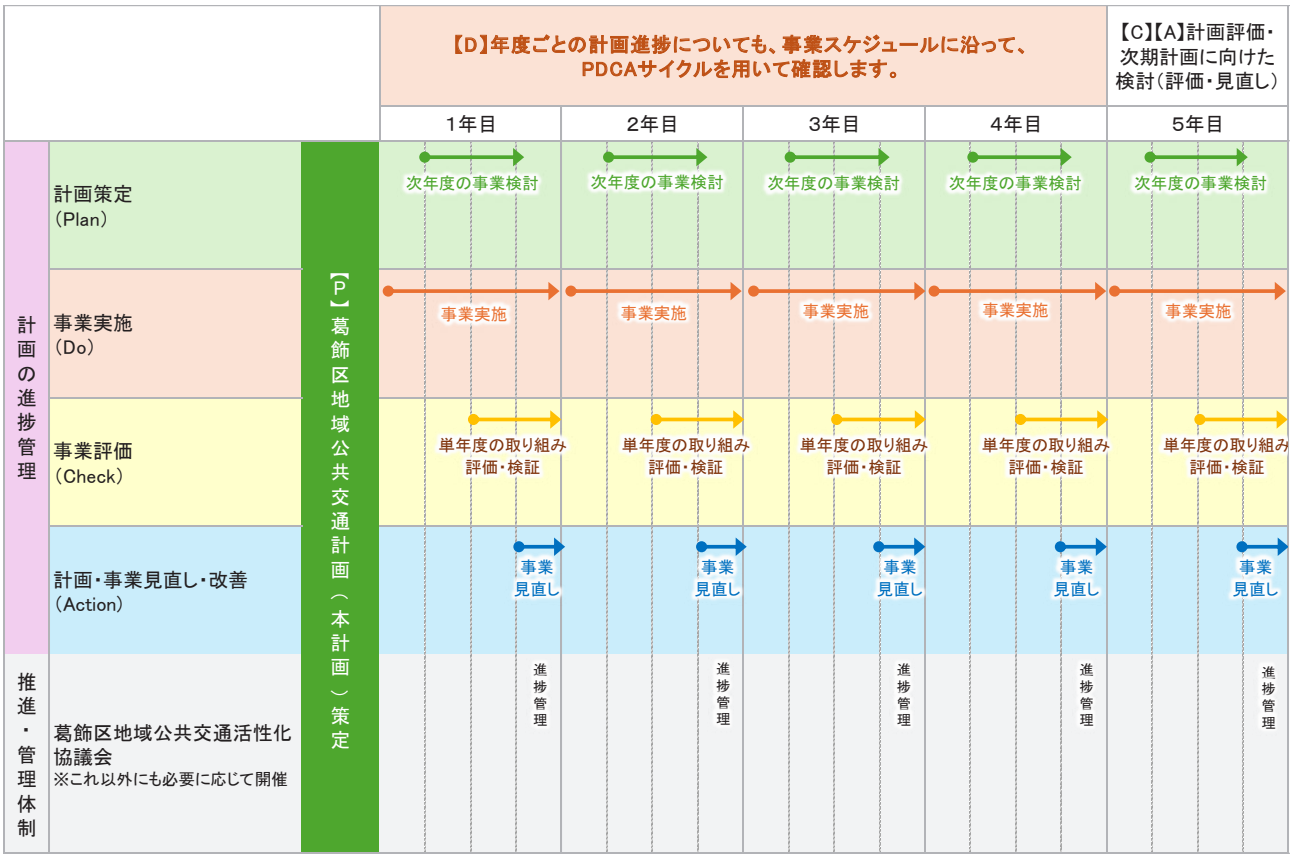


図　計画全体及び個別事業の PDCA サイクル

葛飾区地域公共交通計画

資料編

葛 飾 区

目 次

1 策定の経緯 資-1
1－1 策定に向けた取組スケジュール 資-1
1－2 葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱 資-2
1－3 葛飾区地域公共交通活性化協議会委員名簿 資-5
2 地域現況 資-7
2-1 人口動向 資-7
2-2 移動状況 資-12
2-3 自動車 資-15
2-4 自転車 資-17
3 公共交通の現況整理 資-19
3-1 運行状況 資-19
3-2 利用状況 資-26
4 公共交通に関するニーズ調査結果 資-29
4－1 調査の概要 資-29
5 用語集 資-45

1 策定の経緯

1－1 策定に向けた取組スケジュール

(1) 葛飾区地域公共交通活性化協議会

開催日	主な議題
令和7年 2月 3日(月)	・現況調査の実施報告について ・葛飾区公共交通網整備方針の実施状況について
令和7年 7月30日(水)	・各種調査から見た現況・課題について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 骨子案について
令和7年10月15日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和8年 3月26日(木)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(2) 葛飾区議会所管委員会報告
(都市基盤整備特別委員会・地域交通政策推進特別委員会)

開催日	主な報告内容
令和6年12月10日(火)	・計画の検討体制・スケジュールについて
令和7年 6月18日(水)	・各種アンケート調査の結果について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 骨子案について
令和7年 9月24日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和7年12月15日(月)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案について
令和8年 3月24日(火)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(3) 葛飾区地域公共交通計画策定庁内検討会

開催日	主な議題
令和7年3月19日(水)～ 3月27日(木)	・葛飾区公共交通網整備方針の実施状況について ・事業者ヒアリングの結果報告について
令和7年5月20日(火)～ 5月26日(月)	・各種アンケート調査の結果について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画骨子案について
令和7年8月28日(木)～ 9月3日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和8年2月4日(水)～ 2月17日(火)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(4) アンケート・ヒアリング調査

実施日	内容
令和6年12月19日(木)～令和7年1月 6日(月)	区民アンケート
令和6年12月19日(木)～令和7年1月 9日(木)	民生委員・児童委員アンケート
令和6年12月24日(火)～令和7年1月30日(木)	路線バス利用者アンケート
令和7年1月 9日(木)～1月17日(金)	交通事業者ヒアリング
令和7年1月16日(木)～1月30日(木)	タクシー利用者アンケート
令和7年2月12日(水)～5月 9日(金)	庁内関係課ヒアリング
令和7年3月19日(水)～3月28日(金)	庁内アンケート
令和7年6月27日(金)～7月16日(水)	高校生アンケート

Ⅰ−2 葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱

葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱

４葛都交第 269 号
令和５年１月 10 日
区　長　決　裁

（設置）
第１条　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「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、同法第５条に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）の作成、変更及び実施に関する協議を行うとともに、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第４条第２項ただし書に規定する協議会として、葛飾区地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。
（協議事項）
第２条　協議会は、次に掲げる事項について協議するものとする。
（１）地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
（２）地域公共交通計画及び法第２条第１号に規定する地域公共交通（以下「地域公共交通」という。）に位置付けられた事業の実施に関する事項
（３）地域の実情に応じた適切な旅客運送の態様に関する事項
（４）循環バス等の運行計画及び事業の管理に関する事項
（５）協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項
（協議会の委員）
第３条　協議会の委員は、別表に掲げる関係機関、団体等に属する者又は同表に掲げる職にある者から葛飾区長（以下「区長」という。）が委嘱又は任命するものをもって組織する。
（委員の任期）
第４条　委員の任期は２年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
（会長及び副会長）
第５条　協議会に会長及び副会長を各１名置き、委員の互選により選任された者をもって充てる。
２　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
３　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
（協議会の運営）
第６条　協議会は、会長が招集し、議事を進行する。
２　協議会は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
３　協議会の議事の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。
４　やむを得ない理由のため協議会に出席できない委員は、同一の団体又は機関に属する者を代理人として出席させ、合議及び表決を委任することができる。

５　会長は、必要があると認めたときは、委員以外の者に対して協議会への出席を求めて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

（協議会の書面開催）

第７条　前条の規定にかかわらず、やむを得ない理由のため委員の招集が困難であると会長が認める場合は、委員からの意見の聴取及び賛否の意向の確認を書面の郵送又は持ち回りにより行い、委員の過半数からの書面による回答が得られた際に、その結果をもって協議会の議決に代えることができる。

２　書面開催時の議事の議決方法は、前条第３項の規定に準じ、書面による回答のあった委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。

（協議結果の取扱い）

第８条　協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（会議の公開）

第９条　協議会の会議は公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会議を非公開とすることができる。

（１）会議において取り扱う情報が、葛飾区情報公開条例（平成４年葛飾区条例第 30 号）第９条各号のいずれかに該当するとき。

（２）前号のほか、協議会が必要と認めるとき。

２　協議会の会議の非公開の決定方法、公開の方法その他会議の公開に関し必要な事項は、交通政策担当部長が別に定める。

（分科会）

第 10 条　会長は、必要と認めるときは分科会を設置し、第２条各号に掲げる事項について、専門的かつ技術的な検討を分科会に付託することができる。

２　分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

３　協議会は、分科会が検討した事項の報告内容について尊重するものとする。

（事務局）

第 11 条　協議会の事務局を都市整備部交通政策課に置く。

（その他）

第 12 条　この要綱の施行について必要な事項は、交通政策担当部長が別に定める。

２　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項（第９条第２項に規定する事項を除く。）は、会長が別に定める。

付　則

（施行期日）

１　この要綱は、令和５年１月 10 日から施行する。

（経過措置）

２　この要綱の施行の日以後最初に委嘱される委員の任期は、第４条本文の規定にかかわらず、令和７年３月 31 日までとする。

付　則

この要綱は、令和６年１月 17 日から施行し、令和５年 10 月１日から適用する。

付　則

この要綱は、令和６年 11 月 14 日から施行する。

付　則

この要綱は、令和７年１月 16 日から施行する。

別表（第３条関係）

委　員	法第２条第２号に規定する公共交通事業者等の関係者
	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第９条第１項に規定する一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
	道路運送法第９条第１項に規定する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
	葛飾区民又は地域公共交通の利用者の代表
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
	区長以外の道路管理者
	交通管理者
	学識経験者
	その他区長が必要と認める者
	区長又はその指名する者

1−3 葛飾区地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	所属・役職	氏名	備考
1	東日本旅客鉄道株式会社首都圏本部企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	櫻井 昭夫	地域交通法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の関係者
2	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 企画総務部 経営戦略ユニット マネージャー	重松 景則（第2回～）	
	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 企画総務部 企画部長	正能 俊輔（第1回）	
3	京成電鉄株式会社計画管理部 鉄道企画担当 課長	浅岡 祐介（第2回～）	
		土屋 稿治（第1回）	
4	北総鉄道株式会社企画室 課長	島ノ江 啓一	
5	東京都交通局自動車部 計画課長	井上 清一（第2回～）	
		若田 瑞穂（第1回）	
6	京成バス株式会社 取締役営業部長	三浦 裕樹	
7	京成バス東京株式会社 営業部長	長坂 保宏（第2回～）	
	京成タウンバス株式会社 代表取締役社長	檜山 雅紀（第1回）	
8	東武バスセントラル株式会社 運輸統括部 業務課長	多田 聡	
9	日立自動車交通株式会社 営業企画部 係長	榎本 則彦（第2回～）	
	日立自動車交通株式会社 営業企画部長	關田 和弘（第1回）	
10	マイスカイ交通株式会社 管理部長	山中 孝二	
11	実用興業株式会社 代表取締役社長	坂本 篤史	
12	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	冨樫 秀樹	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
13	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事	髙橋 哲哉（第4回～）	
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長	小池 毅 （第1・2・3回）	
14	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会 事務長	永見 則雄（第2回～）	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
		志村 雅貴（第1回）	
15	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会 担当幹事	幸田 和雄（第4回～）	
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会 事務長	久我 恒夫 （第1・2・3回）	
16	葛飾区自治町会連合会 会計	大畑 廣行（第2回～）	葛飾区民又は地域公共交通機関の利用者の代表
	葛飾区自治町会連合会 副会長	堀越 克夫（第1回）	
17	葛飾区高齢者クラブ連合会 会長	細谷 五郎	
18	NPO法人葛飾アクティブ.COM 顧問	太田 敬	
19	葛飾区肢体不自由児者父母の会 会長	住谷 道子	

No.	所属・役職	氏名	備考
20	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）	小林 聡（第2回～）	国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
		佐藤 義尚（第1回）	
21	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）	中山 俊夫	
22	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所 交通対策課建設専門官	菊池 信久	区長以外の道路管理者
23	東京都建設局第五建設事務所 管理課長	小林 実	
24	葛飾区都市整備部 道路管理課長	角谷 武是	
25	警視庁交通部交通規制課 調査担当	西東 俊郎	交通管理者
26	警視庁葛飾警察署 交通課長	福井 将人	
27	警視庁亀有警察署 交通課長	木下 浩二（第2回～）	
		天野 敏明（第1回）	
28	日本大学理工学部 教授 理工学部学部長	轟 朝幸（会長）	学識経験者
29	流通経済大学経済学部 教授 大学院経済学研究科長	板谷 和也（副会長）	
30	OpenStreet 株式会社 プラットフォーム統括 部長	本間 晃章	その他区長が必要と認める者
31	東京都都市整備局都市基盤部 地域公共交通担当課長	吉川 昌孝（第2回～）	
		武山 信幸（第1回）	
32	葛飾区商店街連合会 副会長	坂田 幸康	
33	葛飾区立小学校長会 二上小学校長	岡崎 崇	
34	葛飾区立中学校長会 金町中学校長	山村 智治（第2回～）	
	葛飾区立中学校長会 亀有中学校長	井出 忠男（第1回）	
35	福祉部長	新井 洋之	葛飾区長又はその指名する者
36	都市整備部長	吉田 眞	
37	交通政策担当部長	吉田 眞（第3回～）	
		今井 直紀（第1・2回）	

2　地域現況

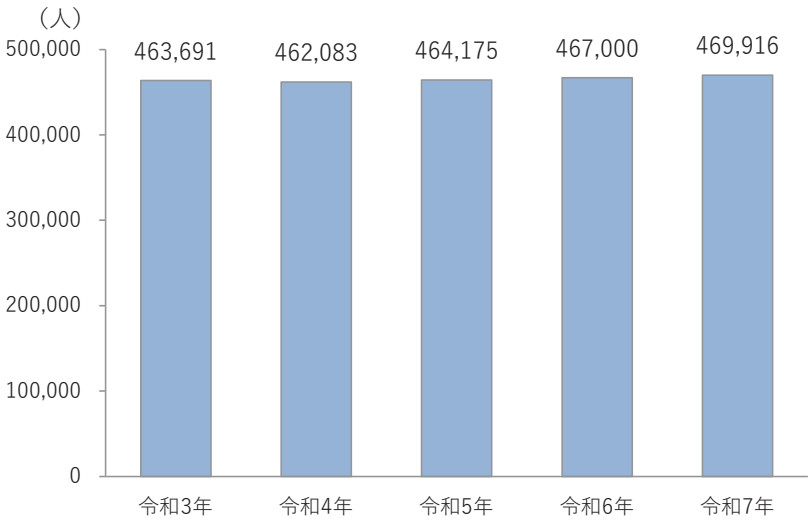
2-1　人口動向

(1) 人口推移

本区の人口は、令和7年1月1日現在で約 469,900 人となっています。4年前の令和3年に比べて、約 6,200 人増加しています。

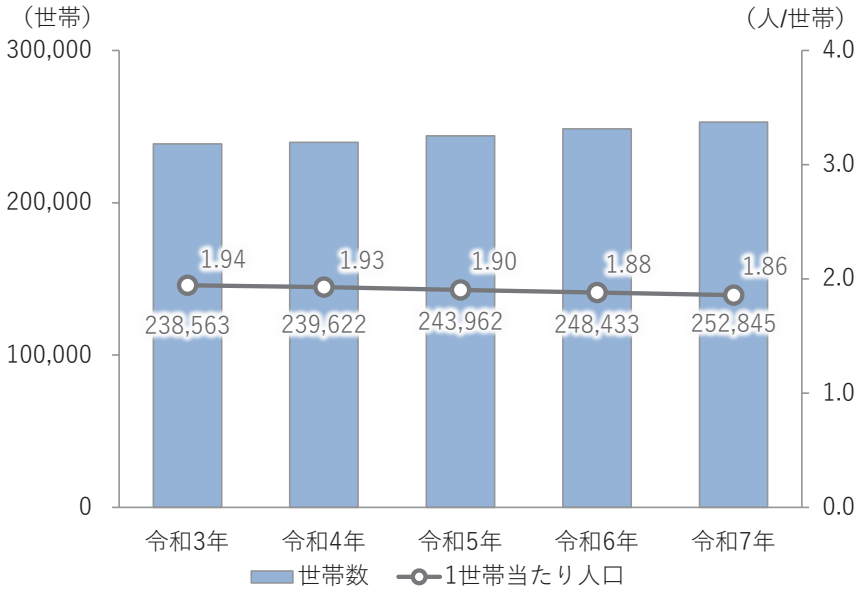
本区の世帯数は、令和7年1月1日現在で約 252,800 世帯となっています。4年前の令和3年に比べて、約 14,300 世帯増加しており、令和7年の1世帯当たり人口は 1.86 人です。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

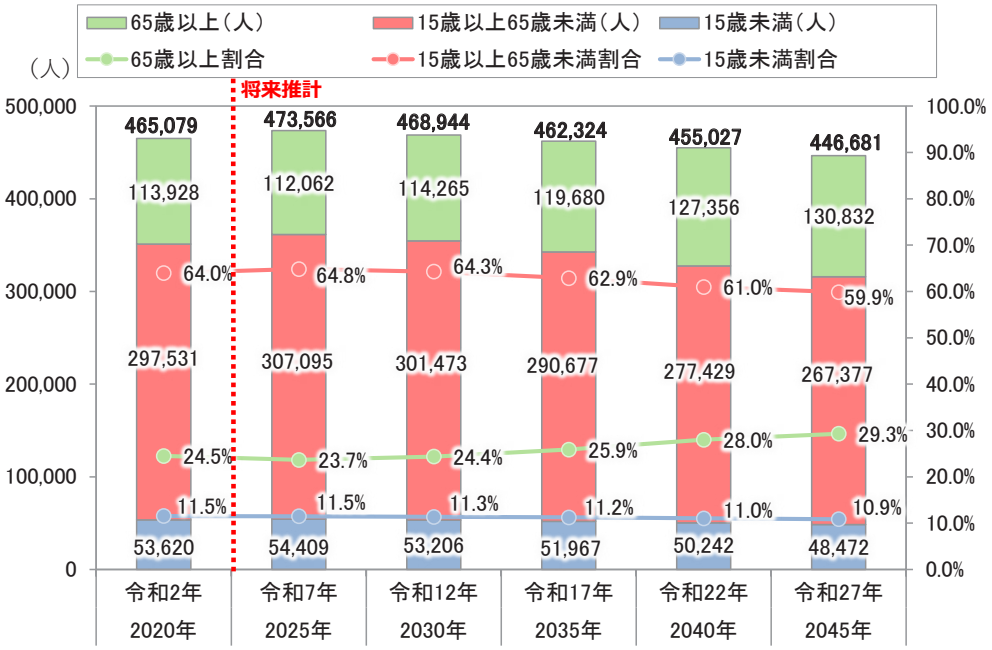
(2) 将来人口推計

葛飾区基本計画における将来人口推計では、本区の人口は、令和2年の約 465,000 人から令和7年中に約 473,600 人でピークを迎え、その後減少傾向に転じることが見込まれています。

15 歳未満の年少人口割合は、令和2年の 11.5%から令和 27 年には 10.9%に減少、15 歳以上65 歳未満の生産年齢人口割合は、64.0%から 59.9%に減少、65 歳以上の老年人口割合は、24.5%から 29.3%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計(目標人口)

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満（人）	53,620	54,409	53,206	51,967	50,242	48,472
15歳以上65歳未満（人）	297,531	307,095	301,473	290,677	277,429	267,377
65歳以上（人）	113,928	112,062	114,265	119,680	127,356	130,832
15歳未満割合	11.5%	11.5%	11.3%	11.2%	11.0%	10.9%
15歳以上65歳未満割合	64.0%	64.8%	64.3%	62.9%	61.0%	59.9%
65歳以上割合	24.5%	23.7%	24.4%	25.9%	28.0%	29.3%
総人口（人）	465,079	473,566	468,944	462,324	455,027	446,681



資料:葛飾区基本計画

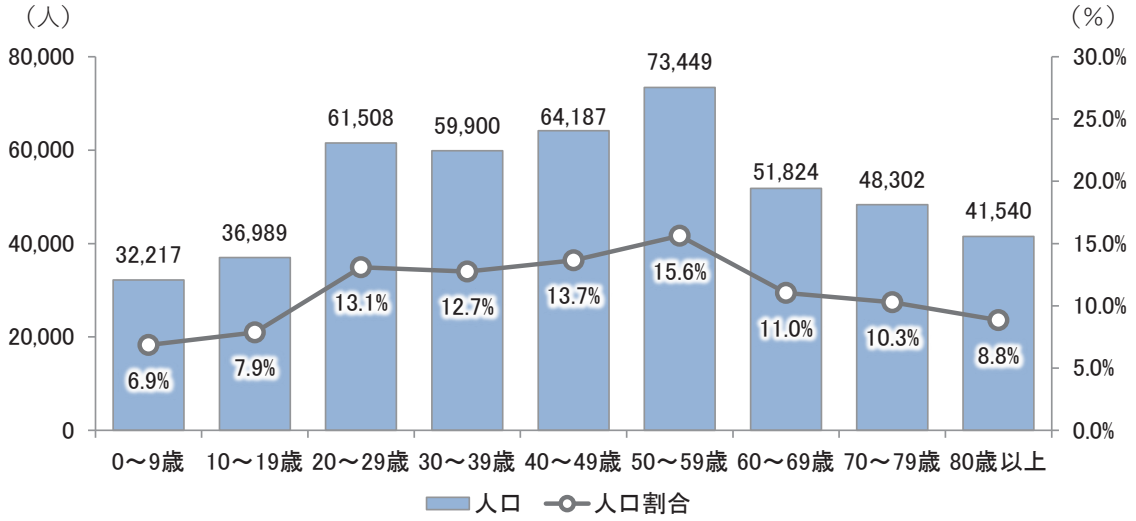
資料編

(3) 年齢別人口

令和7年1月1日現在の年齢別人口を見ると、50歳代が約73,400人、40歳代が約64,200人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の30.1%の割合を占めています。

年代別人口の推移では、「20～24歳」「25～29歳」「50～54歳」「55～59歳」「60～64歳」で顕著に増加傾向にあります。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

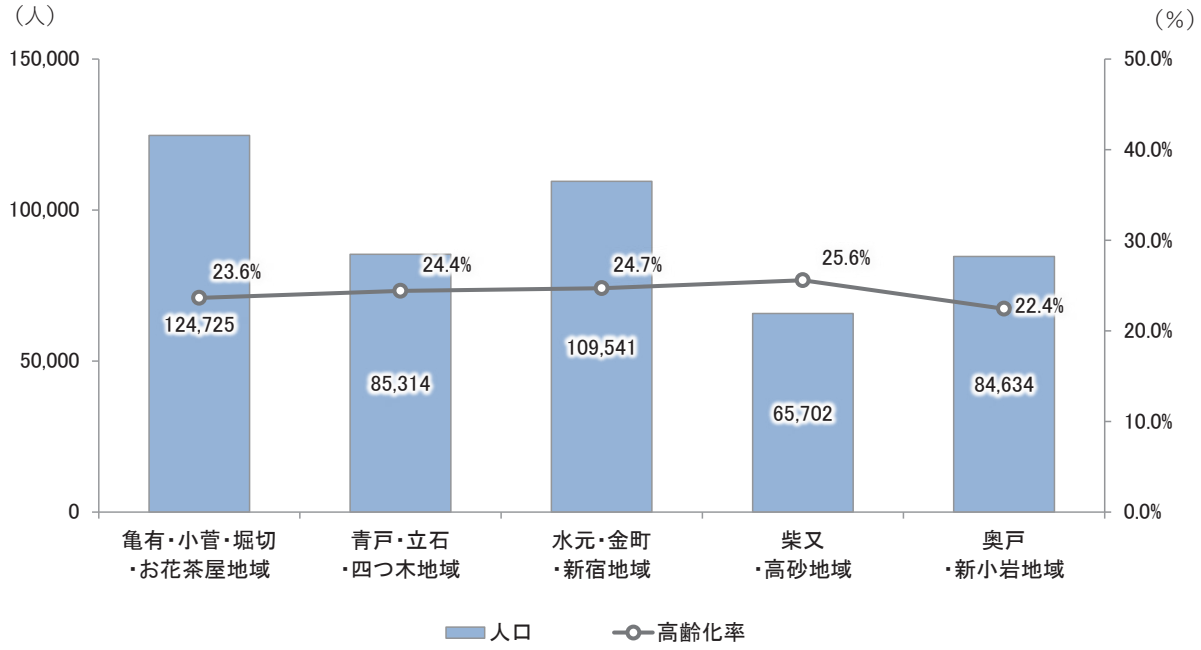
年齢	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	R7-R3
0～4	17,134	16,396	15,915	15,364	15,078	▲ 2,056
5～9	18,037	17,906	17,636	17,414	17,139	▲ 898
10～14	17,975	18,037	17,865	18,015	18,053	78
15~19	18,509	18,091	18,296	18,573	18,936	427
20～24	26,056	25,761	26,318	27,176	27,851	1,795
25～29	29,628	29,825	31,388	32,728	33,657	4,029
30～34	28,899	28,523	28,992	29,389	30,390	1,491
35～39	30,451	29,905	29,487	29,506	29,510	▲ 941
40～44	32,645	31,926	31,441	30,944	30,595	▲ 2,050
45～49	38,543	37,369	35,981	34,731	33,592	▲ 4,951
50～54	35,508	37,782	38,041	38,715	38,935	3,427
55～59	31,138	31,050	32,744	33,793	34,514	3,376
60～64	24,951	25,460	26,380	27,262	28,525	3,574
65～69	24,808	24,000	23,395	23,268	23,299	▲ 1,509
70～74	28,851	29,203	27,408	25,723	23,932	▲ 4,919
75～79	22,816	21,800	22,806	23,294	24,370	1,554
80～84	18,583	19,072	19,241	19,728	19,922	1,339
85～89	12,618	13,009	13,443	13,479	13,373	755
90～94	5,062	5,356	5,704	6,147	6,434	1,372
95～99	1,301	1,410	1,505	1,549	1,607	306
100歳以上	178	202	189	202	204	26
総計	463,691	462,083	464,175	467,000	469,916	6,225
高齢化率	24.6	24.7	24.5	24.3	24.1	--
65歳以上人口	114,217	114,052	113,691	113,390	113,141	--
高齢化率(%)	24.6%	24.7%	24.5%	24.3%	24.1%	--
75歳以上人口	60,558	60,849	62,888	64,399	65,910	--

資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

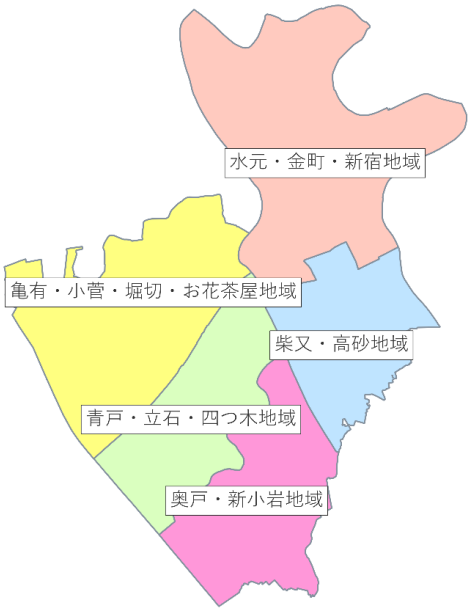
(4) 地区別人口

令和7年1月1日現在の地区別人口を見ると、「亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域」が約 124,700 人で最も多く、次いで「水元・金町・新宿地域」が約 109,500 人となっています。高齢化率は、「柴又・高砂地域」が 25.6%で最も高くなっています。

令和7年	亀有・小菅・堀切 ・お花茶屋地域	青戸・立石 ・四つ木地域	水元・金町 ・新宿地域	柴又 ・高砂地域	奥戸 ・新小岩地域
0～14歳	13,000	8,698	13,327	6,859	8,386
15～64歳	82,255	55,800	69,157	42,036	57,257
65歳以上	29,470	20,816	27,057	16,807	18,991
人口	124,725	85,314	109,541	65,702	84,634
高齢化率	23.6%	24.4%	24.7%	25.6%	22.4%



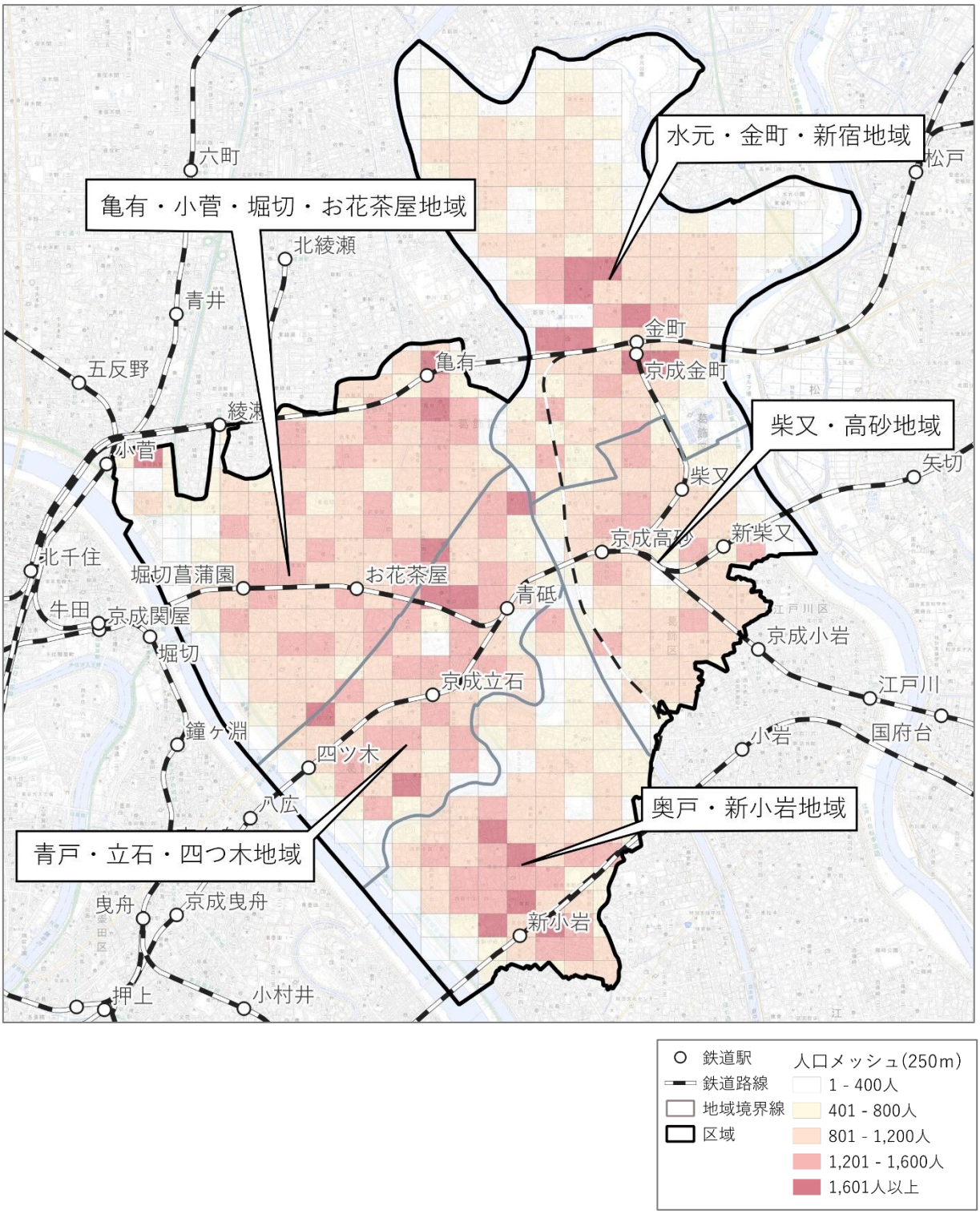
地域名	町名
亀有・小菅・堀切 ・お花茶屋地域	亀有、西亀有、小菅、堀切、 東堀切、お花茶屋、宝町、白鳥、 青戸八丁目、四つ木五丁目
青戸・立石・四つ木地域	青戸一～七丁目、立石、東立石、 四つ木一～四丁目、東四つ木
水元・金町・新宿地域	水元、東水元、南水元、 西水元、金町、東金町、新宿
柴又・高砂地域	柴又、高砂二～八丁目、 鎌倉、細田一、三～五丁目
奥戸・新小岩地域	奥戸、新小岩、東新小岩、 西新小岩、高砂一丁目、細田二丁目



資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

(5) 人口分布

区内では、河川部や公園緑地等を除くほぼ全域に人口分布があり、特に鉄道駅周辺は人口分布が多くなっています。そのほか、都道 308 号（平和橋通り）や都道 318 号（環状七号線）沿いには、鉄道駅から離れていても人口が集中している地域があります。



2-2 移動状況

(1) 国勢調査

ア　通勤流動

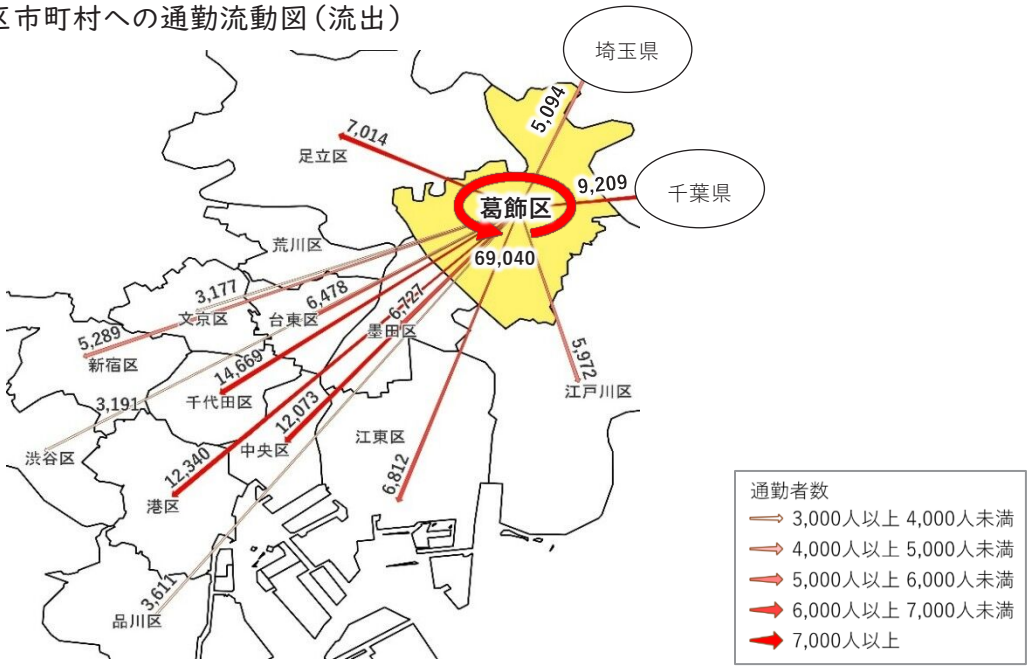
区内に通勤している人が最も多く、69,040 人となっています。

葛飾区から区外への通勤者数の総数は 120,610 人となっており、通勤先を区市町村別で見ると、千代田区（14,669 人）、港区（12,340 人）、中央区（12,073 人）が多くなっています。

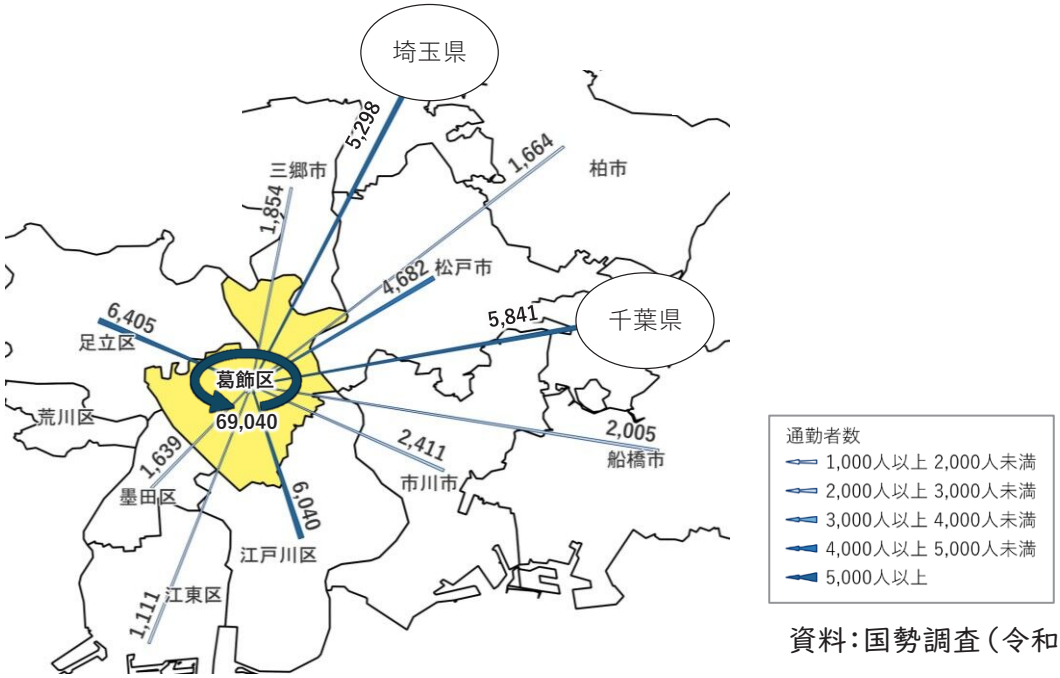
他区市町村から葛飾区へ通勤している人の総数は 48,302 人となっており、区市町村別に見ると、足立区（6,405 人）江戸川区（6,040 人）が多くなっています。

その他、隣接する埼玉県や千葉県方面から通勤している人も多く見られます。

■葛飾区から他区市町村への通勤流動図（流出）



■他区市町村から葛飾区への通勤流動図（流入）



資料：国勢調査（令和2年）

イ　通学流動

区内に通学している人が最も多く、3,839 人となっています。

葛飾区から他区市町村へ通学している人の総数は、10,666 人となっており、区市町村別に見ると、文京区（988 人）千代田区（851 人）が多くなっています。

その他、千葉方面へ通学している人も一定程度見られます。

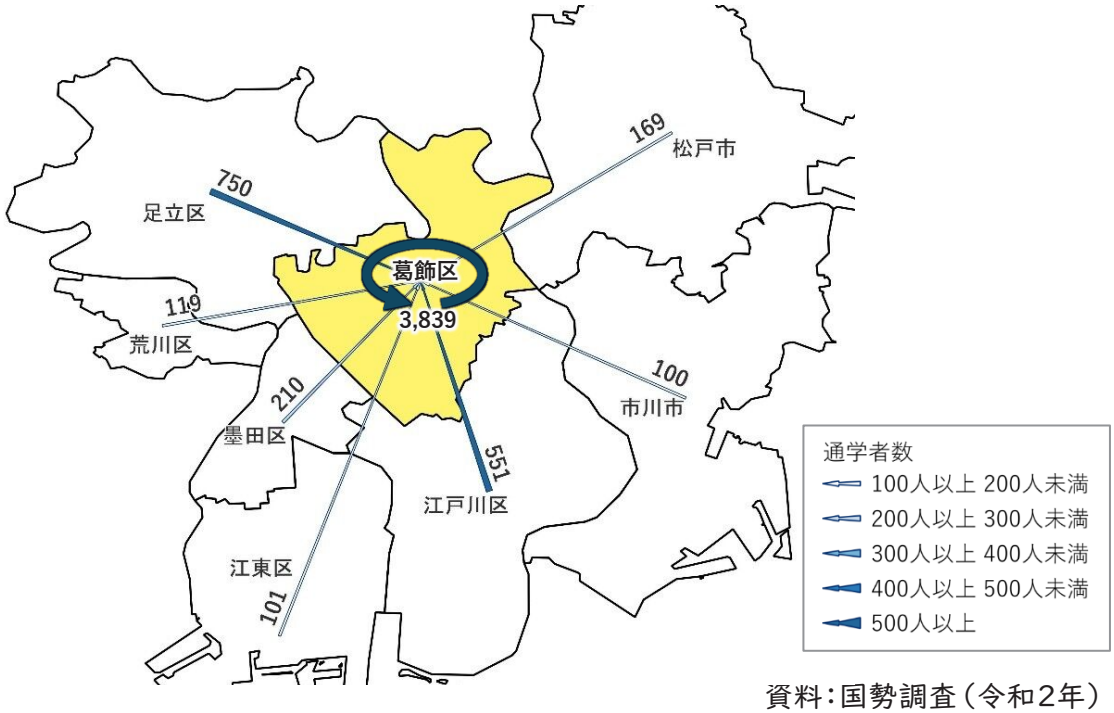
他区市町村から葛飾区へ通学している人の総数は、4,516 人となっています。区市町村別で見ると、足立区（750 人）江戸川区（551 人）が多くなっています。

その他、千葉方面から通学している人も一部見られます。

■葛飾区から他区市町村への通学流動図



■他区市町村から葛飾区への通学流動図



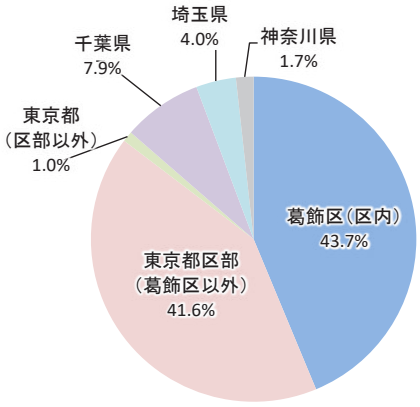
資料：国勢調査（令和2年）

(2) パーソントリップ調査結果

平成 30 年パーソントリップ調査の調査結果を用いて、区内を発着地とする移動状況について整理しました。

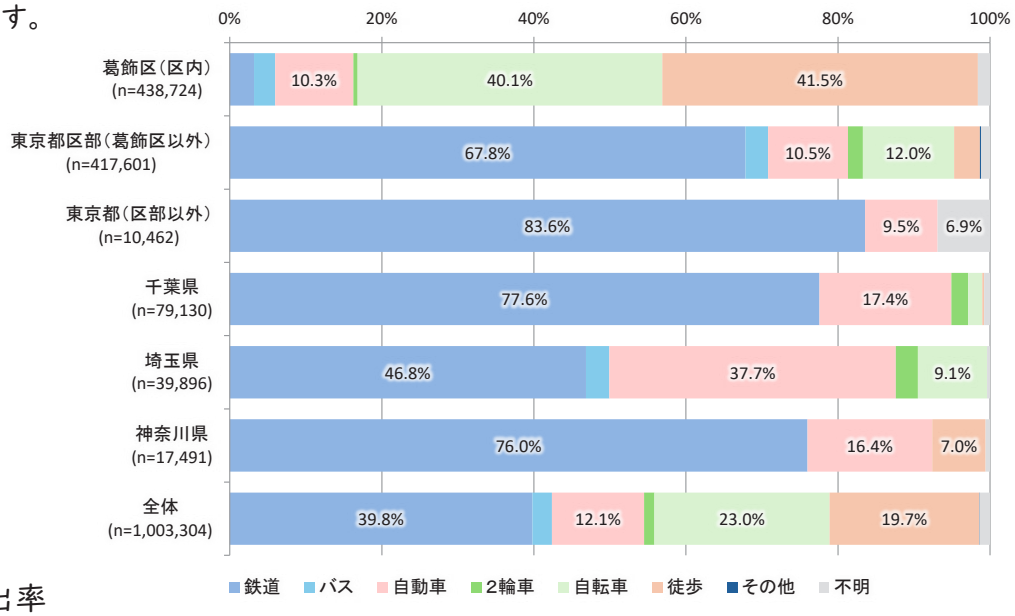
ア　区内発着トリップの割合

区内発着トリップの割合を見ると、葛飾区（区内）が 43.7%で最も多く、次いで東京都区部（葛飾区以外）が 41.6%となっています。



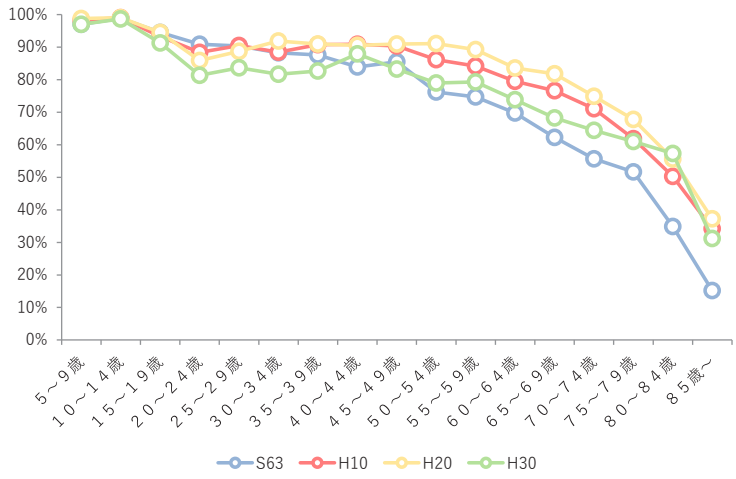
イ　交通手段分担率

区発着トリップ別の代表交通手段の分担率は、区内間の移動では徒歩（41.5%）が最も多く、次いで自転車（40.1%）となっています。東京都区部（葛飾区以外）への移動手段は、鉄道（67.8%）が最も多くなっています。



ウ　外出率

葛飾区内居住者の外出率を調査年度ごとに比較すると、平成 30 年調査では、過去の調査と比べて「15～39 歳」の外出率が低くなっています。「80～84 歳」の外出率は、過去の調査と比べて高くなっています。



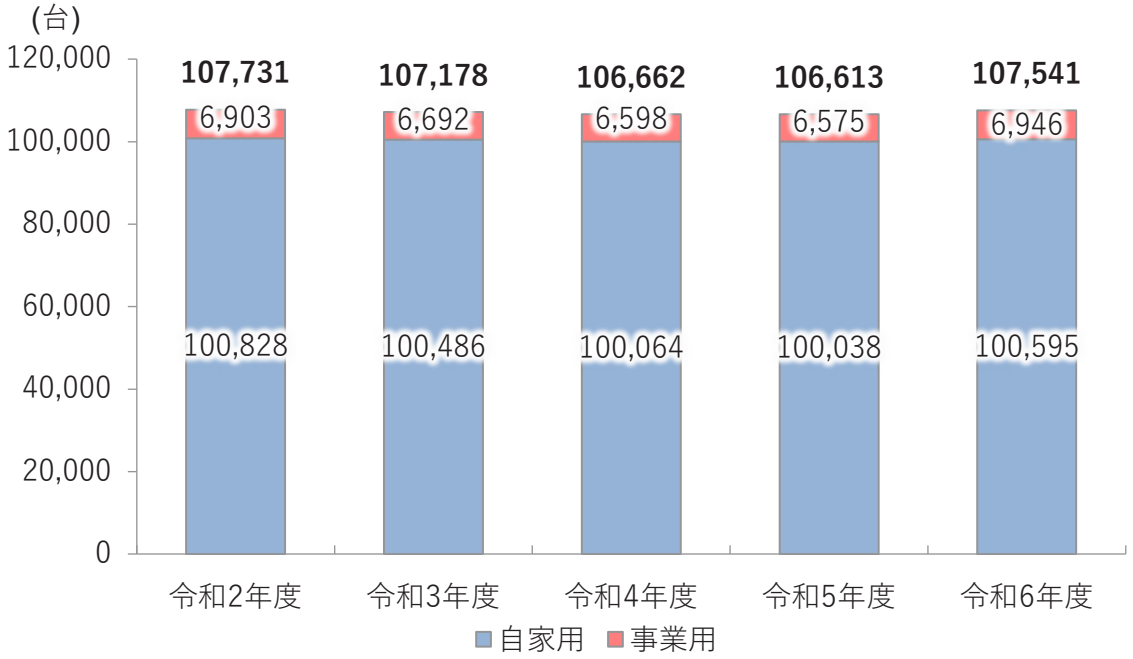
2-3 自動車

(1) 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和6年度末現在で約 100,000 台となっています。

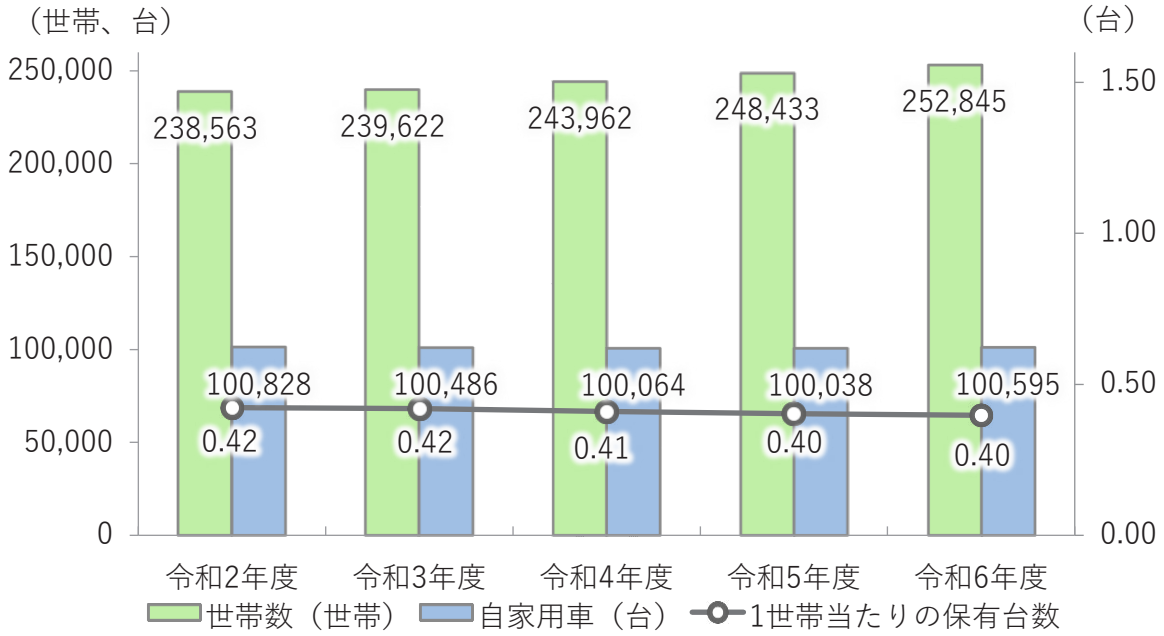
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和6年度末現在で約 0.4 台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料:関東運輸局統計情報(各年度末現在)

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料:関東運輸局統計情報(各年度末現在)

■【参考】令和6年度自家用車保有台数（他区との比較）

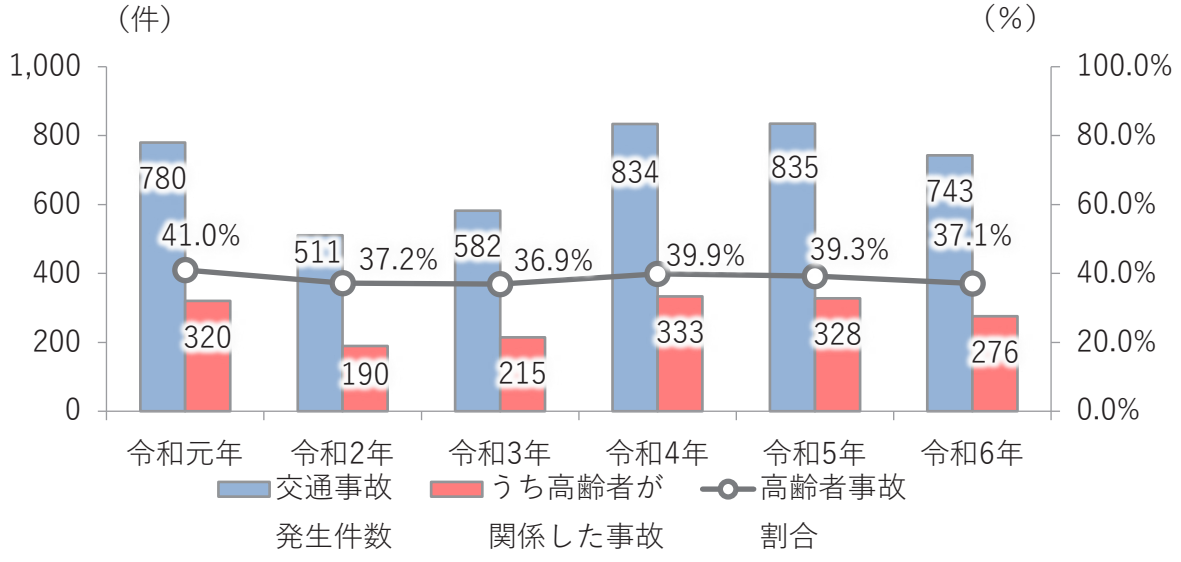
1世帯当たりの保有台数を他区と比較すると、東京都 23 区のうち、葛飾区の 0.40 台は同率6位となっています。

	自家用車(台)	世帯数(世帯)	1世帯当たりの保有台数
葛飾区	100,595	252,845	0.40
千代田区	32,418	39,410	0.82
港区	82,142	153,885	0.53
足立区	176,316	379,192	0.46
江戸川区	162,327	359,749	0.45
中央区	44,180	106,555	0.41
練馬区	158,088	395,526	0.40
世田谷区	197,366	502,617	0.39
渋谷区	55,305	143,626	0.39
大田区	148,655	418,230	0.36
江東区	101,394	294,261	0.34
目黒区	55,795	161,512	0.35
板橋区	102,371	334,750	0.31
杉並区	97,520	334,466	0.29
品川区	69,861	238,169	0.29
墨田区	46,548	170,273	0.27
荒川区	33,632	125,357	0.27
文京区	33,279	130,932	0.25
北区	51,925	211,567	0.25
台東区	33,440	137,054	0.24
新宿区	54,019	231,609	0.23
豊島区	42,256	188,094	0.22
中野区	47,012	217,716	0.22

資料：関東運輸局統計情報
公益財団法人特別区協議会

(2) 交通事故件数（高齢者関与率）

交通事故発生件数は、令和6年末現在で 743 件となっています。うち高齢者が関係した事故は 276 件で全体の 37.1%を占めています。



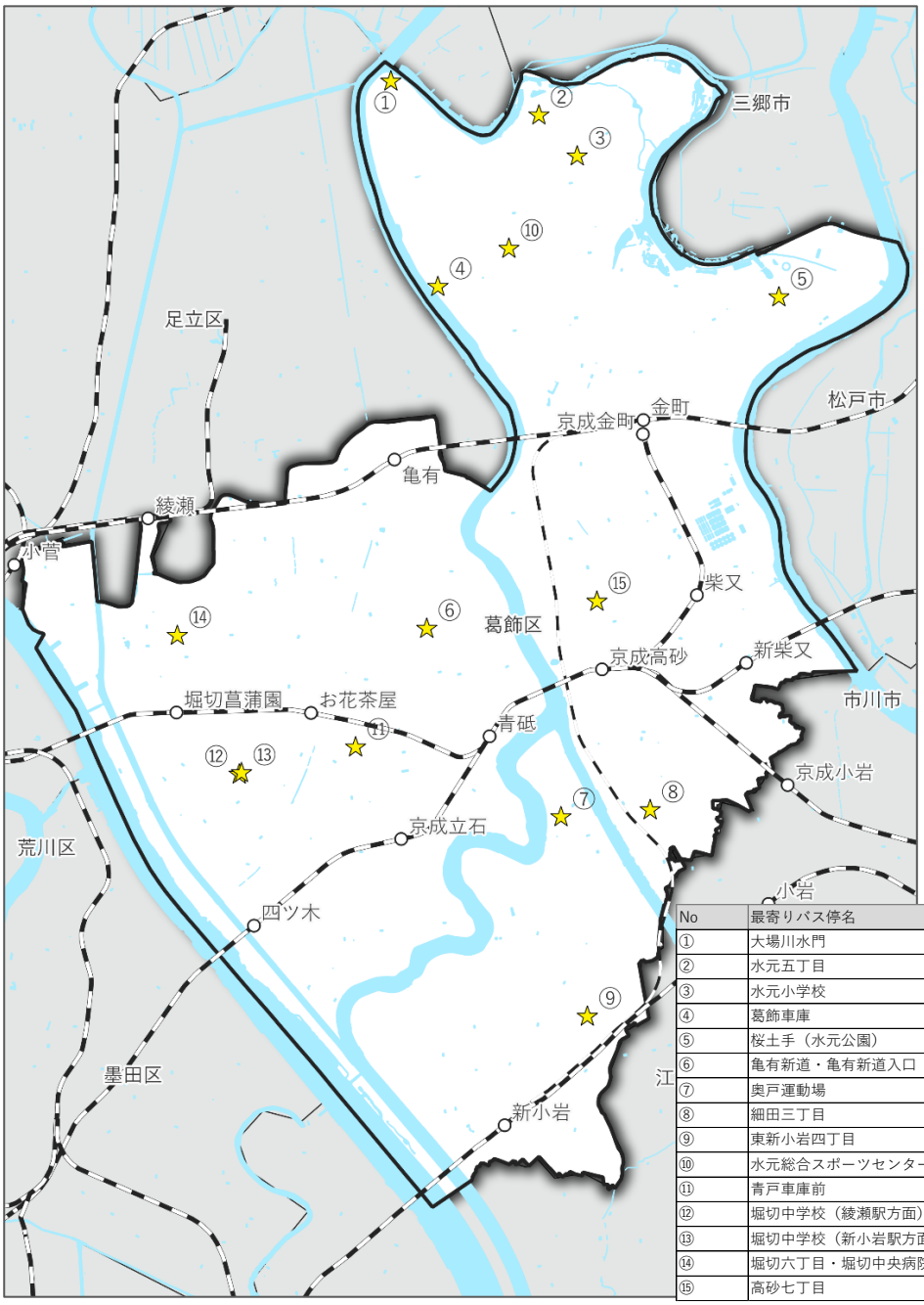
資料：葛飾区

2-4 自転車

(1)サイクル&バスライド(バス利用者用駐輪場)

葛飾区では、バスの利便性向上及び区民のバス利用促進を図ることを目的とし、バス停留所の近くにバス利用者用の駐輪場を設置しています。令和7年4月1日現在、15の駐輪場が設置されています。

■立地図



No	最寄りバス停名	駐輪可能台数
①	大場川水門	8
②	水元五丁目	10
③	水元小学校	11
④	葛飾車庫	9
⑤	桜土手(水元公園)	10
⑥	亀有新道・亀有新道入口	12
⑦	奥戸運動場	7
⑧	細田三丁目	7
⑨	東新小岩四丁目	5
⑩	水元総合スポーツセンター	8
⑪	青戸車庫前	15
⑫	堀切中学校(綾瀬駅方面)	4
⑬	堀切中学校(新小岩駅方面)	5
⑭	堀切六丁目・堀切中央病院・堀切七丁目	7
⑮	高砂七丁目	12

資料:葛飾区(令和7年4月1日現在)

(2) シェアサイクルのポート

葛飾区では、令和9年3月 31 日までの期間、専用アプリ「HELLO CYCLING」を利用したシェアサイクル事業社会実験を実施しています。

令和7年3月 31 日（月）現在、区内のシェアサイクルポート設置数は 107 か所（公共施設 11 か所、民間 96 か所）となっています。

■立地図

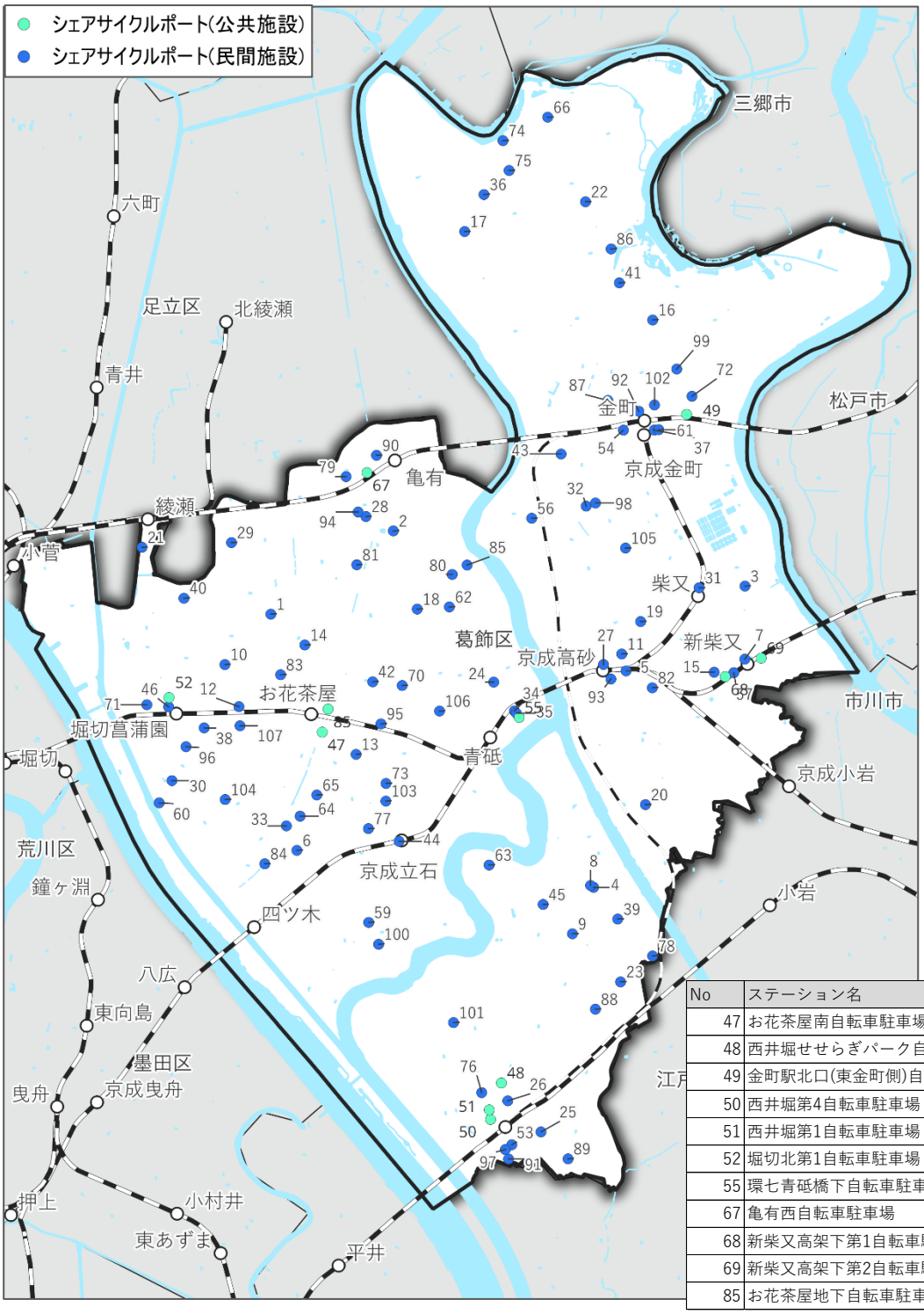


表 公共施設の設置場所

No	ステーション名	ラック数
47	お花茶屋南自転車駐車場	5
48	西井堀せせらぎパーク自転車駐車場	5
49	金町駅北口(東金町側)自転車駐車場	5
50	西井堀第4自転車駐車場	10
51	西井堀第1自転車駐車場	10
52	堀切北第1自転車駐車場	5
55	環七青砥橋下自転車駐車場	5
67	亀有西自転車駐車場	10
68	新柴又高架下第1自転車駐車場	5
69	新柴又高架下第2自転車駐車場	5
85	お花茶屋地下自転車駐車場	5

資料：葛飾区（令和7年3月 31 日現在）

3 公共交通の現況整理

3-1 運行状況

(1) 公共交通ネットワーク

区内では、3社の鉄道路線7路線（区内 12 駅）が運行されており、23 区方面への交通のほか、成田空港・羽田空港など空港アクセスも利便性が高くなっています。鉄道路線は東西方向への運行が多いことから、南北方向への鉄道駅間を結ぶ路線バスや、各地域を結ぶ路線バスが多数運行されています。

■葛飾区内の公共交通網



図 葛飾区内バス路線図
（令和7年5月15日現在）

(2) 鉄道

区内の鉄道は、JR 線が3路線（常磐線各駅停車、総武線快速、中央・総武線）、京成線が4路線（京成金町線、京成本線、京成押上線、京成成田スカイアクセス線）、北総鉄道線が1路線（北総線）運行されています。区内には 12 駅が所在しています。

■葛飾区内の鉄道の運行状況　　※令和7年4月1日現在

運行事業者	路線	運行経路	運行本数 （平日上下便数）
東日本 旅客鉄道(株)	常磐線各駅停車	（東京メトロ千代田線直通）綾瀬～亀有～金町～取手	上下各158便
	総武線快速	（横須賀線直通）東京～新小岩～千葉（内房線・外房線・成田線直通）	下り139便 上り137便
	中央・総武線	三鷹～新小岩～千葉	東行232便 西行231便
京成電鉄(株)	京成金町線	京成高砂～柴又～京成金町	上下各89便
	京成本線	京成上野～青砥～成田空港	京成上野方面：183便 成田空港方面：187便
	京成押上線	（都営浅草線直通）押上～京成立石～青砥	押上方面：242便 青砥方面：167便
	京成成田スカイアクセス線	京成高砂～成田空港	成田空港方面：27便 ※アクセス特急
北総鉄道(株)	北総線	京成高砂～新柴又～印旛日本医大	京成高砂方面：74便 印旛日本医大方面：79便

(3) バス交通

区内では、5事業者の自主運行路線（京成バス東京、東武バスセントラル、京成バス、都営バス、マイスカイ交通）が運行されており、一部路線は、複数事業者での共同運行となっています。また、小菅地区の地域内交通として「地域乗合ワゴンさくら」が運行されているほか、足立区のコミュニティバス「はるかぜ」が亀有駅へ乗り入れています。（いずれも日立自動車交通）

■葛飾区内の路線バスの運行状況　　※令和7年4月1日現在

	運行事業者 (実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数 （平日片道便数）
路線 バス	京成バス東京	新小51	新小岩駅～綾瀬駅	79便（区間運行含む）
		新小52	新小岩駅東北広場～市川駅	33便（区間運行含む）
		新小52乙	亀有駅～新小岩東北広場	2便
		新小58	新小岩駅～亀有駅	90便（区間運行含む）
		新小59	新小岩駅東北広場～浅草雷門・寿町	10便（休日のみ） （区間運行含む）
		新金02	新小岩駅～金町駅	16便（区間運行含む）
		小54	京成小岩駅～亀有駅	47便（区間運行含む）
		小74出入	小岩駅～葛飾営業所	26便
		有01	亀有駅～浅草寿町	15便（休日のみ）
		有02	慈恵医葛飾医療センター～亀有駅	30便
		有57	亀有駅～葛飾営業所	32便（区間運行含む）
		有70	金町駅～ウェルピアかつしか	1便
		綾01	亀有駅～綾瀬駅	25便
		綾02	葛飾営業所～綾瀬駅	9便
		金02	金町駅～三郷駅南口	12便（区間運行含む）

■葛飾区内の路線バスの運行状況　　※令和7年4月1日現在

	運行事業者(実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数（平日片道便数）
	東武バスセントラル	綾23	綾瀬駅東口～葛飾車庫	18便
		綾37	綾瀬駅東口～水元スポーツセンター	28便
		有25	亀有駅北口～葛飾車庫	5便
		有26	亀有駅北口～葛飾車庫入口	19便
		有27	亀有駅北口～葛飾車庫入口	39便
		有38	亀有駅北口～六ツ木団地	41便
		有36	亀有駅北口～水元総合スポーツセンター	22便
		有51	亀有駅北口～三郷中央駅	1便（休日のみ）
		有64	亀有駅北口～八潮駅南口	12便
		有65	亀有駅北口～八潮駅南口	45便
		足35	亀有駅北口～王子駅前	1便
		王30	亀有駅北口～王子駅前	2便
		金50	金町駅前～高須大入	7便
		金52	金町駅前～新三郷駅西口	60便
		金54	金町駅前～新三郷駅西口	18便
	京成バス	青01	京成青砥駅～慈恵医大葛飾医療センター	31便
		小55	小岩駅前～金町駅前	140便
		小55深夜	小岩駅前～金町駅前	2便
		金01	金町駅北口～飯塚小学校入口	75便
		金01出入	金町駅北口～金町営業所	2便
		金02出入	金町駅北口～金町営業所	21便
		金61	金町駅前～八潮駅南口	108便（区間運行含む）
		金61深夜	金町駅北口～戸ヶ崎操車場	1便
		金62	金町駅北口～大場川水門	109便（区間運行含む）
		金62深夜	金町駅北口～大場川水門	2便
		金63	金町駅前～水元かわせみの里	9便（休日のみ）
		新小53	新小岩駅東北広場～亀有駅	81便（区間運行含む）
		新小71	新小岩駅前～江戸川スポーツランド	106便（区間運行含む）
		新小71深夜	新小岩駅前～江戸川スポーツランド	2便（区間運行含む）
		SS08	シャトルセブン 亀有駅～葛西臨海公園駅・TDR	30便（区間運行含む）
		環09特急	新小岩駅東北広場～TDR	2便
	都営バス	新小21	新小岩駅前～西葛西駅前	120便
		新小22	新小岩駅前～葛西駅前	84便
		新小29	東新小岩四丁目～東京臨海病院前	53便
		草39	金町駅前～上野松坂屋前	47便
		錦37	青戸車庫前～錦糸町駅前	54便
		上23出入	青戸車庫前～平井駅前	3便
		深夜12	新小岩駅前～船堀駅前	5便
	京成バス東京・都営バス	新小20	葛飾営業所～一之江駅前	21便
	京成バス東京・京成バス	細02	新小岩駅東北広場～小岩駅北口	31便
	マイスカイ交通	M01-3	金町駅南口～三郷駅南口	32便
		M01-4	金町駅南口～三郷駅南口	12便
		M-10	金町駅南口～三郷中央駅	24便

■葛飾区内の路線バスの運行状況　　※令和7年4月1日現在

	運行事業者(実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数(平日片道便数)
地域乗合ワゴン	日立自動車交通	さくら	千代田線綾瀬駅～野崎医院	36便
コミュニティバス	足立区	はるかぜ9号	亀有駅南口～青井駅	27便
		はるかぜ12号	亀有駅南口～西新井駅東口	16便

(4) 地域主体交通

東立石・四ツ木地区では、グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通(東立石グリスロ運営協議会)が運行されています。　　※令和7年4月1日現在

グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通	東立石グリスロ運営協議会	立石駅コース	東立石地区センター前～立石駅南	6便(火・金曜日運行)
		四ツ木駅コース	東立石地区センター前～四ツ木駅東～東立石郵便局前	8便(月・土曜日運行)

(5) 高速バス

区内では、亀有駅から羽田空港行き、新小岩駅から三井アウトレットパーク行きの高速バスが運行されています。

高速バス	東京空港交通	亀有駅～羽田空港第3ターミナル
	小湊鉄道バス	新小岩駅～三井アウトレットパーク木更津

(6) タクシー

区内に本社又は営業所が所在しているタクシー事業者は、22 社となっています。

タクシー	エミタスタクシー東京(株)、鳳自動車(株)、栄自動車(株)、実用興業(株)、大丸交通(株)、太陽自動車(株)、蔦交通(株)、帝都葛飾交通(株)、東京七福タクシー(株)、東京第一交通(株)、東京太陽(株)、(株)東京ナイトタクシー、東都城東タクシー(株)、(株)日幸、日立自動車交通第三(株)、(株)日の丸交通 TokyoBay、日吉交通(株)、双美交通(株)、堀切交通(株)、三ツ矢観光自動車(株)、目黒自動車交通(株)、森永タクシー(株)

(7) 福祉交通

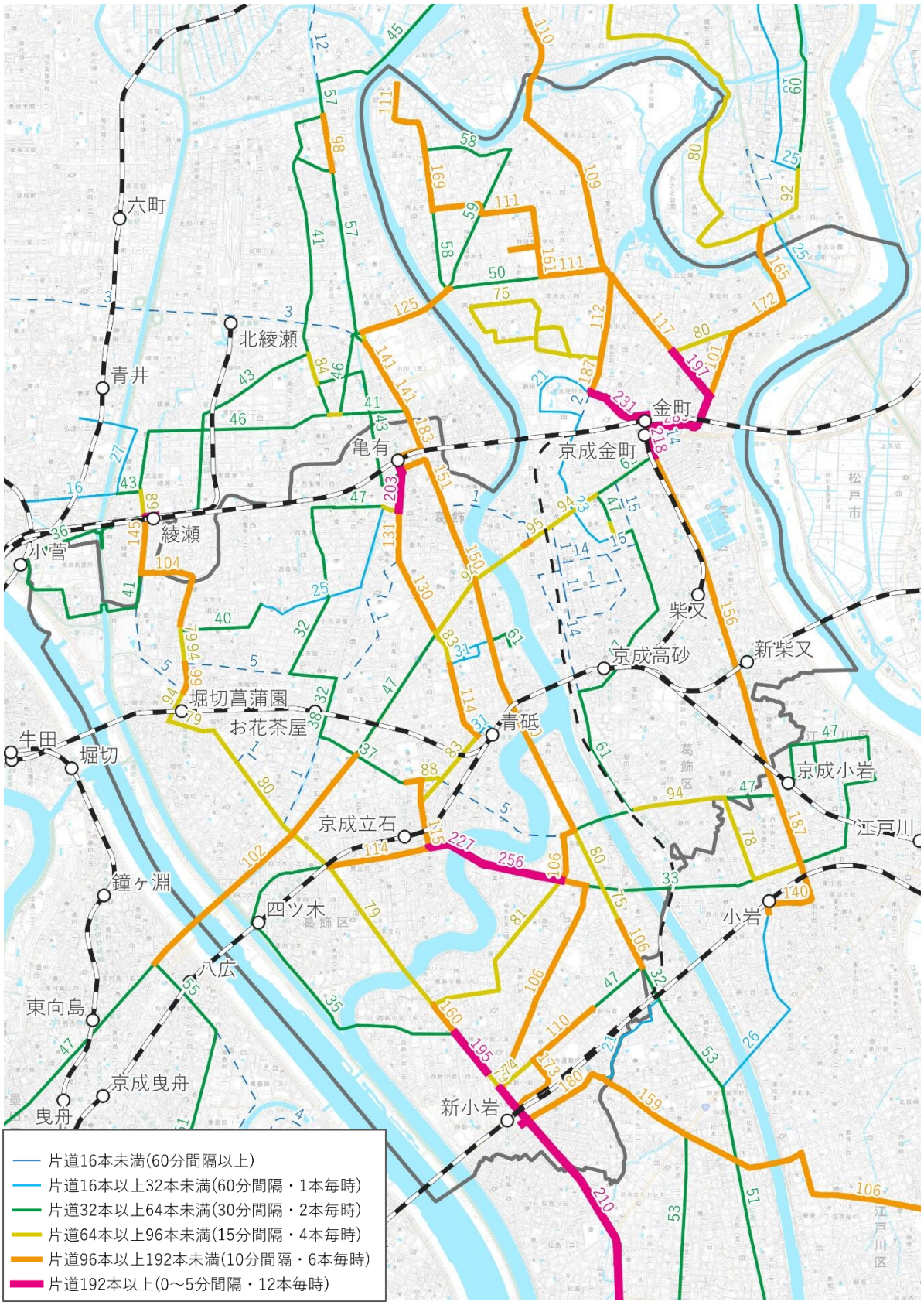
区内の福祉交通として、葛飾区社会福祉協議会により、車椅子を利用されている歩行困難な障がい者の方や高齢者の移動支援として、ハンディキャブが運行されています。

ハンディキャブ「ふれあい号」	葛飾区社会福祉協議会

（8）運行頻度図（平日片道）

区内のバス路線の運行頻度は、南北方向への路線が片道100本以上で特に多くなっています。鉄道駅周辺では、複数の系統が重なることから、特に運行頻度が多くなっています。

■葛飾区内の路線バスの運行頻度（令和7年4月1日）



(9)その他の輸送サービス

区内の医療施設や自動車教習所、商業施設等において、当該施設への送迎を目的とした輸送サービスが行われています。

平和橋自動車教習所の送迎バスについては、地域交通の確保に向けた検討の一環として、区との協働事業を実施しています。利用者送迎用車両の空席を活用し、70 歳以上で東京都シルバーパスの所持・一人で車両の乗降ができる方に限り、平和橋自動車教習所～立石駅通バス停留所の区間で、無料で利用できる取組を行っています(途中乗降不可)。

■医療施設　　※令和7年4月1日現在

平成立石病院	無料巡回送迎バス	青砥駅～病院～リバーサイド病院、お花茶屋駅～病院～亀有駅前～亀有病院～葛飾リハビリテーション病院	8:30～16:50
イムス葛飾総合病院	無料シャトルバス	新小岩駅南口～病院	8:15～16:30
かつしか江戸川病院	無料送迎バス	江戸川病院～京成小岩駅～高砂団地集会所～病院～金町駅(循環)	7:50～17:30
黒木整形外科内科クリニック	無料送迎サービス	3ルート 病院～イトーヨーカドー裏高砂駅前～病院 病院～高砂団地集会所～鎌倉図書館ポスト前～病院 病院～鎌倉3丁目 輪福寺～新柴又駅～ファミリーマート鎌倉3丁目店～病院 ※別途個別送迎あり	8:30～15:30
細田診療所	無料送迎サービス	電話予約によるドアツードア輸送	8:30 ～ 12:00・13:30～17:00

■自動車教習所

京成ドライビングスクール	無料巡回送迎バス	4ルート ①綾瀬駅・亀有駅・アリオ亀有コース ②北千住駅・南千住駅・青砥駅コース ③金町駅・東京理科大コース ④JR 小岩駅・京成小岩駅コース	8:10～20:30
新小岩自動車学校	無料シャトルバス ※古代の湯と共同運行	3ルート ①新小岩駅～学校 ②亀有駅・青砥駅～学校 ③金町駅～学校	6:00～23:10
金町自動車教習所	無料送迎バス	2ルート ①学校～綾瀬駅～亀有駅～学校 ②学校～北綾瀬駅～学校	7:35～19:35
平和橋自動車教習所	無料送迎サービス	5ルート ①新小岩駅～学校 ②スカイツリー駅・曳舟駅～学校 ③立石・青砥・亀有駅～学校 ④堀切・北千住駅～学校 ⑤押上駅～学校	7:05～19:20

■商業施設

アリオ亀有	無料循環シャトルバス （京成バス委託）	2ルート ①アリオ亀有～立石駅～青砥駅～アリオ亀有 ②アリオ亀有～新宿・南水元～アリオ亀有	9:28～19:36
東京天然温泉 古代の湯	無料シャトルバス	3ルート ①新小岩駅～施設 ②亀有駅・青砥駅～施設 ③金町駅～施設	6:00～23:10

■行政施設等

ウェルピアかつしか （自立訓練事業所、子供発達センター）	送迎バス	月・水曜日⇒新小岩方面 火・木曜日⇒水元方面
送迎保育ステーション	送迎保育ステーション～各保育園間を送迎バスで送迎	送迎保育ステーションをカナマチぷらっと（金町駅前活動センター）に設置 対象保育園は南水元いろは保育園・水元保育園・にじいろ保育園南水元・徳育保育園・ミアヘルサ保育園ひびき水元・アスクかなまち保育園

■NPO の取組

NPO 法人みらくる 柴又地域の魅力発信、観光案内	電動補助付三輪自転車（シクロポリタン）による観光ガイド付き運行	葛飾区柴又を中心とした地域	11:00～16:30 （土日祝祭日に限る）
NPO 法人みらくる 高齢者等の外出・移動支援	電動補助付き三輪自転車（シクロポリタン）による生活移動支援	柴又1～7丁目、金町1～3丁目、高砂2・3・5・8丁目、鎌倉3丁目	9:00～16:30 （月～土曜日）

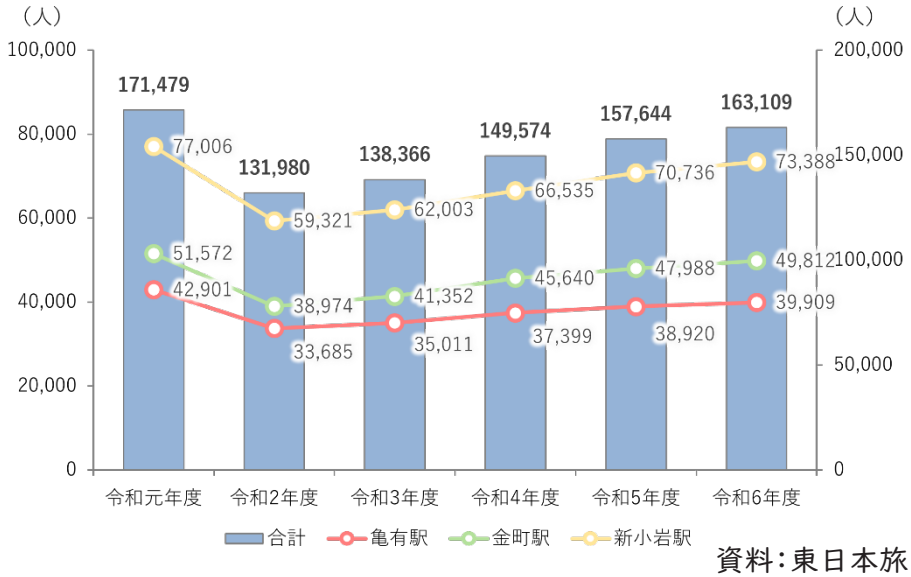
3-2 利用状況

(1)鉄道

令和6年度の区内の鉄道駅の1日平均乗車人員を見ると、最も利用が多いのは、JR 新小岩駅(73,388 人)であり、次いで、京成高砂駅(51,352 人)、金町駅(49,812 人)、亀有駅(39,909 人)が3万人以上の利用者数となっています。

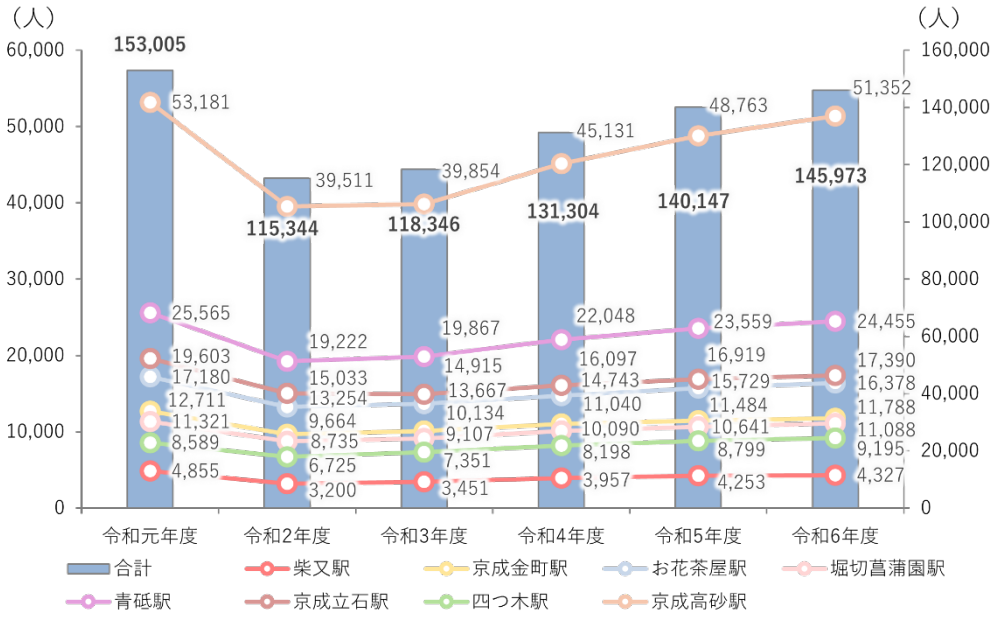
利用者数の推移を見ると、コロナ禍以前の水準まで完全には回復していない駅が多くなっていますが、四つ木駅・新柴又駅では、令和6年度の利用者数が令和元年度を上回っています。

■JR 東日本



資料:東日本旅客鉄道(株)

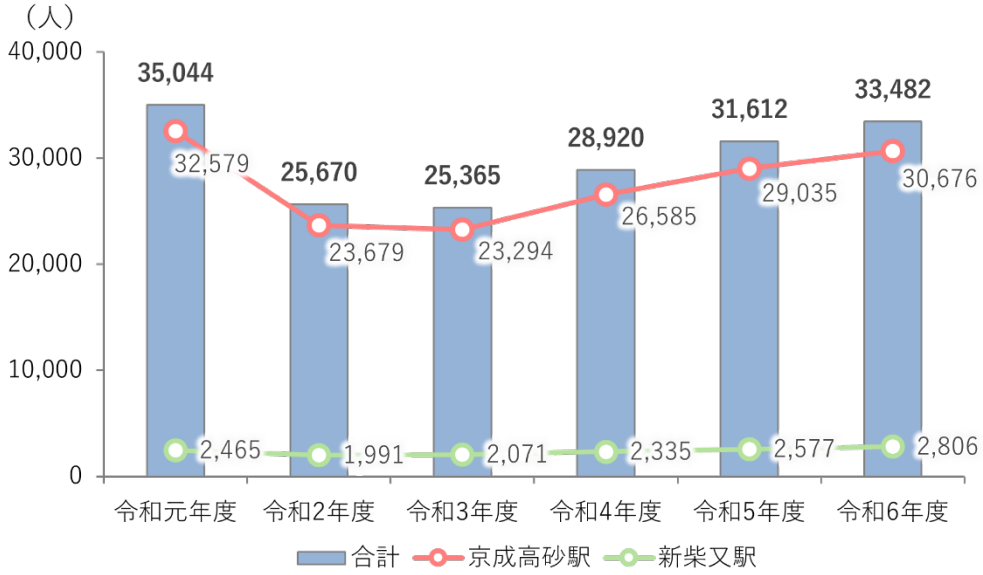
■京成電鉄



※京成高砂駅の乗車人員には、京成線、北総線の相互乗入の連絡分も含む

資料:京成電鉄(株)

■北総鉄道



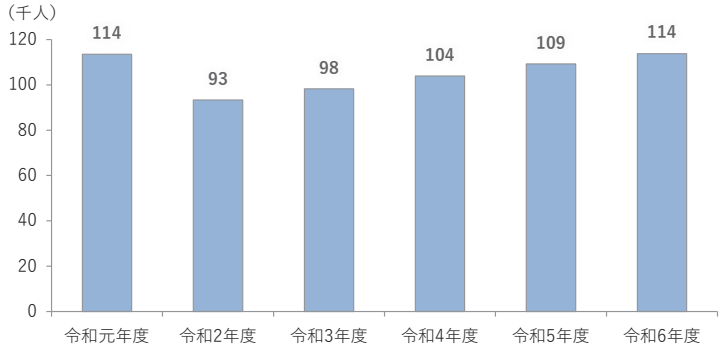
資料：北総鉄道(株)

(2) 路線バス

区内を通る路線バスの1日平均乗車人員は、令和6年度で約 11 万4千人となっています。

利用者数の推移を見ると、令和2年度に新型コロナウイルス感染症流行を受け大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度には概ね令和元年度と同水準まで回復しています。

■区内の路線バスの利用状況

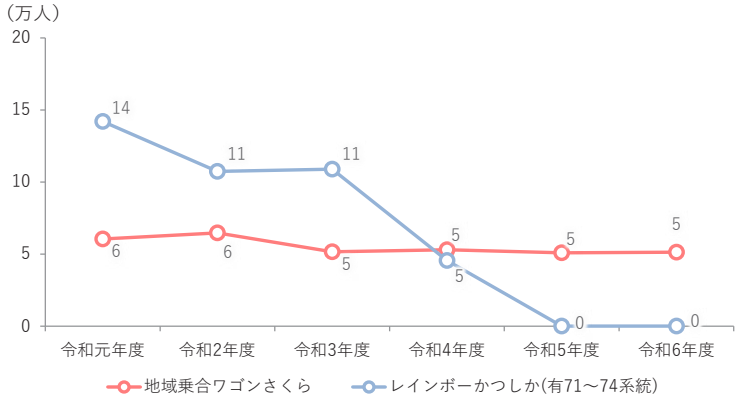


資料：各路線バス事業者提供（参考値）

(3) 地域乗合ワゴンさくら・レインボーかつしか

日立自動車交通が運行していた「レインボーかつしか（有 71～74 系統）」は、慢性的な運転手不足や利用状況の減少を理由に、令和5年3月 31 日を以て路線休止となっています。

■地域乗合ワゴンさくら・レインボーかつしかの利用状況（年間）

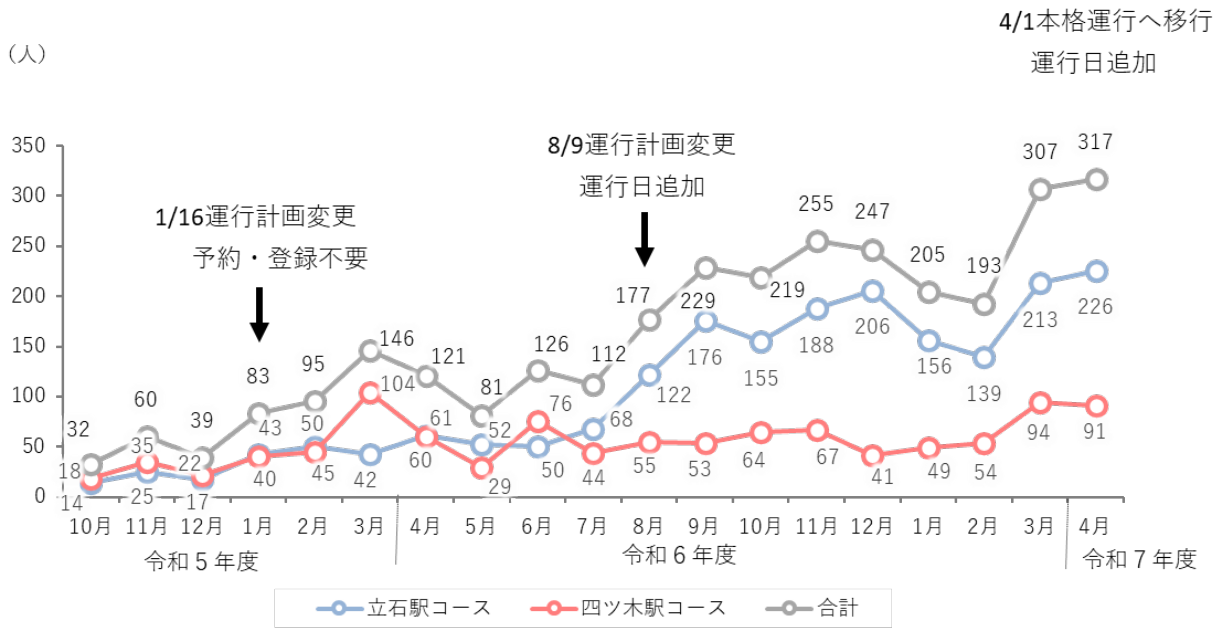


資料：日立自動車交通(株)

（4）地域主体交通（グリーンスローモビリティ）

京成立石駅を起点に東立石地区を運行している「地域主体交通（グリーンスローモビリティ）」は、運行内容の変更や予約不要などにより、利用者数は増加傾向にあります。

■地域主体交通（グリーンスローモビリティ）の利用状況（月間）



資料：葛飾区

4 公共交通に関するニーズ調査結果

4−1 調査の概要

区内の公共交通網のあるべき姿について、区民や利用者の声を把握し、検討に活かしていくことを目的に、アンケート調査を実施しました。

調査の実施に当たっては、地域公共交通の利用状況や、日常の外出動向、今後の取組や公共交通に求めることを多角的に把握するため、区民だけでなく、公共交通を利用する区外からの来街者も含めて調査対象としました。

調査の種類	対象者	期間
区民アンケート	区内在住の16歳以上の区民3,000人	令和6年12月19日（木）～ 令和7年1月6日（月）
民生委員・児童委員アンケート	葛飾区民生委員・児童委員372名	令和6年12月19日（木）～ 令和7年1月9日（木）
路線バス利用者アンケート	区内の路線バス利用者 （区内の主要鉄道駅で路線バス待ちしている利用者）	① 令和6年12月24日(火)及び25日(水)（9時～16時） ② 令和7年1月16日(木) 及び17日(金)（7～9時、16時～19時）
タクシー利用者アンケート	区内のタクシー利用者 （区内の主要鉄道駅タクシーのりば利用者）	令和7年1月16日（木）～ 1月30日（木）
高校生アンケート	区内の高校1年生・2年生	令和7年6月27日（金）～ 7月16日（水）

（1）区民アンケート

ア　実施概要

調査対象者	区内在住の16歳以上の区民3,000人
対象者数	3,000人
調査対象地区	葛飾区全域
調査方法	郵送回収・WEB回収 ※世帯主宛てではなく、個人宛に発送する。世帯に最大1通までとする。 QRコードを活用した回収を含む。
調査時期	令和6年12月19日（木）～令和7年1月6日（月）

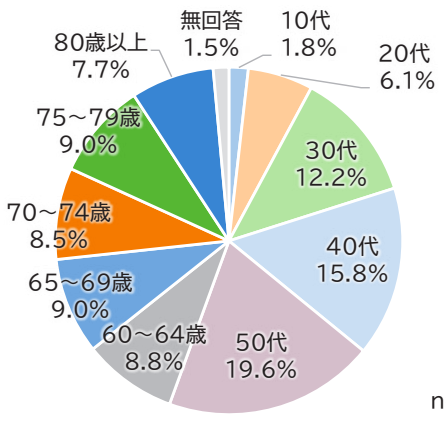
イ　実施結果

配布枚数	3,000枚
回収数	891票
無効票	0票
有効回収数	891票
有効回収率	29.7%

■地区別回収率

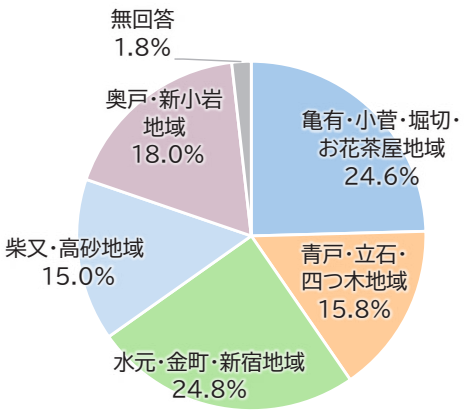
1）亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域	27.3%
2）青戸・立石・四つ木地域	25.8%
3）水元・金町・新宿地域	32.3%
4）柴又・高砂地域	32.0%
5）奥戸・新小岩地域	29.2%

■年齢【全体：n=891】



n=891

■居住地*【全体：n=891】



n=891

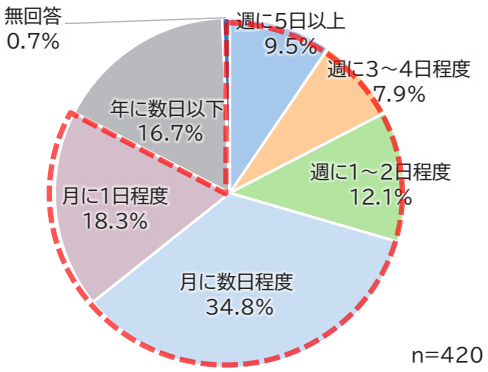
*都市計画マスタープランの地域区分で分類

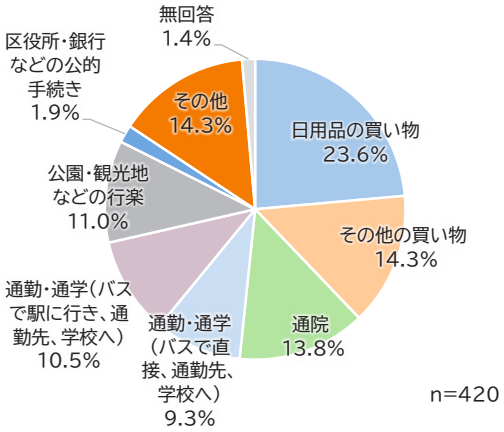
資料編

■バスの利用頻度・利用目的【利用する人のみ：n=420】

・1ヶ月以内に約5割がバスを利用したと回答。

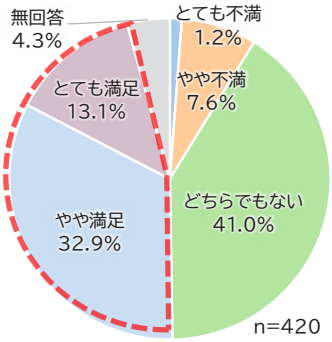
・バスを利用した人の利用頻度は、約8割が月1日以上、約3割が週1日以上と回答。





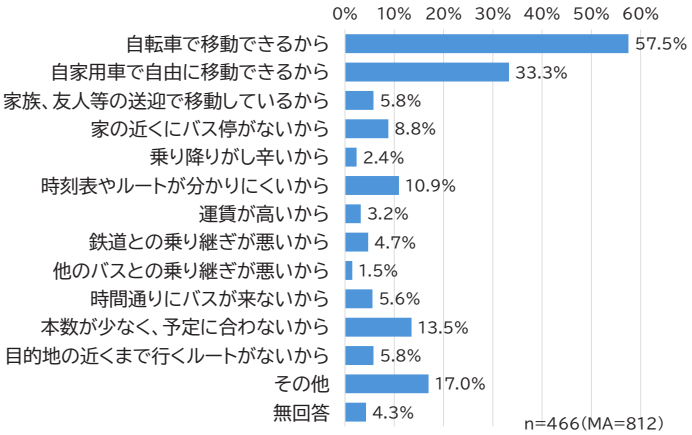
■バスの総合的な満足度【利用する人のみ：n=420】

・バスの総合的な満足度は、「とても満足」＋「やや満足」が約5割で高い。



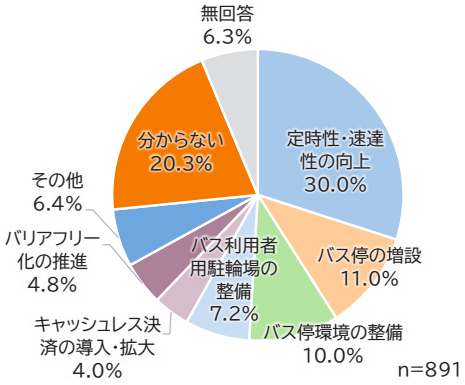
■バスを利用しない理由【利用しない人のみ：n=466】

・バスを利用しなかった人の利用しない理由は、「自転車で移動できるから」が約6割、「自家用車で自由に移動できるから」が約3割。



■バスの利便性・快適性向上策【全体：n=891】

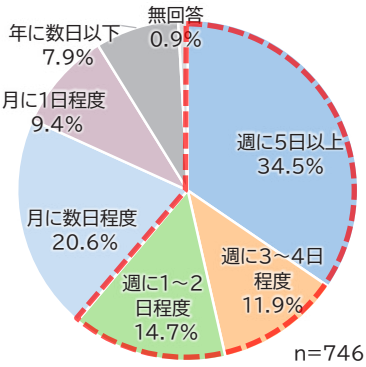
・バスの利便性・快適性向上策として「定時性・速達性の向上」が約3割。

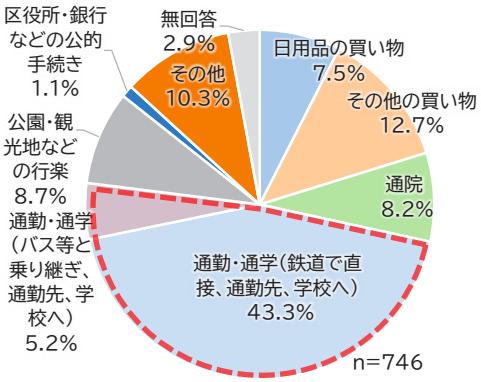


■鉄道の利用頻度・利用目的【利用する人のみ：n=746】

・1ヶ月以内に約8割が鉄道を利用したと回答。

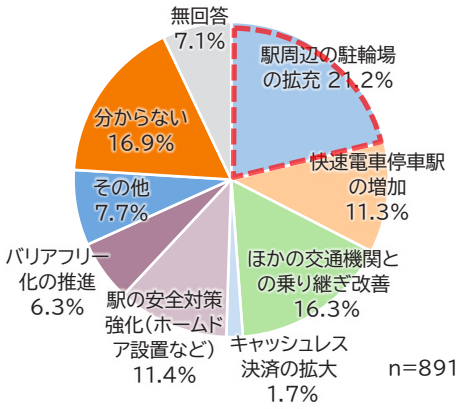
・鉄道を利用した人の利用頻度は、約9割が月1日以上、約6割が週1日以上と回答。





■鉄道の利便性・快適性向上策【全体：n=891】

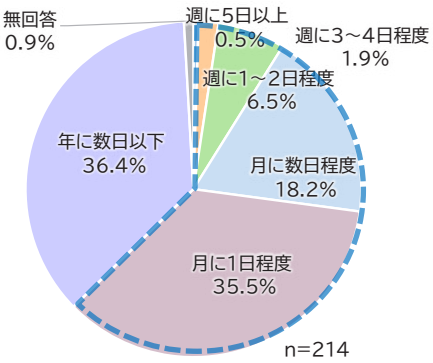
・鉄道の利便性・快適性向上策は「駅周辺の駐輪場の拡充」「ほかの交通機関との乗り継ぎ改善」が約2割。



■タクシーの利用頻度【利用する人のみ：n=214】

・1ヶ月以内に約2割がタクシーを利用したと回答。

・タクシーを利用した人の利用頻度は、約6割が月1日以上と回答。

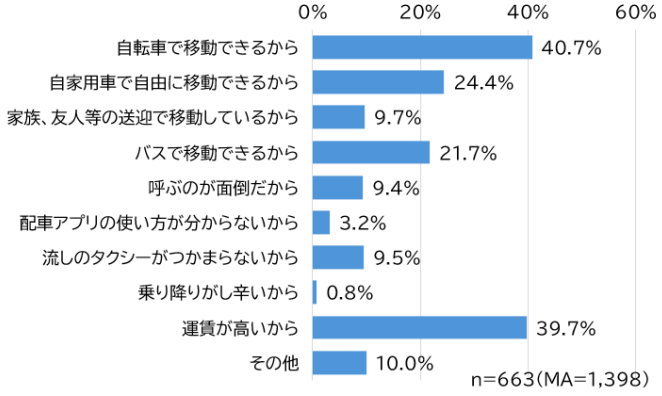


■タクシーを利用しない理由・利便性・快適性向上策

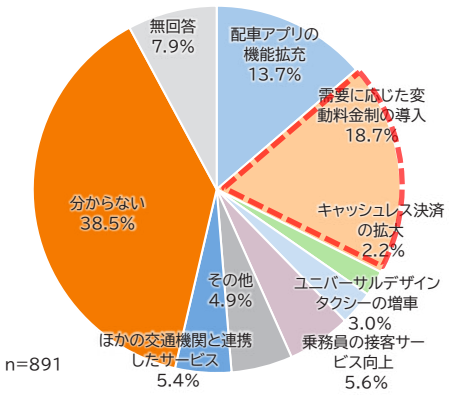
・タクシーを利用しなかった理由は、「運賃が高いから」「自転車で移動できるから」が約4割。

・タクシーの利便性・快適性向上策は「需要に応じた変動料金制の導入」が約2割。

■タクシーを利用しない理由【利用しない人のみ：n=663】



■タクシーの利便性・快適性向上策【全体：n=891】



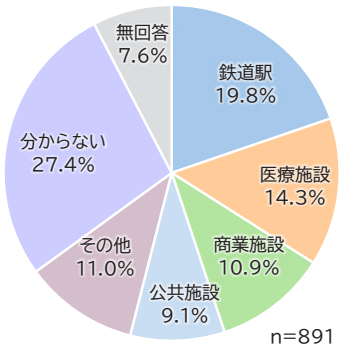
資料編

■公共交通アクセス強化が必要な個所、利用しやすくする要素

・公共交通アクセス強化が必要な個所として、「鉄道駅」が約2割、「医療施設」「商業施設」が約1割

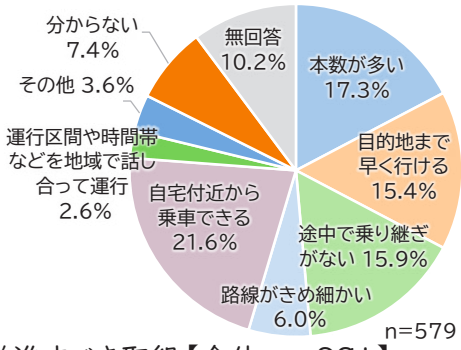
・上記の個所への公共交通を利用しやすくする要素は、「自宅付近から乗車できる」「本数が多い」「途中で乗り継ぎがない」「目的地まで早く行ける」が多い。

■公共交通アクセス強化が必要な個所【n=891】



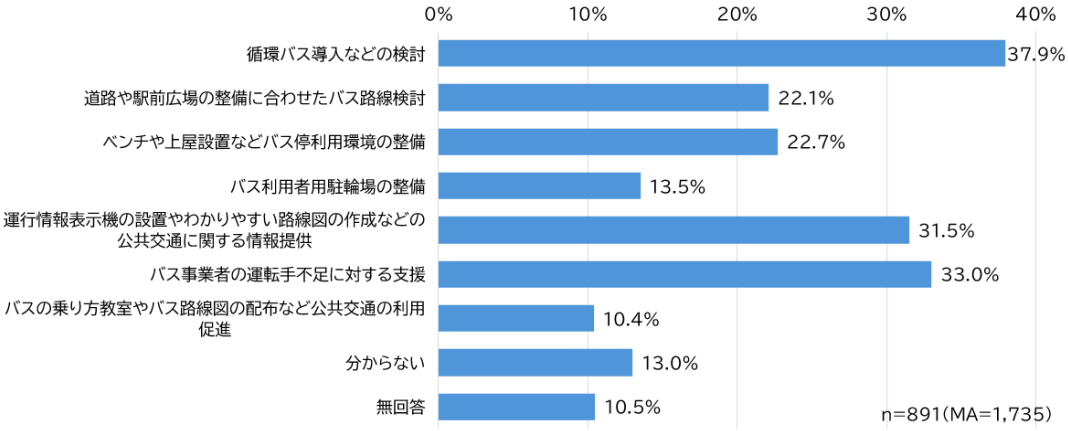
■公共交通を利用しやすくする要素

【個所の回答者のみ:n=579】



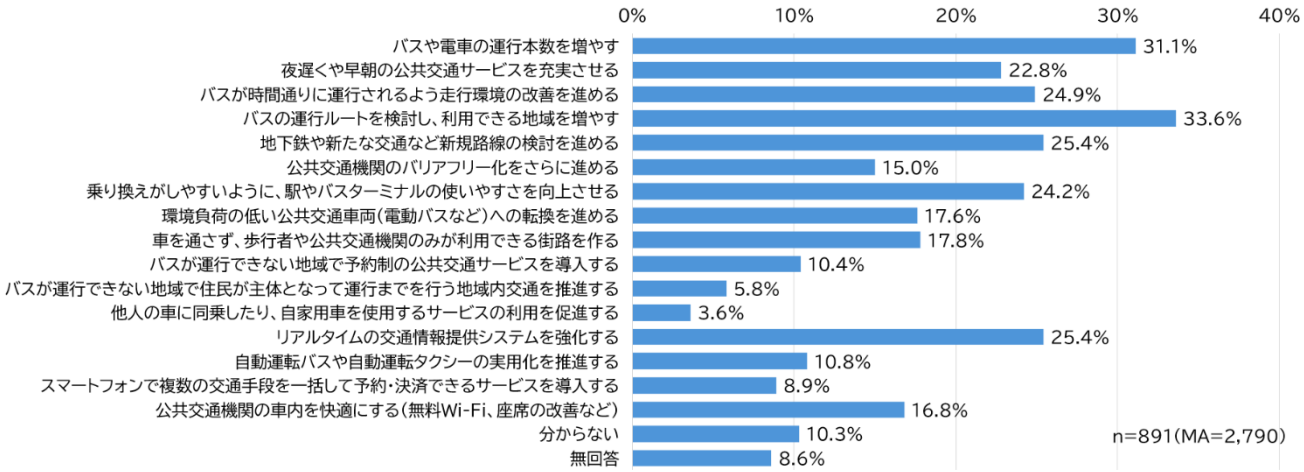
■区の公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組【全体:n=891】

・区で行っている公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組として、「循環バス導入などの検討」が約4割、「運行情報表示機の設置やわかりやすい路線図の作成などの公共交通に関する情報提供」「バス事業者の運転手不足に対する支援」が約3割。



■今後の公共交通施策の方向性【全体:n=891】

・今後の公共交通施策の方向性として、「バスや電車の本数を増やす」「バスの運行ルートを検討し利用できる地域を増やす」等の意見が多く挙げられた。



(2) 民生委員・児童委員アンケート

ア　実施概要

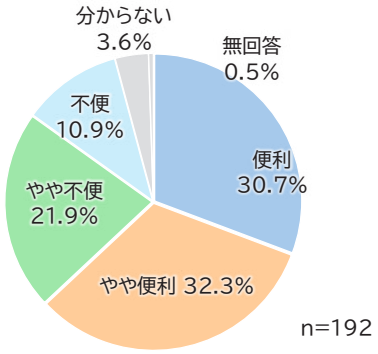
調査対象者	葛飾区民生委員・児童委員 372 名
対象者数	372 人
調査方法	直接配布・郵送／WEB 回収
調査時期	令和6年 12 月 19 日（木）～令和7年1月9日（木）

イ　実施結果

配布枚数	372 枚
回収数	192 票 ※1月 14 日回収分まで
無効票	0票
有効回収数	192 票
有効回収率	51.6%

■公共交通の利便性、便利／不便だと思う理由【全体：n＝192】

・担当地区の住民が感じている公共交通の利便性について、「便利」「やや便利」が約6割を占める。

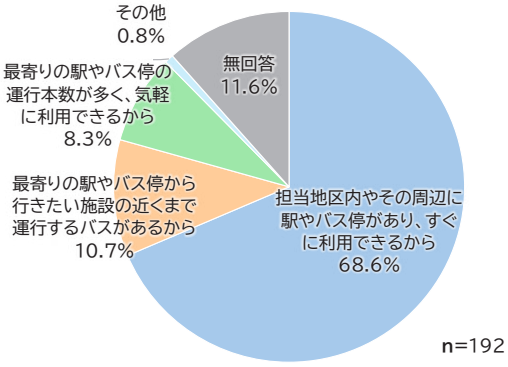


■公共交通が便利／不便だと思う理由

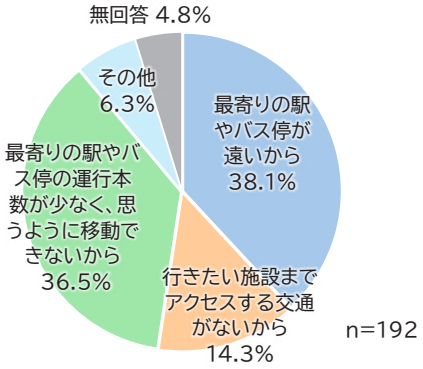
・便利だと思う理由は、「担当地区内やその周辺に駅やバス停があり、すぐに利用できるから」が約7割で多い。

・不便だと思う理由は、「最寄りの駅やバス停が遠いから」「最寄り駅やバス停の運行本数が少なく、思うように移動できないから」が約4割で多い。

■公共交通が便利だと思う理由【全体：n＝192】

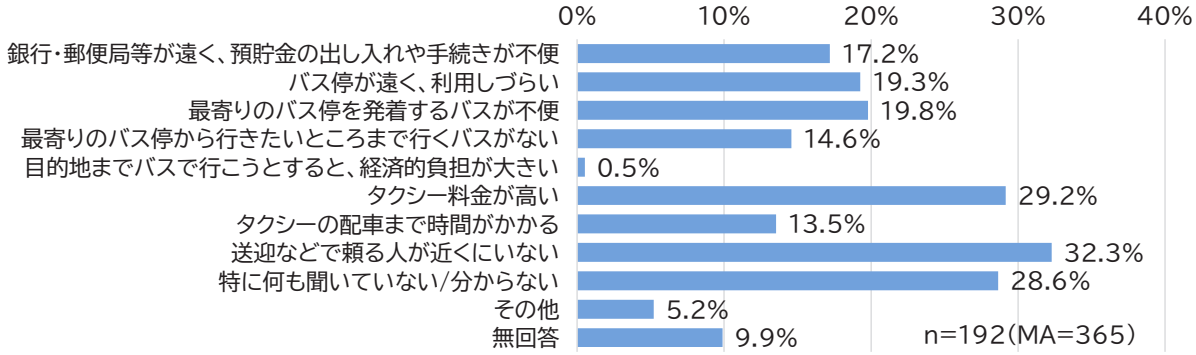


■公共交通が不便だと思う理由【全体：n＝192】

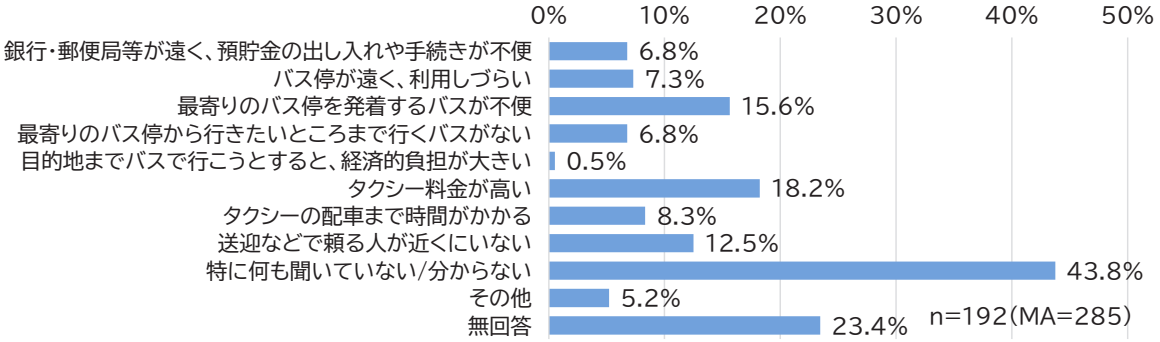


■高齢者・子育て世帯の移動に関する悩み【全体：n＝192】

・高齢者の方の移動に関する悩みでは、「送迎などで頼る人が近くにいない」「タクシー料金が高い」「特に何も聞いていない/分からない」が約3割。



・子育て世帯の方の移動に関する悩みでは、「特に何も聞いていない/分からない」が約4割。



(3) 路線バス利用者アンケート

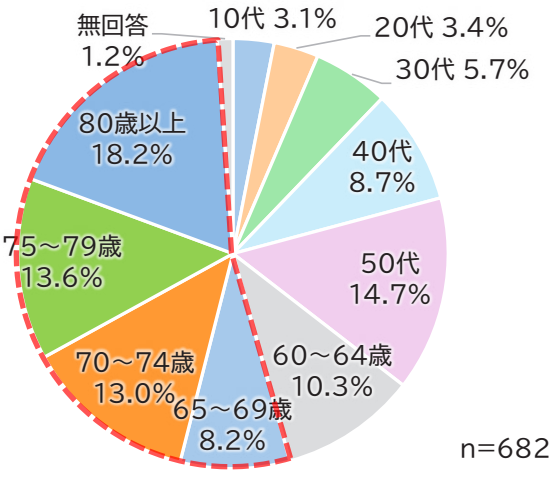
ア　実施概要

調査対象者	区内の路線バス利用者 (区内の主要鉄道駅で路線バス待ちしている利用者)
調査方法	駅バス停留所において調査員が調査票を配布し、郵送で回収 (WEB 回答を併用)
調査時期	① 令和6年 12 月 24 日(火)及び 25 日(水)(9時～16 時) ② 令和7年1月 16 日(木) 及び 17 日(金)(7～9時、16 時～19 時)
備考	○平日の路線バスの利用実態を把握するため、7時～19 時の時間帯で実施した。 ○特に、駅から近距離区間での区内の利用や、隣接自治体面への利用、区外からの利用状況などを把握した。 ○また、バス利用者の自転車利用の有無や利用シーンを把握し、連携施策の検討に活用した。

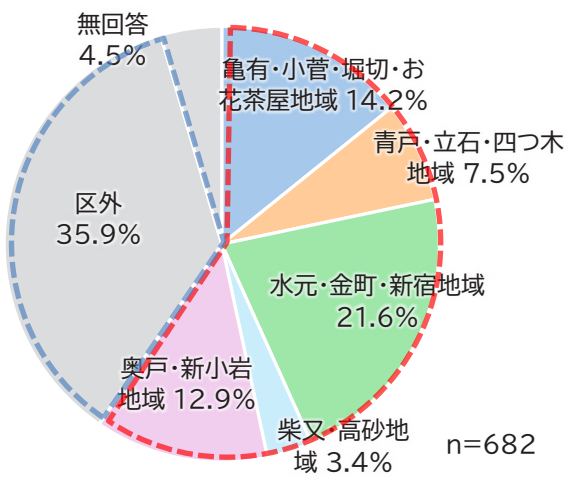
イ　実施結果

配布枚数	合計 3,000 票(①2,000 票、②1,000 票を配布)
回収数	682 票
無効票	0票
有効回収数	682 票
有効回収率	22.7%

■年齢【全体:n=682】



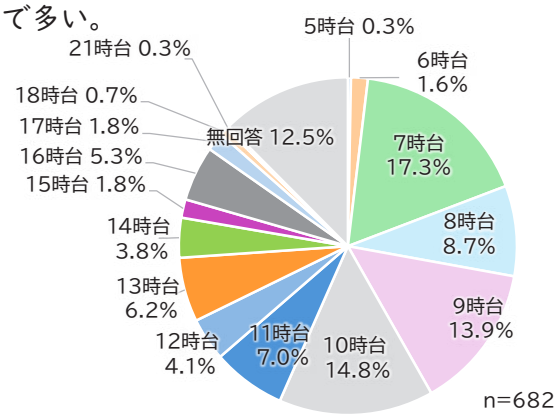
■居住地【全体:n=682】



資料編

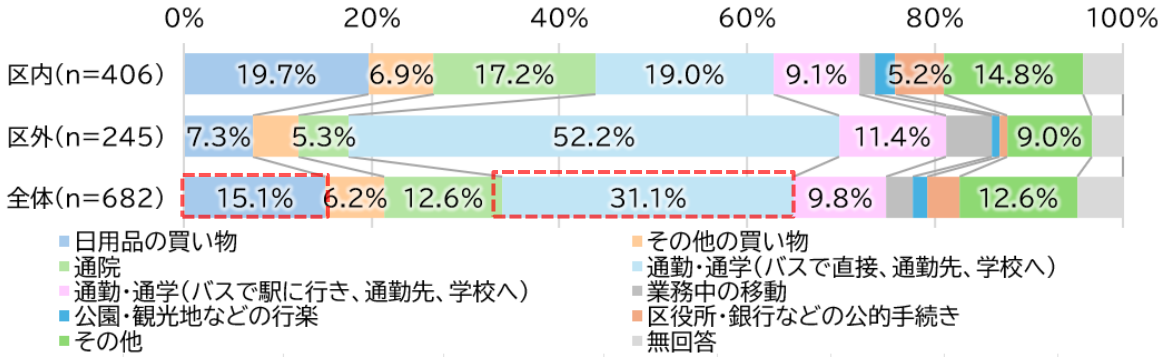
■バスの乗車時刻【全体：n=682】

・回答者のバスの乗車時刻は、「7時台～10時台」が約5割で多い。



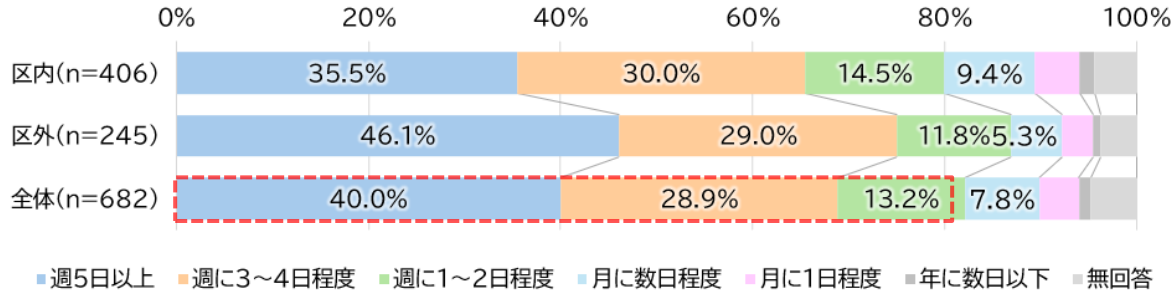
■バスの利用目的【全体：n=682】

・バスの利用目的は、「通勤・通学」が約3割、「日用品の買い物」が約2割。



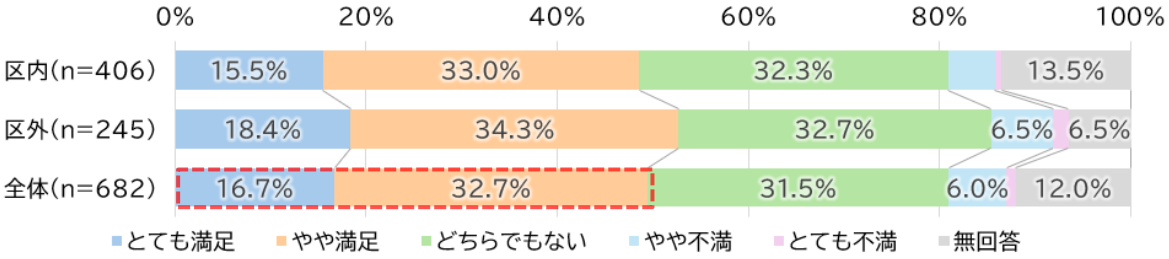
■バスの利用頻度【全体：n=682】

・バスの利用頻度は、週1日以上が約8割を占める。



■バスの総合的な満足度【全体：n=682】

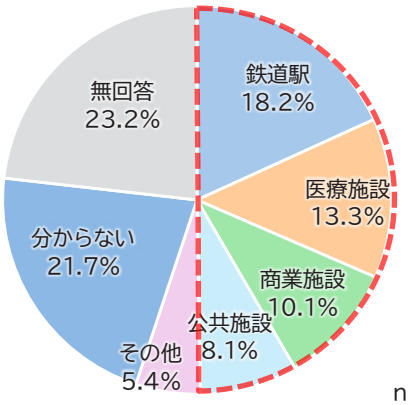
・バスの総合的な満足度は、「とても満足」「やや満足」が約5割で、利用者の満足度は高い傾向にある。



■公共交通アクセス強化が必要な個所

【区民のみ：n=406】

・公共交通アクセス強化が必要な個所として、「鉄道駅」が約2割、「医療施設」「商業施設」が約1割。区民アンケートと同傾向だが、無回答が多い。

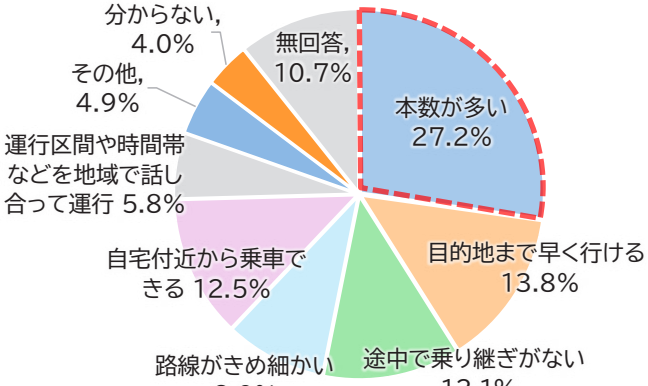


n=406

■公共交通の利用しやすさで重視する要素

【区民のみ：n=224】

・公共交通の利用しやすさで重視する要素は、「本数が多い」が約3割で最多。

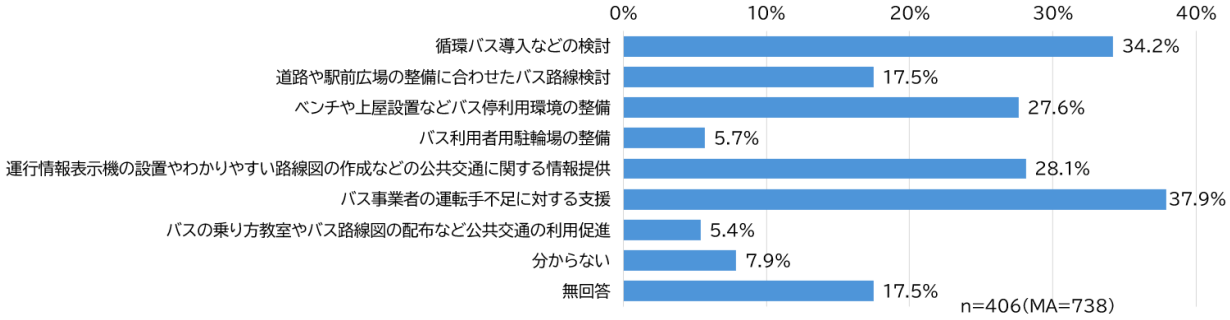


n=224

■これまで以上に推進すべき取組

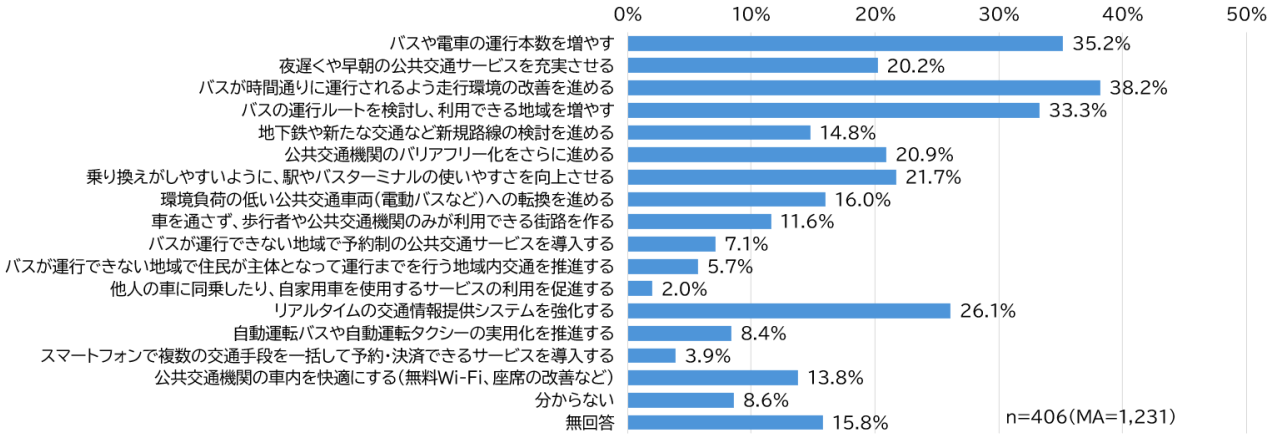
【区民のみ：n=406】

・区で行っている公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組として、「バス事業者の運転手不足に対する支援」が約4割、「循環バス導入などの検討」「運行情報表示機の設置やわかりやすい路線図の作成などの公共交通に関する情報提供」が約3割。



■今後の公共交通施策の方向性【区民のみ：n=406】

・今後の公共交通施策の方向性として、「バスが時間通りに運行されるよう走行環境の改善を進める」「バスのルートを検討し利用できる地域を増やす」「バスや電車の本数を増やす」等の意見が多く挙げられた。



(4) タクシー利用者アンケート

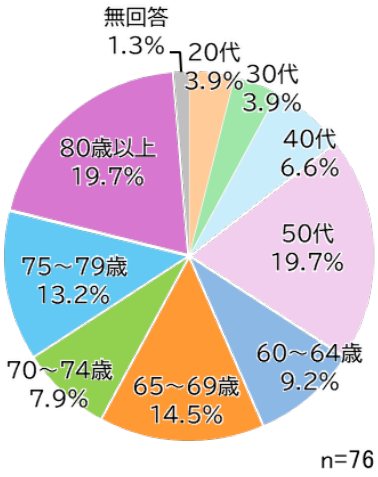
ア　実施概要

調査対象者	区内のタクシー利用者
調査方法	平日（9時～16 時）、駅タクシー乗り場において調査員が調査票を配布し、郵送で回収（WEB 回収を併用）
調査時期	令和7年1月 16 日（木）～1月 30 日（木）

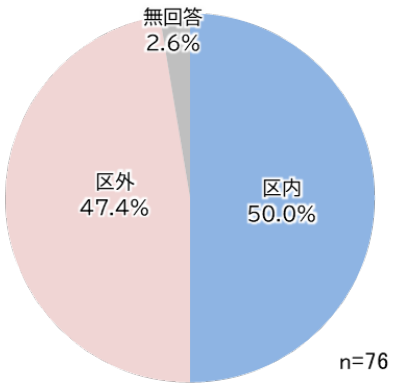
イ　実施結果

配布枚数	500 枚
回収数	76 票　※2月6日（木）回収分まで
無効票	0票
有効回収数	76 票
有効回収率	15.2%

■年齢【全体：n=76】



■居住地【全体：n=76】

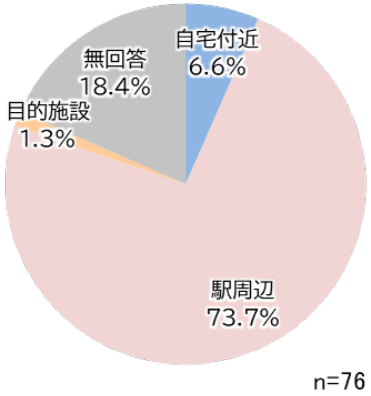


■タクシーの乗車・降車場所、往復利用の有無

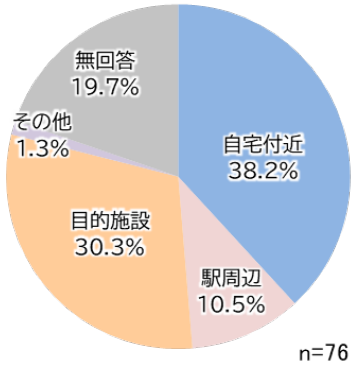
・タクシーの乗車場所は「駅周辺」、降車場所は「自宅付近」「目的施設」が多い。

・往復利用の有無では、「片道だけ利用する予定（利用した）」が約6割。

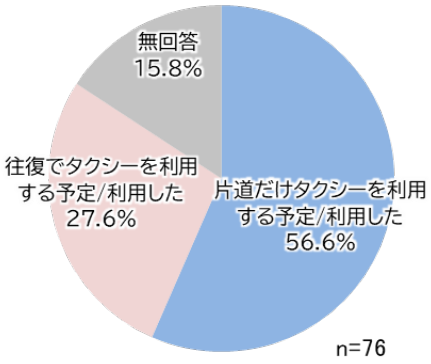
■乗車場所【全体：n=76】



■降車場所【全体：n=76】



■往復利用の有無【全体：n=76】

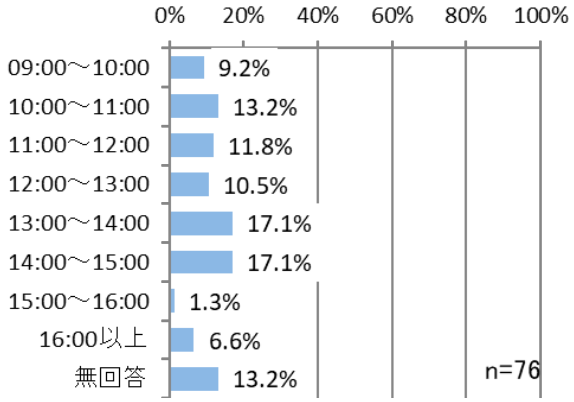


■タクシーの乗車時間帯、利用方法

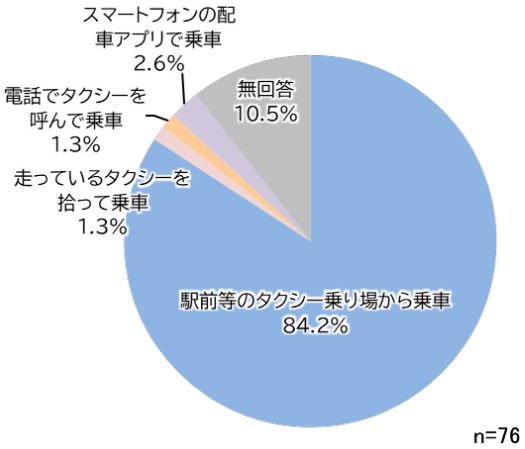
・乗車時間帯は「13～15時」が比較的多い。

・利用方法は、「駅前等のタクシー乗り場から乗車」が約8割で多いが、調査票の配布を駅のタクシー乗り場で行ったため偏りがあると考えられる。

■乗車時間帯【全体：n=76】



■タクシーの利用方法【全体：n=76】

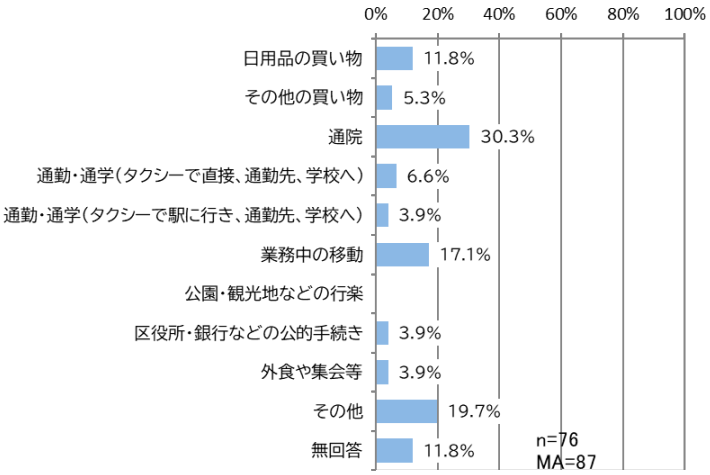


■タクシーの普段の利用目的、利用頻度

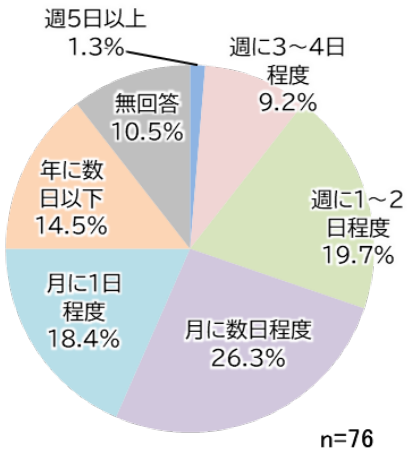
・利用目的は「通院」が約3割で多い。

・利用頻度は、約7割が「月に1日以上」と回答。

■普段の利用目的【全体：n=76】



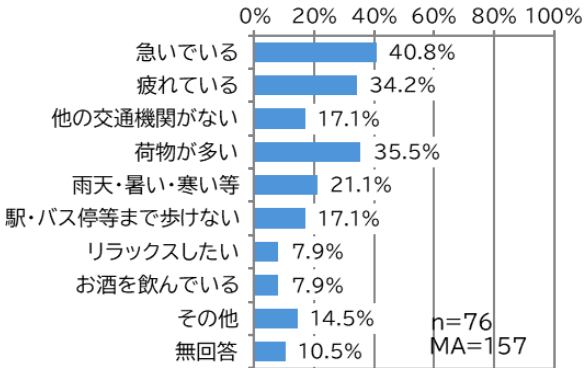
■利用頻度【全体：n=76】



資料編

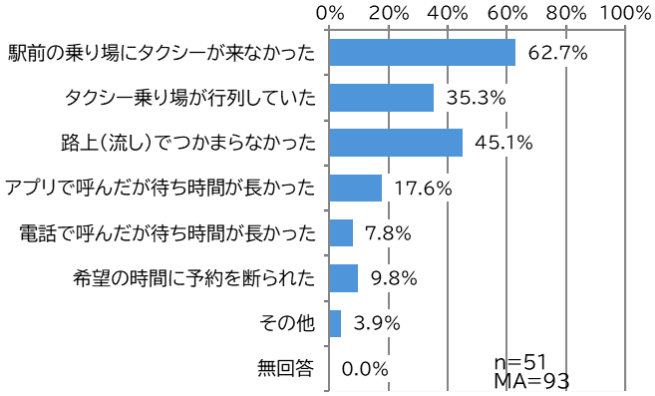
■タクシーを利用する理由【全体：n=76】

・タクシーを利用する理由は、「急いでいる」「荷物が多い」が約4割、「疲れている」が約3割で多い。



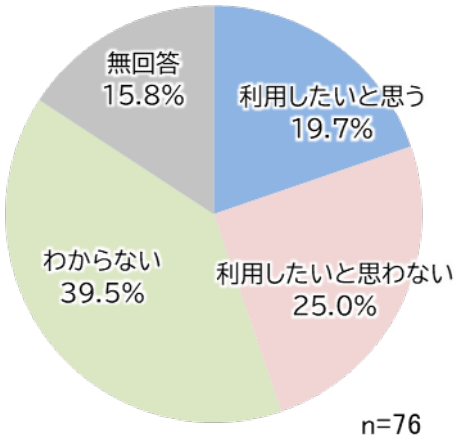
■乗れなかった理由【乗れなかった経験ありの人：n=51】

・タクシーに乗れなかった理由は「駅前の乗り場にタクシーが来なかった」が約6割で最も多い。



■ライドシェアの利用意向【全体：n=76】

・ライドシェアの利用意向は、「わからない」が約4割で最も多い。



(5) 高校生アンケート

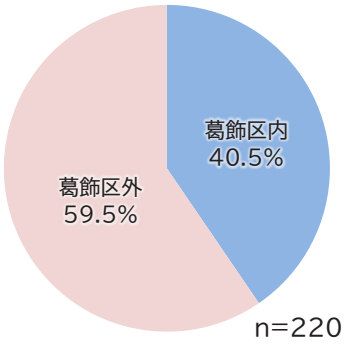
ア　実施概要

調査対象者	区内に所在する都立高校に通学する1年生・2年生
調査方法	QRコードを記載したチラシを各校に配布し、WEB回答
調査時期	令和7年6月27日（金）～7月16日（水）

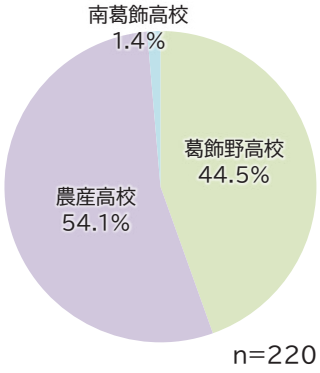
イ　実施結果

回収数	220票 （農産高校：119票、葛飾野高校：98票、南葛飾高校：3票）

■居住地【全体：n=220】



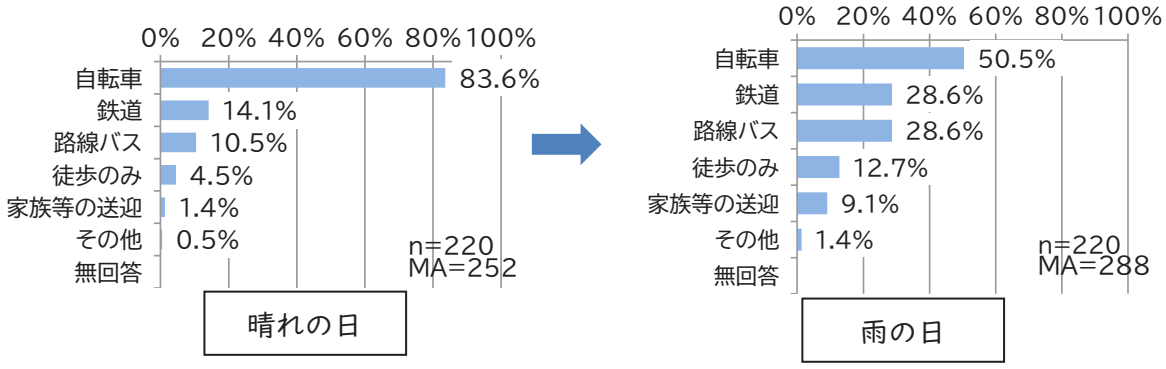
■通学している高校【全体：n=220】



■最もよく使う通学手段（晴れの日・雨の日）【全体：n=220】

・晴れの日の通学手段は、「自転車」が約8割で多くなっている。

・雨の日は、「自転車」が減少し、「鉄道」「路線バス」「家族等の送迎」へ移譲がみられる。

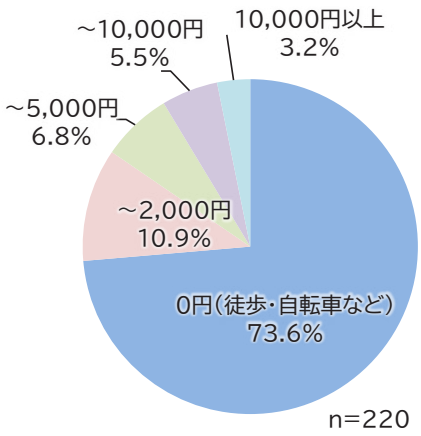


資料編

■通学にかかる1ヶ月の交通費

・通学にかかる1ヶ月の交通費では、通学範囲が比較的狭い高校生は、「0円」が約7割を占めている。

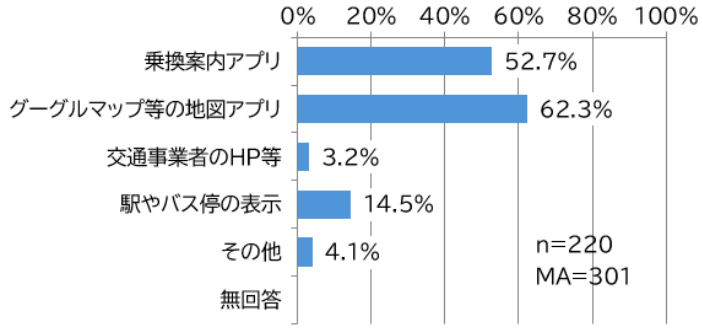
【全体：n=220】



■ルートや運行情報の入手手段

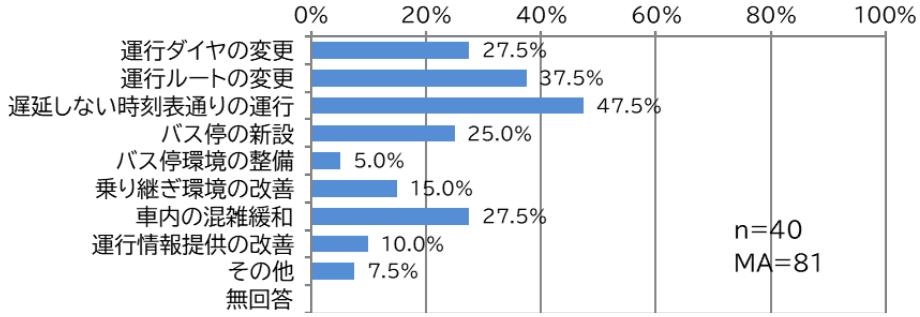
・ルートや運行情報の入手手段では、「グーグルマップ等の地図アプリ」が最も多くなっている。

【全体：n=220】



■路線バスの利便性向上の取組【利用する人のみ：n=40】

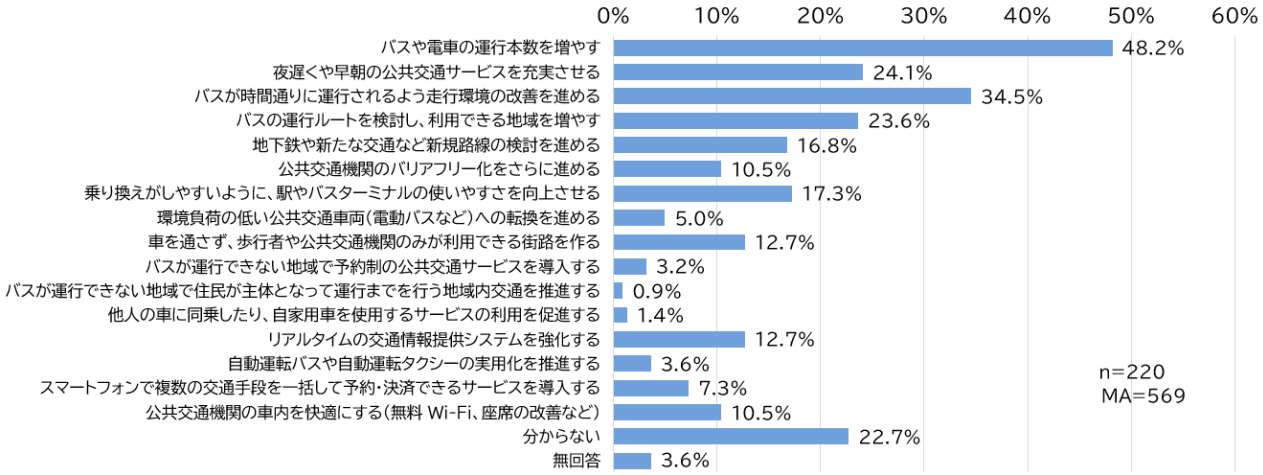
・路線バスの利便性向上の取組では、「遅延しない時刻表通りの運行」が約5割で多い。



■今後の公共交通施策の方向性

・今後の公共交通施策の方向性として、「バスや電車の本数を増やす」「バスの運行ルートを検討し、利用できる地域を増やす」等の意見が多く挙げられた。

【全体：n=220】



5 用語集

【あ行】

■ICT（アイシーティ：Information and Communication Technology）

情報や通信に関する技術の総称のこと。

■ETC2.0

高速道路における料金収受システムとして活用されているETCサービスの仕組みを用いて、全国の主要道路や高速道路に設置された通信アンテナと、自動車に搭載する車載器で相互通信を行うシステム。通信アンテナを通して、個々の自動車がアンテナを通過するまでの「走行履歴」や、「加速・減速」といった挙動履歴を取得でき、そのデータを分析して交通量や渋滞箇所の把握などが可能である。

■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、安全な移動が困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。高齢者、障害のある方、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などが該当する。

■インバウンド

一般的に、外国人による訪日旅行を意味する。

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■SDGs（エスディージーズ：Sustainable Development Goals）

平成27（2015）年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。

■オープンデータ

機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開された公共データ。

■温室効果ガス

太陽光線によって暖められた地表面から放射される赤外線を吸収して大気を暖め、一部の熱を再放射して地表面の温度を高める効果を持つガスを指す。温室効果ガスには、二酸化炭素（CO2）、メタン（CH4）、一酸化二窒素（N2O）、代替フロン類（HFCs、PFCs、SF6、NF3）等がある。

【か行】

■カーボンハーフ

葛飾区では、令和12（2030）年度までに平成25（2013）年度比で温室効果ガス（二酸化炭素など）の排出量を50%削減するという目標。

■環境配慮型車両

電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV)など、環境に配慮した車両のこと。

■グリーンスローモビリティ

時速20km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。

■交通結節点

鉄道、路線バス、タクシーをはじめとしたさまざまな交通手段の接続が行われる乗継拠点のこと。

■交通GX

Green Transformationの略称で、交通分野における脱炭素化に向けた社会変革のこと。

■交通手段分担率

発地または着地を葛飾区とする全交通手段のトリップに占める移動手段の割合。

■交通DX

Digital Transformationの略称で、交通分野におけるデジタル化への変革のこと。

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を理解し、全ての方が理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う社会を目指すこと。

【さ行】

■サイクル&バスライド

バス停留所付近にバス利用者専用の自転車駐輪場を整備する取組。

■シェアサイクル

さまざまな場所に設置してあるサイクルポート（駐輪場）にある自転車を他の人と共有し、自由に利用するための仕組み。

■GTFS-JP（ジーティエフエス・ジェイピー：General Transit Feed Specification Japan）

標準的なバス情報フォーマットの一つ。日本固有のバス事業者の事情も加味した規格で、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報が対象となっている。オープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。

■GTFS-RT（ジーティエフエス・アールティー：General Transit Feed Specification Realtime）

標準的なバス情報フォーマットの一つ。ルートの最新情報や運行情報、車両位置情報といった動的情報が対象となり、オープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。

■自動運転

システムが部分的または完全に、人の代わりに自動車などの運転操作を行うこと。

■舟運

船を使って人や物資を川や湖、海などで輸送する交通手段。

■水素バス（FCV：Fuel Cell Vehicle）

Fuel Cell Vehicleの略称で、水素を動力源として走行する燃料電池自動車のこと。

■ゼロエミッション

人間の活動から発生する排出物を限りなくゼロにすることを目指しながら最大限の資源活用を図り、持続可能な経済活動や生産活動を展開する理念と手法。国連大学（UNU）が1994年に提唱。

■ゼロエミッションかつしか宣言

2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとすることを目指す宣言。

■速達性

鉄道やバスが目的地に速やかに到着すること。

【た行】

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域公共交通のリ・デザイン

官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、を柱とした取組。地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることが目的。

■地域主体交通

地域組織が運行主体となり、身近な生活圏における移動手段を増やすことで、高齢者をはじめとする地域住民の外出を支援し、地域を活性化させる取組。

■定時性

鉄道やバスが定められた時間通りに運行されていること。

■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。

■デマンド交通及びAIデマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AIの機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利用利便性の向上を図ったものをAIデマンド交通という。

■電気自動車（EV：Electric Vehicle）

Electric Vehicleの略称で、電気モーターを動力源として走行する自動車のこと。

■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。

■都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に定められた道路。

■トリップ

出発点から目的地への一方向の人の移動を意味する。発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。

【な行】

■2024年問題（改善基準告示）

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正（令和6年4月1日からの適用）により、1日の最大拘束時間の上限15時間と、拘束時間の後の休息時間の下限9時間が定められたことに起因する、輸送業界全体での運転手不足の諸問題。

【は行】

■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。

■バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板やスマートフォンなどを通してバスの運行情報を提供するシステム。

■バリアフリー

障害のある方を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■ビッグデータ

GPSを活用した詳細な移動データや、スマートフォンの通信データ、交通系ICカードの乗車履歴といった、一般的な統計データよりも膨大な容量を有するデータ。Volume（量）、Variety（多様性）、Velocity（速度あるいは頻度）、Veracity（正確性）とValue（価値）の「5つのV」と呼ばれる要素が、高いレベルで備わっていることが特徴である。

■PTPS（公共車両優先システム）

バスなどの公共車両が、道路上を優先的に通行できるように支援するシステム。

■PDCAサイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■福祉有償運送

NPO法人等が単独で公共交通機関を利用できない要介護者や障害のある方等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用し、個別輸送を行うもののこと。

■プローブデータ

自動車の車載器やスマートフォンなどの通信データから取得できる、位置情報や速度、加速・減速といった、移動に係る微細な情報。

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスととらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■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。

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。

■モンチャレアプリ

区が運用する健康促進・地域活性化のためのスマートフォンアプリ。

ウォーキングや食事記録などの健康的な行動をすることでポイントが貯まり、貯まったポイントは区内店舗での買い物に利用できる。

【ら行】

■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るが、稼働できる地域や時間帯、台数などに制限がある。

■ラッピングバス

広告などを印刷したフィルムを車体に貼り付けたバス車両。

■リモートワーク

会社のオフィスに出社せず、自宅やカフェ、コワーキングスペースなど、離れた場所で業務を行う勤務形態。

■連続立体交差事業

道路整備の一環として、数多くの踏切を同時に除却することで道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や都市の防災性の向上に寄与する事業。

■路線の維持・確保

運行の見直しや、利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行を図ること。

葛飾区地域公共交通計画

令和8（2026）年度～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。